

Code de l'aviation civile

Partie législative

LIVRE Ier : AERONEFS

TITRE II : IMMATRICULATION, NATIONALITE ET PROPRIETE DES AERONEFS

CHAPITRE Ier : IMMATRICULATION ET NATIONALITE DES AERONEFS.

Article L121-2

Il est institué un registre d'immatriculation tenu par les soins du ministre chargé de l'aviation civile. Tout aéronef immatriculé au registre français, dans les conditions fixées par décret, a la nationalité française. Il doit porter le signe apparent de cette nationalité tel qu'il est fixé par les règlements.

Article L121-10

L'inscription au registre d'immatriculation vaut titre. Ce registre est public et toute personne peut en obtenir copie conforme.

CHAPITRE II : HYPOTHEQUES ET PRIVILEGES SUR LES AERONEFS.

Article L122-3

L'hypothèque peut être étendue à titre accessoire aux pièces de rechange correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués à condition que lesdites pièces soient individualisées.

Ces pièces de rechange sont entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font l'objet de la publicité prévue à l'article L. 122-4. Lorsqu'elles sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent immédiatement être remplacées. Le créancier est prévenu de cette utilisation.

Article L122-4

Les pièces de rechange visées à l'article précédent comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, appareils de radio, instruments, équipements, garnitures, parties de ces divers éléments et plus généralement tous objets de quelque nature que ce soit conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation.

Une publicité appropriée, effectuée sur place par voie d'affiches, devra avertir dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées et mentionner le registre où l'hypothèque est inscrite ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire.

Un inventaire indiquant la nature et le nombre desdites pièces est annexé au document inscrit.

Article L122-15

Les privilèges mentionnés à l'article précédent portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article L. 122-6. Ils suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe.

Ils s'éteignent trois mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que, auparavant, le créancier n'ait fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation de l'aéronef, après avoir fait reconnaître amiablement son montant ou, à défaut, avoir introduit une action en justice à son sujet.

Ils s'éteignent encore indépendamment des modes normaux d'extinction des privilèges :

1° Par la vente en justice de l'aéronef, faite dans les formes prévues par décret ;

2° Au cas de cession volontaire régulièrement inscrite au registre d'immatriculation, au plus tard deux mois après publication de la cession au Bulletin officiel du registre du commerce, ainsi que sur un support habilité à recevoir des annonces légales du domicile du vendeur, à moins que, avant l'expiration de ce délai, le créancier n'ait notifié sa créance à l'acquéreur au domicile élu par lui dans les publications.

TITRE III : CIRCULATION DES AERONEFS

CHAPITRE Ier : DROIT DE CIRCULATION

Article L131-1

Les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus des territoires français. Toutefois les aéronefs de nationalité étrangère ne peuvent circuler au-dessus du territoire français que si ce droit leur est accordé par une convention diplomatique ou s'ils reçoivent, à cet effet, une autorisation qui doit être spéciale et temporaire.

CHAPITRE III : POLICE DE LA CIRCULATION DES AERONEFS.

Article L133-1

Sont soumis au contrôle du ministre chargé de l'aviation civile les aéronefs et les autres produits, pièces et équipements, ainsi que les organismes et personnes soumis aux exigences techniques de sécurité et de sûreté fixées soit par le présent livre, soit par le règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, ou le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut soumettre à autorisation ces aéronefs, produits, pièces et équipements préalablement à leur utilisation ainsi que ces organismes et personnes préalablement à l'exercice de leurs activités.

Article L133-2

Le ministre chargé de l'aviation civile peut soumettre à des inspections tout aéronef se trouvant sur un aéroport français pour s'assurer de sa conformité avec les normes de sécurité et de sûreté qui lui sont applicables, qu'elles soient françaises, communautaires ou prises en application de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article L133-3

Lorsque l'exercice des activités ou l'exploitation des aéronefs, des produits ou des matériels mentionnés aux articles L. 133-1 et L. 133-2 présente des risques particuliers pour la sécurité des biens et des personnes, le ministre chargé de l'aviation civile peut :

- a) Prescrire des mesures correctives ou restrictives d'exploitation ;
- b) En cas de risque immédiat, ordonner l'interdiction totale ou partielle de l'exercice des activités ou de l'utilisation des produits ou des matériels ;
- c) Procéder à l'immobilisation au sol d'un aéronef jusqu'à l'élimination du risque identifié pour la sécurité ;
- d) Subordonner à certaines conditions ou interdire l'activité en France d'un ou plusieurs exploitants d'aéronef d'un pays tiers au sens de l'article 2 de la directive 2004/36/ CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant des aéroports communautaires.

Les autorisations mentionnées à l'article L. 133-1 peuvent être retirées lorsque les méthodes de travail du titulaire, son comportement ou les matériels qu'il utilise créent un risque pour la sécurité.

Article L133-4

Les agents de l'Etat, ainsi que les organismes ou personnes que le ministre chargé de l'aviation civile habilite à l'effet d'exercer les missions de contrôle au sol et à bord des aéronefs ont accès à tout moment aux aéronefs, aux terrains, aux locaux à usage professionnel et aux installations où s'exercent les activités contrôlées. Ils ont également accès aux documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle est exercé.

TITRE IV : DOMMAGES ET RESPONSABILITES

CHAPITRE II : ASSISTANCE ET SAUVETAGE - DECOUVERTE D'EPAVES - DISPARITION.

Article L142-3

Au cas de disparition sans nouvelles d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois mois après la date de l'envoi des dernières nouvelles.

Le décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef peut, après expiration de ce délai, être déclaré par jugement par application des articles 87 à 89 du code civil.

Il appartient au ministre chargé de l'aviation civile de déclarer, le cas échéant, la présomption de disparition et d'adresser au procureur général près la cour d'appel compétente les réquisitions nécessaires pour la constatation judiciaire des décès des personnes disparues.

Les intéressés peuvent également se pourvoir, conformément à l'article 90 du code civil, à l'effet d'obtenir la déclaration judiciaire d'un décès. La requête, en ce cas, est communiquée par le ministère public au ministre chargé de l'aviation civile.

TITRE V : DISPOSITIONS PENALES.

Article L150-16

Les procès-verbaux constatant les infractions prévues au présent livre et aux décrets pris pour son application sont transmis sans délai au procureur de la République.

Copie des procès-verbaux est adressée au directeur de région aéronautique.

Partie législative

LIVRE II : AERODROMES

TITRE Ier : DISPOSITIONS GENERALES

CHAPITRE Ier : DEFINITIONS.- REGLES GENERALES DE CREATION, D'UTILISATION ET DE CONTROLE.

Article L211-2

Les normes techniques ayant une incidence sur la sécurité applicables à l'aménagement, à la conception et à l'exploitation des aérodromes civils et des zones civiles des aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministère de la défense est affectataire principal, les conditions dans lesquelles des dérogations à ces normes pourront être accordées et les modalités d'agrément des équipements nécessaires à la sécurité sont définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, pris le cas échéant conjointement avec le ministère de la défense.

Les dispositions du présent article sont applicables à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

Article L211-3

Nul ne peut exploiter un aérodrome civil accueillant du trafic commercial s'il n'a obtenu du ministre chargé de l'aviation civile un certificat de sécurité aéroportuaire pour cet aérodrome. Le ministre chargé de l'aviation civile peut fixer par arrêté un seuil de trafic en deçà duquel la détention de ce certificat n'est pas obligatoire.

Le certificat est délivré lorsque l'exploitant de l'aérodrome a démontré qu'il a pris toutes les dispositions de nature à assurer en toute sécurité l'aménagement, le fonctionnement et l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs dont la gestion lui incombe, conformément aux normes en vigueur, et notamment à celles mentionnées à l'article L. 211-2 et au I de l'article L. 213-3. La délivrance du certificat est précédée d'une enquête technique sur les conditions et procédures d'exploitation de l'aérodrome ainsi que sur les modalités de gestion de sa sécurité.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut abroger ou suspendre le certificat en cas de défaillance dudit exploitant.

Les dispositions du présent article sont applicables à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article, notamment la durée de validité du certificat de sécurité.

CHAPITRE III : POLICE DES AERODROMES ET DES INSTALLATIONS A USAGE AERONAUTIQUE.

Article L213-2

La police des aérodromes et des installations aéronautiques, tels qu'ils sont définis à l'article précédent, est assurée, sous réserve des pouvoirs de l'autorité militaire à l'égard des aérodromes et installations dépendant de la défense nationale, par le préfet qui exerce, à cet effet dans leur emprise, les pouvoirs impartis au maire par l'article L. 2212-2 du code général des collectivités territoriales.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application des dispositions de l'alinéa précédent ainsi que les conditions dans lesquelles un préfet sera chargé des pouvoirs visés audit alinéa, lorsque l'emprise de l'aérodrome s'étend sur plusieurs départements.

Les dispositions du présent article sont applicables à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie sous réserve des dispositions ci-après :

- a) Le mot : " préfet " est remplacé par les mots : " représentant de l'Etat " ;
- b) La référence à l'article L. 2212-2 du code général des collectivités territoriales est remplacée, pour l'application en Polynésie française, par la référence à l'article L. 131-2 du code des communes et, pour l'application en Nouvelle-Calédonie, par la référence à l'article L. 131-2 du code des communes de Nouvelle-Calédonie ;
- c) Au premier alinéa, les mots : " qui exerce... code général des collectivités territoriales. " sont supprimés pour l'application dans les îles Wallis et Futuna.

TITRE II : AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

CHAPITRE Ier : CREATION.

Article L221-1

La création d'un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique, lorsqu'il n'appartient pas à l'Etat, est subordonnée à la conclusion d'une convention entre le ministre chargé de l'aviation civile et la personne physique ou la personne morale de droit public ou de droit privé qui crée l'aérodrome.

CHAPITRE III : EXPLOITATION.

Article L223-1

Lorsque le signataire n'exécute pas les obligations qui lui incombent du fait de la convention prévue à l'article L. 221-1, le ministre chargé de l'aviation civile prononce, s'il y a lieu, soit la mise en régie de l'exploitation de l'aérodrome aux frais du signataire de la convention, soit la résiliation de la convention.

CHAPITRE VII : ENVIRONNEMENT DES AERODROMES.

Article L227-1

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est une autorité administrative indépendante, composée de dix membres nommés en raison de leur compétence dans les domaines économique, juridique ou technique ou de leur connaissance en matière d'environnement, de santé humaine ou de transport aérien :

1° Un président nommé par décret pris en conseil des ministres ; celui-ci exerce ses fonctions à plein temps ;

2° Deux membres respectivement désignés par le président de l'Assemblée nationale et par le président du Sénat ;

3° Sept membres, nommés par décret en conseil des ministres, respectivement compétents en matière :

-d'acoustique, sur proposition du ministre chargé de l'environnement ;

-de nuisances sonores, sur proposition du ministre chargé de l'environnement ;

- d'émissions atmosphériques de l'aviation, sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile ;

- d'impact de l'activité aéroportuaire sur l'environnement, sur proposition du ministre chargé de l'environnement ;

-de santé humaine, sur proposition du ministre chargé de la santé ;

-d'aéronautique, sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile ;

-de navigation aérienne, sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile.

Le mandat des membres de l'autorité est de six ans. Il n'est pas révocable.

Pour assurer un renouvellement par moitié de l'autorité, cinq membres sont nommés tous les trois ans.

Sauf démission, il ne peut être mis fin aux fonctions de membre qu'en cas d'empêchement constaté par l'autorité dans des conditions qu'elle définit.

Tout membre exerçant une activité ou détenant un mandat, un emploi ou des intérêts incompatibles avec sa fonction est déclaré démissionnaire d'office, après consultation de l'autorité, selon les formes requises pour sa nomination.

Si, en cours de mandat, le président ou un membre de l'autorité cesse d'exercer ses fonctions, le mandat de son successeur est limité à la période restant à courir. Ce successeur est nommé dans un délai de deux mois.

Le mandat des membres de l'autorité n'est pas renouvelable. Toutefois, cette règle n'est pas applicable aux membres dont le mandat, en application de l'alinéa ci-dessus, n'a pas excédé deux ans.

L'autorité ne peut délibérer que si cinq au moins de ses membres sont présents. Si elle n'a pu délibérer, une réunion doit se tenir dans un délai maximum d'un mois. Elle délibère à la majorité des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Les fonctions de président sont rémunérées et les fonctions de membre de l'autorité sont indemnisées dans des conditions fixées par arrêté interministériel.

Article L227-7

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires établit chaque année un rapport rendant compte de son activité. Ce rapport est remis au Gouvernement et au Parlement.

L'autorité peut suggérer dans ce rapport public toute modification législative ou réglementaire que lui paraissent appeler notamment les évolutions techniques et l'approfondissement des connaissances en matière de santé humaine.

Ce rapport comporte notamment une partie consacrée aux vols de nuit.

L'autorité présente son rapport annuel aux commissions consultatives de l'environnement des aéroports visés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts.

CHAPITRE VIII : COMMISSION CONSULTATIVE AÉROPORTUAIRE.

Article L228-1

La Commission consultative aéroportuaire est placée auprès du ministre chargé de l'aviation civile qui la consulte lors de la préparation des contrats mentionnés au II de l'article L. 224-2, notamment sur les programmes d'investissement, les objectifs de qualité de service et l'évolution des redevances pour services rendus. Elle rend un avis motivé dans les deux mois qui suivent la demande.

Elle peut également émettre, à la demande de ce ministre, des avis sur toute question relative à l'économie du secteur aéroportuaire.

Les avis émis par la commission sont rendus publics.

Elle auditionne, à son initiative ou à leur demande, les exploitants d'aérodromes, les transporteurs aériens, leurs organisations professionnelles et toute autre personne morale qu'elle juge compétente ou concernée.

Article L228-2

I. - La Commission consultative aéroportuaire comprend sept membres nommés pour une durée de cinq ans.

II. - Elle se compose :

- d'une personne désignée par le président de l'Assemblée nationale ;
- d'une personne désignée par le président du Sénat ;
- d'un membre de la juridiction administrative désigné par le vice-président du Conseil d'Etat ;
- d'un magistrat de la Cour des comptes ou magistrat ou ancien magistrat des chambres régionales des comptes désigné par le premier président de la Cour des comptes ;
- de trois personnalités choisies par le ministre chargé de l'aviation civile et par le ministre chargé de l'économie en raison de leur compétence en matière de transport aérien et d'aviation civile, dont une au moins est spécialiste de l'économie du transport aérien.

III. - Le président est choisi au sein de la commission par le ministre chargé de l'aviation civile.

Sa voix est prépondérante en cas de partage des voix.

IV. - Le mandat des membres de la commission est renouvelable une fois.

TITRE VII : AEROPORTS D'INTERET GENERAL SITUES HORS DU TERRITOIRE DE LA FRANCE MÉTROPOLITAINE.

Article L270-1

En vue d'assurer l'exploitation commerciale des aéroports appartenant à l'Etat en dehors du territoire de la France métropolitaine, un ou plusieurs établissements publics à caractère commercial peuvent être institués par décrets en Conseil d'Etat.

Ces décrets précisent en particulier l'organisation administrative et financière de ces établissements.

Ils définissent les immeubles domaniaux dont la gestion leur est confiée.

La comptabilité des établissements dont il s'agit est autonome ; elle est tenue dans la forme commerciale.

TITRE VIII : DISPOSITIONS PENALES

CHAPITRE II : PROTECTION DES AERODROMES, DES AERONEFS AU SOL ET DES INSTALLATIONS A USAGE AERONAUTIQUE.

Section 4 : Dispositions communes.

Article L282-12

Les procès-verbaux établis pour contravention aux dispositions du présent chapitre sont transmis sans délai à l'autorité compétente pour engager les poursuites.

Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire.

Partie législative

LIVRE III : TRANSPORT AERIEN

TITRE II : CONTRAT DE TRANSPORT

CHAPITRE Ier : TRANSPORT DES MARCHANDISES.

Article L321-6

Le jet de marchandises indispensable au salut de l'aéronef n'engage pas la responsabilité du transporteur envers l'expéditeur et le destinataire, à raison de cette perte de marchandises.

Article L321-7

Les entreprises ou organismes titulaires d'un agrément au titre des dispositions de l'article L. 321-7 en vigueur antérieurement à la publication de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques conservent le bénéfice de leur agrément.

TITRE III : ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN.

Article L330-4

En cas d'exercice d'une activité de transport aérien par une entreprise non régulièrement autorisée, le ministre chargé de l'aviation civile pourra prononcer, à l'expiration d'un délai de huit jours suivant une mise en demeure notifiée à cette entreprise, la mise sous séquestre des appareils utilisés.

Article L330-5

Les ministres intéressés assurent la coordination entre les transports aériens et les transports terrestres ou maritimes.

Article L330-6

Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique que le ministre chargé de l'aviation civile exerce en vue d'assurer la sécurité aérienne dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles L. 133-1, L. 133-3 et L. 133-4.

Les dépenses entraînées par ce contrôle sont à la charge des entreprises.

TITRE VI : DISPOSITIONS RELATIVES A L'ACTIONNARIAT DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN.

Article L360-2

Dans le cas où le président du conseil d'administration ou du directoire d'une société objet du présent titre constate que la licence d'exploitation de transporteur aérien ou les droits de trafic accordés en vertu d'accords internationaux dont la société, ou, le cas échéant, sa filiale dont elle détient, directement ou indirectement, la majorité du capital et des droits de vote, bénéficie risquent d'être remis en cause, en raison soit d'une évolution de son actionnariat, appréciée au regard de seuils de détention du capital ou des droits de vote fixés par un décret en Conseil d'Etat, soit, par suite d'une telle évolution, d'un changement dans son contrôle effectif, au sens du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens, annexé au présent code, il en informe le ministre chargé des transports et procède à l'information du conseil d'administration ou du directoire, ainsi qu'à l'information des actionnaires et du public, et peut mettre en demeure certains des actionnaires de céder tout ou partie de leurs titres. Sont, par priorité, l'objet de cette mise en demeure les actionnaires autres que ceux ressortissants des Etats membres de la Communauté européenne ou des Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen ou à tout autre accord ayant la même portée en matière de transport aérien. Les titres faisant l'objet de la mise en demeure sont déterminés dans l'ordre de leur inscription sous forme nominative, en commençant par les derniers inscrits.

Partie législative

LIVRE IV : PERSONNEL NAVIGANT

TITRE Ier : DISPOSITIONS GENERALES.

Article L410-1

Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doivent être pourvus de titres aéronautiques et de qualifications dans des conditions déterminées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et, le cas échéant, du ministre de la défense.

Les titres aéronautiques désignés sous l'appellation de brevets, licences ou certificats attestent l'acquisition de connaissances générales théoriques et pratiques et ouvrent le droit à leurs titulaires de remplir les fonctions correspondantes, sous réserve, le cas échéant, de la possession des qualifications propres à un type d'appareil, à un équipement ou aux conditions de vol et de l'aptitude médicale requise correspondante.

Les brevets sont délivrés par le ministre chargé de l'aviation civile et, le cas échéant, le ministre de la défense après examen et sont définitivement acquis. Les licences, les certificats et les qualifications sont délivrés par les mêmes autorités ministérielles après examen et sont soit acquis définitivement, soit valables pour une période limitée. Dans ce dernier cas, le maintien de leur validité est soumis à la vérification des aptitudes requises. Lorsqu'il n'est pas délivré de brevet associé à la licence, celle-ci a valeur de brevet et est définitivement acquise.

Certains aéronefs monoplaces ou biplaces non motorisés, en raison de leurs caractéristiques particulières, notamment de masse et de vitesse, peuvent être pilotés sans titre aéronautique dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article L410-2

Les centres d'expertise de médecine aéronautique et les médecins examinateurs délivrent, pour le personnel navigant, après examen, les certificats médicaux exigés pour exercer les fonctions correspondant aux titres aéronautiques.

A cet effet, pour les licences relevant de la compétence du ministre chargé de l'aviation civile, ils doivent être agréés par le ministre chargé de l'aviation civile dans des conditions fixées par décret. Celles-ci portent notamment sur les moyens matériels spécifiques mis en oeuvre et sur la formation en médecine aéronautique du personnel médical.

Le conseil médical de l'aéronautique civile, s'il est saisi d'un recours par le ministre chargé de l'aviation civile, l'intéressé ou l'employeur, à la suite des décisions prises par les centres de médecine aéronautique et les médecins examinateurs, décide de l'aptitude du personnel navigant.

Article L410-3

Les organismes dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des titres aéronautiques du personnel navigant professionnel et, sur leur demande, des autres titres aéronautiques ainsi que les organismes ou, le cas échéant, les personnes physiques dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des qualifications doivent être agréés par le ministre chargé de l'aviation civile. Les conditions d'agrément sont fixées par arrêté ministériel. Elles portent sur l'organisation, les moyens humains et matériels, les garanties financières ainsi que sur les programmes de formation et d'opérations.

Les organismes de formation aux licences non professionnelles peuvent ne pas être agréés et doivent déclarer leur activité au ministre chargé de l'aviation civile, dans des conditions fixées par arrêté ministériel.

Les entraîneurs synthétiques de vol destinés à la formation ou au maintien des compétences du personnel navigant doivent être homologués selon des conditions techniques définies par arrêté ministériel. Cette homologation est en outre soumise à la démonstration par l'opérateur de sa capacité à maintenir la conformité du matériel à ces conditions techniques.

Article L410-4

Les examinateurs qui font passer les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence pour l'obtention et le renouvellement des titres aéronautiques et des qualifications peuvent être en outre habilités par le ministre chargé de l'aviation civile à procéder eux-mêmes au renouvellement des qualifications. Les conditions d'habilitation sont fixées par arrêté ministériel. Elles portent notamment sur la détention des titres aéronautiques et de qualifications requis.

Article L410-5

L'agrément des organismes de formation, des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins examinateurs ainsi que l'habilitation des examinateurs prévus aux articles L. 410-2, L. 410-3 et L. 410-4 peuvent être retirés lorsque l'une des conditions d'agrément ou d'habilitation cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme ou les personnes physiques présentent par leurs méthodes de travail, leur comportement ou les matériels utilisés un risque pour la sécurité et après que la personne concernée a été mise en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu.

Ces organismes, ces centres d'expertise et ces personnes sont soumis au contrôle du ministre chargé de l'aviation civile dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles L. 133-1, L. 133-3 et L. 133-4.

TITRE II : PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

CHAPITRE Ier : REGLES GENERALES.

Article L421-9

I.-Le personnel navigant de l'aéronautique civile de la section A du registre prévu à l'article L. 421-3 ne peut exercer aucune activité en qualité de pilote ou de copilote dans le transport aérien public au-delà de l'âge de soixante ans.

II. - Le personnel navigant de la section A du registre qui remplit les conditions nécessaires à la poursuite de son activité de navigant est toutefois maintenu en activité au-delà de soixante ans pour une année supplémentaire sur demande formulée au plus tard trois mois avant son soixantième anniversaire, uniquement dans le cas des vols en équipage avec plus d'un pilote, à la condition qu'un seul des pilotes soit âgé de plus de soixante ans. Cette demande peut être renouvelée dans les mêmes conditions les quatre années suivantes.

Le personnel navigant de la section A du registre peut de droit et à tout moment, à partir de soixante ans, demander à bénéficier d'un reclassement dans un emploi au sol.

Lorsqu'il ne demande pas à poursuivre son activité de navigant ou atteint l'âge de soixante-cinq ans, le contrat n'est pas rompu de ce seul fait, sauf impossibilité pour l'entreprise de proposer un reclassement dans un emploi au sol ou refus de l'intéressé d'accepter l'emploi qui lui est proposé.

III. - Le personnel navigant de l'aéronautique civile de la section D du registre prévu à l'article L. 421-3 ne peut exercer aucune activité en qualité de personnel de cabine dans le transport aérien public au-delà de cinquante-cinq ans.

IV. - Le personnel navigant de la section D du registre qui remplit les conditions nécessaires à la poursuite de son activité de navigant est toutefois maintenu en activité au-delà de cinquante-cinq ans sur demande formulée au plus tard trois mois avant son cinquante-cinquième anniversaire. Cette demande peut être renouvelée dans les mêmes conditions les neuf années suivantes. Il peut de droit et à tout moment, à partir de cinquante-cinq ans, demander à bénéficier d'un reclassement dans un emploi au sol. En cas d'impossibilité pour l'entreprise de proposer un reclassement dans un emploi au sol ou de refus de l'intéressé d'accepter l'emploi qui lui est proposé, le contrat de travail est rompu. Le contrat de travail n'est pas rompu du seul fait que l'intéressé atteint l'âge de cinquante-cinq ans et renonce ou épuise son droit à bénéficier des dispositions du présent alinéa, sauf impossibilité pour l'entreprise de proposer un reclassement au sol ou refus de l'intéressé d'accepter l'emploi qui lui est proposé.

CHAPITRE II : COMMANDANT DE BORD ET EQUIPAGE.

Article L422-1

L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous les ordres d'un commandant de bord.

Afin de permettre l'organisation du transport public aérien, sans préjudice de l'application des articles L. 422-2 à L. 422-4, dans le respect des dispositions prises pour assurer la sécurité des vols, le personnel navigant est tenu, sauf cas de force majeure ou impossibilité médicale, d'assurer son service programmé entre deux passages à l'une des bases d'affectation du personnel navigant de l'entreprise.

CHAPITRE III : CONTRAT DE TRAVAIL.

Article L423-1

L'engagement d'un membre du personnel navigant professionnel donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat de travail écrit.

Ce contrat précise, en particulier :

1° Le salaire minimum mensuel garanti ;

2° L'indemnité de licenciement qui sera allouée, sauf en cas de faute grave, au personnel licencié sans droit à pension à jouissance immédiate ;

3° Les conditions dans lesquelles le contrat est résilié en cas de maladie, invalidité ou disparition ;

4° Le lieu de destination final et le moment à partir duquel la mission est réputée accomplie si le contrat est conclu pour une mission déterminée ;

5° Si le contrat prévoit l'expatriement du navigant :

La durée du séjour hors de la métropole qui ne pourra pas excéder trois années consécutives, sauf accord entre les deux parties ;

L'indemnité de séjour ;

Les congés accordés en fin de séjour et les conditions de rapatriement.

En cas de licenciement, les intéressés auront droit, sauf demande de leur part, à être rapatriés avant l'expiration du préavis et aux frais de l'employeur ;

6° Le délai de préavis à observer en cas de résiliation du contrat par l'une ou l'autre des parties. Pendant le délai de préavis, le travail aérien mensuel demandé aux navigants doit rester égal à la moyenne de celui demandé pendant la même période aux membres du personnel navigant de l'entreprise considérée ;

7° Le montant de l'indemnité exclusive de départ allouée au personnel dont le contrat prend fin en application de l'article L. 421-9. Ce montant est calculé comme suit :

-moins de dix ans d'ancienneté : un dixième de mois de salaire par année d'ancienneté ;

-à partir de dix ans d'ancienneté : un dixième de mois de salaire par année d'ancienneté plus un quinzième de mois de salaire par année d'ancienneté au-delà de dix ans.

Le salaire à prendre en considération pour le calcul de l'indemnité exclusive de départ est égal, selon la formule la plus avantageuse pour l'intéressé, soit au douzième de la rémunération des douze derniers mois précédant la date de départ, soit au tiers de la rémunération des trois derniers mois ; dans ce cas, toute prime ou gratification de caractère annuel ou exceptionnel qui aurait été versée au salarié pendant cette période ne serait prise en compte que dans la limite d'un montant calculé pro rata temporis.

L'employeur peut cependant ne pas utiliser le navigant en période de délai-préavis, mais dans ce cas il doit lui verser, immédiatement et en une seule fois, une indemnité calculée pour la durée minimum du préavis sur la base du salaire global mensuel moyen de la dernière année d'activité normale.

Sauf s'il s'agit d'assurer un service public, les navigants et le personnel complémentaire de bord ne peuvent être astreints à un travail aérien en zone d'hostilités civiles et militaires que s'ils sont volontaires. Un contrat particulier fixera alors les conditions spéciales du travail et devra couvrir expressément, en dehors des risques habituels, les risques particuliers dus aux conditions d'emploi.

L'application des dispositions du présent article ne concerne que les rapports de l'employeur et du salarié. Elle ne met pas obstacle à l'exercice par les autorités publiques du droit de réquisition prévu par les lois en vigueur.

CHAPITRE VI : RETRAITES.

Article L426-4

Sont fixées par un décret en Conseil d'Etat les modalités d'application des articles L. 426-2 et L. 426-3 ci-dessus et les conditions dans lesquelles les membres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en exercice au 5 avril 1953 peuvent faire valider leurs services militaires accomplis au-delà de la durée légale pour la liquidation de leur pension versée en application de l'article L. 426-1.

Article L426-5

La cotisation dont le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est redevable à la caisse de retraites instituée en application de l'article L. 426-1 est précomptée sur la rémunération perçue lors de chaque paie par les intéressés. Ceux-ci ne peuvent s'opposer à ce prélèvement.

Le montant des cotisations précomptées et des cotisations à la charge de l'exploitant doit être versé par ce dernier à la caisse de retraites dans les délais fixés par le conseil d'administration de la caisse.

Les versements qui ne sont pas effectués dans le délai ci-dessus prévu sont passibles d'une majoration de retard dont le taux est égal à celui en vigueur dans le régime général de la sécurité sociale.

Le paiement des cotisations est garanti pendant un an, à dater de leur exigibilité :

- a) Par un privilège mobilier qui prend rang concurremment avec celui établi par l'article 2331 (3°) du code civil ;
- b) Par une hypothèque légale prenant rang du jour de son inscription au fichier immobilier.

Partie législative

LIVRE V : DISPOSITIONS PARTICULIERES A LA FORMATION AERONAUTIQUE.

TITRE II : AIDE AUX JEUNES.

Article L520-1

Une subvention dont le montant est fixé chaque année par la loi de finances est affectée au bénéfice des jeunes de moins de vingt et un ans, qui pratiquent, dans les aéro-clubs, le vol à moteur.

Cette subvention se traduit par une ristourne réduisant le tarif en vigueur de l'heure de vol.

Les aéro-clubs sont responsables de la justification rigoureuse des abattements pratiqués sur lesdites heures de vol.

Les modalités d'application des dispositions qui précèdent et les conditions du contrôle exercé par le ministre chargé de l'aviation civile sont fixées par décret.

Partie législative

LIVRE VI : IMPUTATION DES CHARGES.

Article L611-2

Donne lieu à rétablissement de crédit : le produit des ventes et abonnements des publications éditées par la section des instructions aéronautiques de l'aviation civile.

Article L611-5

I. - Font l'objet de redevances les services rendus, sous réserve des compétences des institutions de l'Union européenne, aux organismes de conception et de production d'aéronefs ou d'éléments d'aéronefs pour l'instruction, la délivrance et le suivi de l'application des décisions individuelles prévues par le présent code et les règlements communautaires en vue d'attester la navigabilité.

II. - Font l'objet de redevances les services rendus aux propriétaires d'aéronefs pour l'instruction, la délivrance et le suivi de l'application des autorisations, certificats et décisions individuelles prévus par le présent code et les règlements communautaires en vue d'attester la navigabilité des aéronefs ou d'autoriser leur circulation.

III. - Font l'objet de redevances les services rendus aux propriétaires ou exploitants d'aéronefs, aux organismes chargés de la gestion et du suivi du maintien de leur navigabilité et aux organismes de maintenance, pour l'instruction, la délivrance et le suivi de l'application des autorisations, certificats et agréments prévus par le présent code et les règlements communautaires en vue d'assurer la conformité de l'entretien des aéronefs.

IV. - Font l'objet de redevances les services rendus aux entreprises de transport aérien public, aux entreprises de travail aérien, aux exploitants d'aérodromes, aux prestataires de services d'information de vol pour les aérodromes non contrôlés, aux fournisseurs de matériels de lutte contre l'incendie et aux écoles de formation pour l'instruction, la délivrance et le suivi de l'application des autorisations, certificats et agréments prévus par le présent code et les règlements communautaires en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation et, pour les écoles, la qualité de la formation.

V. - Font l'objet de redevances les services rendus par l'administration de l'aviation civile aux exploitants d'aérodromes, aux entreprises de transport aérien public, aux entreprises qui leur sont liées par contrat, aux autres personnes autorisées à occuper ou utiliser les zones non librement accessibles au public des aérodromes, aux organismes de formation des personnels, aux fabricants ou distributeurs de matériels de détection, pour l'instruction, la délivrance et le suivi de l'application des approbations, des autorisations, certificats et agréments prévus par le présent code et les règlements communautaires en vue d'assurer la sûreté des vols.

VI. - Font l'objet de redevances les services rendus par l'administration de l'aviation civile aux organisateurs pour l'instruction, la délivrance et le suivi de l'application des autorisations de manifestations aériennes.

VII. - Font l'objet de redevances les services rendus par l'administration de l'aviation civile pour l'organisation des examens aéronautiques et la délivrance ou la validation des brevets, licences, certificats et qualifications du personnel de l'aviation civile.

VIII. - Font l'objet de redevances les services rendus par l'administration de l'aviation civile ou les organismes agréés aux fabricants de matériels ou leurs mandataires et aux concepteurs de systèmes destinés à un prestataire de services de la navigation aérienne pour l'instruction, la délivrance et le suivi de l'application des autorisations, certificats et agréments prévus par le présent code et les règlements communautaires en vue d'assurer la sécurité des services de la navigation aérienne.

IX. - Pour l'établissement du montant des redevances visées aux I à VIII, le coût complet des services rendus est pris en compte. Le coût complet comprend les charges de personnel, y compris les pensions de retraite et les charges de formation initiale et continue, les coûts d'études, les coûts du capital et de l'amortissement des immobilisations et les coûts de fonctionnement, y compris du système d'assurance de la qualité, ainsi qu'une quote-part des frais d'administration des personnels, de gestion financière et de communication correspondant à leur participation à l'exécution de ces services. La redevance pour services terminaux de la circulation aérienne comprend, pour la partie imputable à cette prestation, le coût de l'autorité de surveillance et des organismes agréés, chargés en application du règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 10 mars 2004, fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen du contrôle de l'exploitation des prestataires de services de la navigation aérienne, ainsi que les autres coûts exposés par l'Etat.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article, et notamment les catégories d'usagers exonérés du paiement des redevances.

Pour l'application à Mayotte, la dernière phrase du premier alinéa du IX est supprimée.

Partie législative

LIVRE VII : ENQUETE TECHNIQUE RELATIVE AUX ACCIDENTS ET INCIDENTS - PROTECTION DE L'INFORMATION.

TITRE II : L'ENQUETE TECHNIQUE

CHAPITRE II : PRESERVATION DES ELEMENTS DE L'ENQUETE.

Article L722-4

Le ministre chargé de l'aviation civile publie au moins une fois par an un rapport en matière de sécurité, contenant des informations sur les types d'accidents, d'incidents et d'événements recensés.

CHAPITRE III : PROCES-VERBAUX DE CONSTAT

Article L723-1

Des procès-verbaux sont établis par les enquêteurs techniques à l'occasion des opérations effectuées en application de l'article L. 721-5.

Les procès-verbaux comportent la date et l'heure de début et de fin de l'intervention, le nom et la signature de l'enquêteur technique qui y procède, l'inventaire des pièces ou documents retenus ou vérifiés et, le cas échéant, les observations de la personne qui en avait la garde.

Lorsqu'une procédure judiciaire est ouverte, une copie du procès-verbal est adressée à l'autorité judiciaire.

TITRE III : DIFFUSION DES INFORMATIONS ET DES RAPPORTS D'ENQUETE

CHAPITRE UNIQUE.

Article L731-5

Le ministre chargé de l'aviation civile publie chaque année les mesures correctrices qu'il met en oeuvre à la suite des recommandations de sécurité émises par l'organisme permanent. Il justifie tout écart avec ces recommandations.

Partie réglementaire - Décrets en Conseil d'Etat

LIVRE Ier : AERONEFS

TITRE Ier : DISPOSITIONS GENERALES.

TITRE II : IMMATRICULATION, NATIONALITE, PROPRIETE ET ENREGISTREMENT DES AERONEFS.

CHAPITRE Ier : IMMATRICULATION ET NATIONALITE DES AERONEFS.

Article R121-1

En application du III de l'article L. 6111-1 du code des transports, sont exemptés de l'obligation d'immatriculation les aéronefs suivants :

- 1° Les aéronefs captifs ou tractés à partir de la surface du sol ou de l'eau, circulant sans personne à bord ;
- 2° Les aéronefs monoplaces ou biplaces non motorisés ou faiblement motorisés mentionnés au c de l'article R. 133-1-2 ;
- 3° Les ballons pilotes libres non habités utilisés exclusivement à des fins météorologiques et les ballons libres non habités sans charge utile ;
- 4° Les parachutes ;
- 5° Les fusées, à l'exception de celles régies par les dispositions de la loi n° 2008-518 du 3 juin 2008 relative aux opérations spatiales.

Article R121-2

Les aéronefs monoplaces ou biplaces faiblement motorisés exemptés de l'obligation d'immatriculation en application du 2° de l'article R. 121-1 sont identifiés et enregistrés selon des modalités fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article R121-3

Les dispositions du présent chapitre, dans sa rédaction résultant du décret n° 2017-1566 du 14 novembre 2017 relatif à l'exemption de l'obligation d'immatriculation pour certaines catégories d'aéronefs, sont applicables en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie, dans les îles Wallis et Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

CHAPITRE II : HYPOTHEQUE ET PRIVILEGES SUR LES AERONEFS.

Article R122-1

Pour faire inscrire une hypothèque sur aéronef en vertu des articles L. 122-1 à L. 122-18, le requérant présente au bureau chargé de la tenue du registre d'immatriculation un des originaux du titre constitutif d'hypothèque, lequel y reste déposé s'il est rédigé sous seing privé ou dressé en brevet, ou une expédition s'il est établi en minute.

Deux bordereaux signés par le requérant sont joints au titre constitutif d'hypothèque ; l'un d'eux peut être porté sur le titre présenté. Ils indiquent :

1. Les nom, prénoms, profession, domicile et nationalité du créancier et du débiteur ;
2. La date et la nature du titre ;
3. Le montant de la créance exprimé dans le titre ;
4. Les clauses relatives aux intérêts et au remboursement ;
5. Le type de l'aéronef, son numéro de série, son numéro dans la série et ses marques d'immatriculation ou la déclaration prévue à l'article L. 122-5 (alinéa 3) ;
6. L'élection de domicile, par le créancier, dans le ressort du tribunal judiciaire dans lequel se trouve le bureau d'immatriculation des aéronefs.

L'inscription de l'hypothèque est mentionnée sur les bordereaux. Si le titre constitutif d'hypothèque est authentique, l'expédition en est remise au requérant, ainsi que l'un des bordereaux, au bas duquel certificat est donné que l'inscription a été faite.

Article R122-2

Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation délivre à tous ceux qui le requièrent l'état des inscriptions existant sur l'aéronef ou un bulletin certifiant qu'il n'en existe aucune.

Article R122-3

L'acquéreur d'un aéronef ou de pièces de rechange qui veut se garantir contre les poursuites autorisées par l'article R. 123-2 est tenu avant la poursuite ou dans le délai de quinzaine de la notification du procès-verbal de saisie, de notifier à tous les créanciers inscrits au registre d'immatriculation, au domicile élu par eux dans leurs inscriptions :

1° Un extrait de son titre d'acquisition indiquant la date et la nature du titre, le type de l'aéronef, son numéro de série, son numéro dans la série et ses marques d'immatriculation, ainsi que le prix, charges comprises ;

2° Un état indiquant la date des inscriptions, le nom des créanciers, le montant des créances inscrites ;

3° La déclaration qu'il est prêt à acquitter sur-le-champ les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence du prix, sans distinction des dettes exigibles ou non ;

4° Constitution d'un avocat près le tribunal judiciaire dans le ressort duquel se trouve soit l'aéronef, soit son port d'attache, soit le lieu où il est immatriculé, ou recours à toute procédure correspondante dans les territoires d'outre-mer.

CHAPITRE III : SAISIE ET VENTE FORCEEE DES AERONEFS.

Article R123-1

Tout créancier inscrit peut requérir la mise aux enchères de l'aéronef en offrant de porter le prix à un dixième en sus et de donner caution pour le paiement du prix et des charges.

La réquisition de mise aux enchères doit être signée du créancier et signifiée à l'acquéreur dans le délai de cinq jours de la notification augmenté des délais de distance. Elle contient assignation devant le tribunal judiciaire auprès duquel l'acquéreur a constitué avocat, pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises. Dans les territoires d'outre-mer, l'assignation sera faite devant l'autorité judiciaire correspondante.

La vente aux enchères a lieu à la diligence soit du créancier qui l'a requise soit de l'acquéreur, dans les formes établies pour les ventes sur saisies.

Article R123-2

Il ne peut être procédé à la saisie d'un aéronef qu'après notification d'un commandement de payer fait à la personne du propriétaire ou à son domicile.

L'huissier énonce dans le procès-verbal de saisie les nom, prénoms, domicile du créancier pour qui il agit, le titre en vertu duquel il procède, la somme dont il poursuit le paiement, l'élection du domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie, le nom du propriétaire, le type de l'aéronef, son immatriculation.

Il énonce et décrit les principaux équipements et accessoires.

Il désigne un gardien.

Article R123-3

Le créancier saisissant doit dans un délai de cinq jours francs augmenté des délais de distance, notifier au propriétaire copie du procès-verbal de saisie et le faire citer devant le tribunal judiciaire du lieu où la vente est poursuivie, pour dire qu'il sera procédé à la vente. Si le propriétaire n'est pas domicilié en France et

n'y a pas de représentant habilité, les significations et citations peuvent être délivrées en la personne du commandant de bord.

Article R123-4

Le procès-verbal de saisie est transcrit au bureau chargé de la tenue du registre d'immatriculation dans le délai de cinq jours francs augmenté des délais de distance.

Dans la huitaine, le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation délivre sur demande écrite du requérant un état des inscriptions et, dans les trois jours qui suivent, la saisie est dénoncée par exploit d'huissier ou par lettre recommandée avec accusé de réception aux créanciers inscrits aux domiciles élus dans leurs inscriptions, avec indication du jour de la comparution devant le tribunal judiciaire. Le délai de comparution est de huit jours, si le propriétaire est domicilié en France. Dans le cas contraire, les délais sont ceux prévus aux articles 644 et 645 du code de procédure civile.

Article R123-5

Le tribunal judiciaire fixe par son jugement la mise à prix et les conditions de la vente. Si au jour fixé pour la vente il n'est pas fait d'offre, le tribunal indique par jugement le jour auquel les enchères auront lieu sur une nouvelle mise à prix inférieure à la première et fixée par lui.

La vente sur saisie se fait à l'audience des criées du tribunal judiciaire trois semaines après une apposition d'affiches et une insertion de cette affiche :

1° Dans l'un des journaux désignés pour recevoir les annonces judiciaires du ressort du tribunal ;

2° Dans le Bulletin officiel des Annonces commerciales. Néanmoins, le tribunal peut ordonner que la vente soit faite ou devant un autre tribunal judiciaire ou en l'étude et par ministère soit d'un notaire, soit d'un autre officier public, au lieu où se trouve l'aéronef saisi. Le jugement détermine la publicité locale complémentaire qui doit être faite.

Les affiches sont apposées sur la partie la plus apparente de l'aéronef saisi à la porte principale du tribunal judiciaire devant lequel on doit procéder, au lieu où se trouve l'aéronef ainsi qu'à la porte du bureau d'immatriculation.

Article R123-6

Les annonces et affiches doivent indiquer les nom, prénoms, profession et domicile du poursuivant, les titres en vertu desquels il agit, la somme qui lui est due, l'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le tribunal judiciaire et dans le lieu où l'aéronef saisi doit rester, les nom, prénoms, profession et domicile du propriétaire de l'aéronef saisi, les marques d'immatriculation de l'aéronef ainsi que les caractéristiques portées au certificat d'immatriculation, le lieu où se trouve l'aéronef, la mise à prix et les conditions de la vente, les jour, heure et lieu de l'adjudication.

L'adjudicataire est tenu de verser son prix, sans frais à la Caisse des dépôts et consignations, dans les trois jours de l'adjudication, à peine de folle enchère. Il doit, dans les cinq jours suivants, présenter requête au

président du tribunal judiciaire pour faire commettre un juge devant lequel il citera les créanciers, par acte signifié aux domiciles élus, à l'effet de s'entendre à l'amiable sur la distribution du prix.

L'acte de convocation est affiché dans l'auditoire du tribunal judiciaire et inséré dans l'un des journaux désignés pour recevoir les annonces judiciaires dans le ressort du tribunal et dans le Bulletin officiel des Annonces commerciales, le délai de convocation est de quinzaine sans augmentation à raison de la distance.

Article R123-7

Dans le cas où les créanciers ne s'entendraient pas sur la distribution du prix, il sera dressé procès-verbal de leurs prétentions et contredits. Dans la huitaine, chacun des créanciers doit déposer au greffe du tribunal judiciaire une demande de collocation contenant constitution d'avocat avec titres à l'appui. A la requête du plus diligent, les créanciers sont, par simple acte d'avocat à avocat, appelés devant le tribunal, qui statue à l'égard de tous, même des créanciers privilégiés.

Le jugement est signifié dans les trente jours de sa date, à avocat seulement pour les parties présentes et aux domiciles élus pour les parties défaillantes ; le jugement n'est pas susceptible d'opposition. Le délai d'appel est de dix jours à compter de la signification du jugement sous réserve des dispositions des articles 644 et 645 du code de procédure civile.

L'acte d'appel contient assignation et énonciation des griefs à peine de nullité. Les articles 779, 780 et 781 du code de procédure civile sont applicables. Dans les huit jours qui suivent l'expiration du délai d'appel et, s'il y a appel, dans les huit jours de la signification de l'arrêt le juge déjà désigné dresse l'état des créances colloquées en principal, intérêt et frais. Les intérêts des créances utilement colloquées cessent de courir à l'égard de la partie saisie.

Les dépens des contestations ne peuvent être pris sur les deniers à distribuer, sauf les frais de l'avocat le plus ancien.

Sur l'ordonnance du juge commis, le greffier du tribunal judiciaire délivre les bordereaux de collocation exécutoire contre la Caisse des dépôts et consignations dans les termes de l'article 770 du code de procédure civile (ancien). La même ordonnance autorise la radiation par le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation des inscriptions des créanciers non colloqués. Il est procédé à cette radiation sur la demande de toute partie intéressée.

Article R123-8

En cas de saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, le propriétaire d'un aéronef étranger ou son représentant peut obtenir mainlevée de la saisie moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant à défaut d'accord amiable, est fixé dans le plus bref délai possible par le juge du tribunal judiciaire du lieu de la saisie.

Article R123-9

Lorsque le propriétaire de l'aéronef n'est pas domicilié en France ou que l'aéronef est de nationalité étrangère, tout créancier a le droit de pratiquer une saisie conservatoire avec l'autorisation du juge du tribunal judiciaire du lieu où l'appareil a atterri.

Le juge saisi doit donner mainlevée de la saisie si le propriétaire offre de déposer un cautionnement égal au montant de la créance réclamée et il peut ordonner cette mainlevée en fixant le montant du cautionnement à fournir au cas de contestation sur l'étendue de la créance. Ce cautionnement sera déposé à la Caisse des dépôts et consignations.

En cas de dommages causés à la surface par la chute d'un aéronef étranger ou dont le propriétaire est domicilié à l'étranger, comme aussi en cas d'infraction à la présente loi par un étranger, tous les agents chargés par l'article L. 150-13 de l'exécution des dispositions législatives et réglementaires du livre Ier et du titre II du livre III, et spécialement le maire de la commune d'atterrissage peuvent faire appel à la force publique pour retenir l'aéronef pendant quarante-huit heures, afin de permettre au juge du tribunal judiciaire de se rendre sur les lieux et d'arbitrer le montant des dommages causés, montant qui devra faire état non seulement des dommages causés, mais aussi, en cas d'infraction des amendes et frais encourus.

CHAPITRE IV : ENREGISTREMENT DES AERONEFS CIVILS CIRCULANT SANS PERSONNE A BORD

Article R124-1

Le propriétaire d'un aéronef circulant sans personne à bord au-dessus du territoire français dont la masse au décollage est supérieure ou égale au seuil fixé à l'article D. 124-1 procède à l'enregistrement prévu au II de l'article L. 6111-1 du code des transports.

Lorsque le propriétaire est un mineur non émancipé ou un majeur protégé, l'obligation d'enregistrement incombe à son représentant légal.

Dans le cas d'une propriété partagée, l'enregistrement est réalisé par l'un des copropriétaires.

Article R124-2

L'enregistrement s'effectue par voie électronique et donne lieu à une inscription sur le registre des aéronefs civils circulant sans personne à bord mis en place par le ministre chargé de l'aviation civile.

Ce registre contient :

1° Les informations communiquées lors de l'enregistrement : l'identité, l'adresse et la nationalité du propriétaire ou du copropriétaire ayant réalisé l'enregistrement, et le cas échéant l'identité de son représentant légal, l'identifiant du dispositif de signalement électronique ou numérique prévu à l'article L. 34-9-2 du code des postes et des communications électroniques lorsqu'un tel dispositif est obligatoire ainsi que les caractéristiques principales de l'aéronef ;

2° Le numéro d'enregistrement ;

3° La date limite de validité de l'enregistrement.

Lors de toute utilisation d'un aéronef mentionné à l'article R. 124-1, son télépilote est détenteur d'un extrait à jour du registre des aéronefs civils circulant sans personne à bord qui peut être édité par voie électronique à

tout moment par le propriétaire. Cet extrait est présenté sous format numérique ou papier en cas de contrôle réalisé par les agents mentionnés à l'article L. 6221-4 du code des transports et sur leur demande.

L'enregistrement et l'extrait du registre des aéronefs civils circulant sans personne à bord ne sont pas valables si les renseignements fournis par la personne procédant à l'enregistrement sont substantiellement erronés.

Le numéro d'enregistrement est apposé sur l'aéronef, sauf lorsqu'il est immatriculé et que son immatriculation est apposée sur l'aéronef.

Article R124-3

Avant toute utilisation d'un aéronef mentionné à l'article R. 124-1 ayant subi une modification, y compris l'ajout ou la modification d'un dispositif de signalement électronique ou numérique, le rendant non conforme aux informations spécifiées sur le registre des aéronefs civils circulant sans personne à bord, le propriétaire procède à une mise à jour des informations afférentes et édite par voie électronique l'extrait du registre mis à jour.

Article R124-4

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile précise les modalités de la procédure d'enregistrement par voie électronique et les informations enregistrées.

Le même arrêté fixe :

- 1° Les informations portées sur l'extrait du registre des aéronefs civils circulant sans personne à bord ;
- 2° La durée de validité de l'enregistrement, dans la limite de cinq ans ;
- 3° Les modalités de l'apposition du numéro d'enregistrement sur l'aéronef.

Article R124-5

Les dispositions des articles du présent chapitre, dans sa rédaction résultant du décret n° 2018-882 du 11 octobre 2018 relatif à l'enregistrement des aéronefs civils circulant sans personne à bord, sont applicables en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie, dans les îles Wallis et Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Pour l'application de l'article R. 124-2 en Nouvelle-Calédonie, la référence à l'article L. 34-9-2 du code des postes et des communications électroniques est remplacée par la référence à la réglementation applicable localement.

TITRE III : CIRCULATION DES AERONEFS.

CHAPITRE Ier : DROIT DE CIRCULATION.

Article R131-1

Un aéronef ne peut survoler une ville ou une agglomération qu'à une altitude telle que l'atterrissage soit toujours possible, même en cas d'arrêt du moyen de propulsion, en dehors de l'agglomération ou sur un aérodrome public.

Article R131-2

Tout vol dit d'acrobatie comportant des évolutions périlleuses et inutiles pour la bonne marche de l'appareil est interdit au-dessus d'une agglomération ou de la partie d'un aérodrome ouverte au public.

Article R131-3

Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics sont soumises à une autorisation préalable donnée par le préfet, après avis du maire. Un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre de l'intérieur et du ministre de la défense détermine les conditions de nature à assurer la sécurité de ces manifestations ; il fixe également les modalités de délivrance de l'autorisation.

Article R131-4

Les mesures d'interdiction de survol prévues au premier alinéa de l'article L. 131-3 sont prises par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et, lorsque des raisons d'ordre militaire sont invoquées, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de la défense.

Toutefois, lorsqu'elles présentent un caractère urgent et qu'en outre la zone interdite ne dépasse pas une hauteur de 1 000 mètres au-dessus du sol, et ne concerne pas les zones d'approche immédiate des aérodromes, les mesures d'interdiction de survol peuvent être décidées, pour une durée qui ne peut excéder quatre jours consécutifs, éventuellement renouvelables une fois pour une durée égale :

En métropole, par arrêté du préfet ou, en ce qui concerne les eaux territoriales, du préfet maritime, après consultation du directeur de la région d'aviation civile ou de son représentant ;

Dans les départements d'outre-mer, par arrêté du préfet, après consultation du directeur régional de l'aviation civile ou, à défaut de directeur régional, du chef de service de l'aviation civile dans le département ou de leurs représentants ; lorsqu'elles concernent les eaux territoriales au large de ces départements, ces mesures sont prises par le délégué du Gouvernement institué par le décret n° 2005-1514 du 6 décembre 2005, après, outre les avis ci-dessus mentionnés, la consultation du commandant de la zone maritime ou de son représentant ;

Dans les territoires d'outre-mer et à Mayotte, par arrêté du délégué du Gouvernement après consultation du chef du service d'Etat de l'aviation civile ou de son représentant ; lorsqu'elles concernent les eaux territoriales au large de ces territoires, ces mesures sont prises par le délégué du Gouvernement institué par

le décret précité du 6 décembre 2005, après consultation du chef du service d'Etat de l'aviation civile et du commandant de zone maritime ou de leurs représentants.

Article R131-5

Tout pilote d'aéronef ne peut effectuer, selon les règles de vol à vue, un vol comportant le franchissement, dans l'un ou l'autre sens, des frontières terrestres ou maritimes de la France métropolitaine que s'il a, au préalable, déposé un plan de vol.

Tout pilote d'aéronef motopropulsé ne peut pénétrer à l'intérieur de l'espace aérien métropolitain en évoluant selon les règles de vol à vue que si son appareil est équipé de moyens de radiocommunications. Lors du franchissement de la frontière il doit se mettre en relation radiotéléphonique avec un organisme français de la circulation aérienne. Si la liaison ne peut être établie au franchissement de la frontière, le pilote doit tenter de l'obtenir pendant la suite du vol. Si pour des raisons indépendantes de sa volonté il n'y parvient pas, il doit, dès l'atterrissage, se mettre en rapport avec les organismes locaux de la circulation aérienne et les services de douane et de police compétents.

Le franchissement de la frontière par un aéronef en dérogation à l'obligation d'équipement en moyens de radiocommunications peut être exceptionnellement autorisé par le ministre chargé de l'aviation civile qui en informe le ministre chargé de la défense dans les cas d'impossibilité technique d'assurer cet équipement.

Les mesures techniques d'application du présent article font l'objet d'un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, pris en accord avec le ministre chargé de la défense et après avis du délégué à l'espace aérien dans la limite de ses attributions.

Article R131-6

L'autorisation spéciale et temporaire prévue à l'article L. 131-1 est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile.

Lorsqu'elle porte sur l'utilisation d'aéronefs pour du travail aérien, l'autorisation spéciale et temporaire mentionnée à l'alinéa précédent est délivrée par le préfet de région, dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

CHAPITRE II : ATERRISSAGE.

Article R132-1

Un décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'intérieur fixe les conditions dans lesquelles les aéronefs de certains types peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome avec l'accord de la personne qui a la jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisé. Cet accord n'est toutefois pas nécessaire lorsqu'il s'agit d'opérations d'assistance ou de sauvetage pour lesquelles il est recouru à des aéronefs.

Article R132-2

En cas d'atterrissage sur une propriété privée le propriétaire du terrain ne peut s'opposer au départ ou à l'enlèvement de l'appareil dont la saisie conservatoire n'a pas été ordonnée, sauf le cas prévu au troisième alinéa de l'article R. 123-9.

Article R132-3

L'autorisation d'atterrir hors d'un aérodrome douanier accordée en application de l'article L. 132-1 fixe, dans ce cas, l'aérodrome d'arrivée et de départ, la route aérienne à suivre et les signaux à donner au passage de la frontière.

Article R132-4

Tout atterrissage ou décollage d'un aéronef exploité par une entreprise de transport aérien ou tout autre exploitant d'aéronef civil sur un aéroport coordonné au sens de l'article R. 221-12 est, sauf en cas de force majeure, subordonné à l'attribution préalable, par le coordonnateur désigné sur cet aéroport, du créneau horaire correspondant, tel que défini par le règlement mentionné à l'article R. 221-12.

Les dispositions du précédent alinéa ne s'appliquent pas aux atterrissages d'urgence, aux atterrissages ou décollages de vols d'Etat ou de vols humanitaires.

CHAPITRE III : POLICE DE LA CIRCULATION DES AERONEFS.

Article R133-1

I. - Un aéronef ne peut être utilisé pour la circulation aérienne que :

a) S'il est muni d'un document de navigabilité en état de validité ; ce document, propre à chaque appareil, peut être soit un certificat de navigabilité, soit un certificat de navigabilité spécial, soit un laissez-passer provisoire ;

b) S'il est apte au vol, c'est-à-dire s'il répond à tout moment aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité qui lui est propre et aux règles servant de base au maintien en état de validité de ce document ;

c) Si cette utilisation est faite conformément aux règles édictées en vue d'assurer la sécurité ;

d) Si les personnes assurant la conduite de l'aéronef ou des fonctions relatives à la sécurité à bord détiennent les titres prescrits par le livre IV du présent code.

II. - 1° Un certificat de navigabilité est délivré par le ministre chargé de l'aviation civile pour un aéronef lorsque :

a) Le postulant a démontré la conformité de cet aéronef :

- soit à un type déjà certifié dans les conditions fixées au 2° ci-après ;

- soit, lorsque l'aéronef était précédemment en service dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'Espace économique européen, aux conditions techniques de cet Etat présentant un niveau de sécurité équivalant aux conditions relatives à la sécurité notifiées pour le type correspondant dans les conditions fixées au 2° ci-après ;

- soit à un aéronef pour lequel il n'était pas exigé de certificat de type par la réglementation en vigueur à la date de la première immatriculation d'un appareil de ce type. Dans ce cas, il doit exister à la date de la demande un autre exemplaire détenant un certificat de navigabilité français valide ou périmé depuis moins d'un an. Le postulant doit apporter en outre la preuve que l'aéronef était précédemment en service dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'Espace économique européen.

b) Le postulant a attesté de cette conformité auprès du ministre chargé de l'aviation civile ;

c) Le ministre chargé de l'aviation civile a admis cette conformité en application de procédures administratives fixées soit par un règlement de la Communauté européenne, soit par un accord bilatéral portant sur la fabrication des aéronefs conclu entre la France et l'Etat de construction, soit par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

2° Un certificat de type est délivré par le ministre de l'aviation civile lorsque :

a) Le postulant a effectué les essais et les analyses nécessaires pour établir la conformité de l'aéronef aux conditions relatives à la sécurité qui lui ont été notifiées ;

b) Le postulant a attesté de cette conformité auprès du ministre chargé de l'aviation civile ;

c) Le ministre chargé de l'aviation civile a admis cette conformité en application de procédures administratives applicables à l'appareil considéré, fixées soit par un règlement de la Communauté européenne, soit par un accord bilatéral portant sur la certification de type des aéronefs conclu entre la France et l'Etat de conception, soit par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Un certificat de type peut être délivré dans les mêmes conditions pour certains équipements essentiels de l'aéronef (tels que les moteurs ou les hélices) pour lesquels des conditions techniques spécifiques sont notifiées.

III. - Un certificat de navigabilité spécial peut être délivré pour un aéronef lorsque :

a) Le postulant a effectué les essais et analyses nécessaires pour établir la conformité de l'aéronef à des conditions relatives à la sécurité qui lui sont propres et qui lui ont été notifiées ;

b) Le postulant a attesté de cette conformité auprès du ministre chargé de l'aviation civile ;

c) Le ministre chargé de l'aviation civile a admis cette conformité en application de procédures administratives fixées soit par un règlement de la Communauté européenne, soit par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Dans le cas où il existe un accord bilatéral conclu entre la France et un autre Etat et portant sur la validation des certificats de navigabilité, un certificat de navigabilité spécial peut également être délivré si l'aéronef est conforme au type certifié par l'autorité compétente de cet Etat.

Le certificat de navigabilité spécial est délivré sous réserve des restrictions imposées par le ministre chargé de l'aviation civile dans l'intérêt de la sécurité.

IV. - Un laissez-passer provisoire n'est délivré pour un aéronef que sous réserve des restrictions imposées par le ministre chargé de l'aviation civile dans l'intérêt de la sécurité des tiers et relatives notamment à ses conditions d'utilisation.

Article R133-1-1

Les règles définies par le ministre chargé de l'aviation civile et relatives tant aux procédures de certification de type et certification de navigabilité des aéronefs qu'aux conditions d'aptitude au vol ou d'utilisation des aéronefs, comportent l'obligation pour les entreprises concernées de détenir un certificat d'agrément de leurs aptitudes techniques dans les conditions ci-après :

1° Pour les entreprises assurant la conception des aéronefs ou des équipements pour lesquels un certificat de type est délivré, ainsi que des modifications à ces aéronefs ou équipements, l'agrément prévu par les règles relatives aux procédures de certification de type est délivré après enquête technique portant sur les dispositions (organisation générale, moyens humains et matériels, procédures, documentation) prises par les

entreprises de conception pour démontrer et attester de la conformité du produit aux conditions techniques qui ont été notifiées. Il porte notamment sur :

- a) La connaissance des règlements de certification et de leurs interprétations ;
- b) La réalisation des études, analyses et essais nécessaires pour démontrer la conformité ;
- c) La vérification des conclusions de ces études, analyses ou essais avant de déclarer la conformité.

2° Pour les entreprises assurant la production d'aéronefs ou la fabrication d'éléments d'aéronefs, l'agrément prévu par les règles relatives aux procédures de certification de navigabilité est délivré après enquête technique portant sur les dispositions (organisation générale, moyens humains et matériels, procédures, documentation) prises par l'entreprise pour démontrer la conformité des produits au type certifié. Il porte notamment sur :

- a) Les liens avec l'organisme responsable de la conception ;
- b) La maîtrise de ses procédés de fabrication ;
- c) Les contrôles de conformité.

3° Pour les entreprises assurant l'entretien et les réparations des aéronefs, l'agrément prévu par les règles relatives à l'aptitude au vol des aéronefs est délivré après enquête technique portant sur les dispositions (organisation générale, moyens humains et matériels, procédures, documentation) prises par l'entreprise pour assurer le respect des exigences relatives à la maintenance des aéronefs. Cet agrément porte notamment sur :

- le respect des programmes et méthodes d'entretien ;
- les vérifications des travaux effectués ;
- l'approbation des matériels pour remise en service.

4° Pour les entreprises effectuant les activités de transport aérien public, l'agrément des aptitudes techniques résulte, sauf pour les cas visés au III de l'article R. 330-1, de la délivrance du certificat de transporteur aérien exigé par l'article R. 330-1-1.

Le certificat de transporteur aérien ainsi que toutes les autorisations qui lui sont associées par les règles relatives à l'utilisation des aéronefs sont délivrés après enquête technique portant sur les dispositions (organisation générale, moyens humains et matériels, procédures, documentation) prises par l'entreprise pour se conformer aux règles d'utilisation, notamment en ce qui concerne :

- a) Le personnel navigant, la composition et les conditions techniques d'emploi des équipages, la conduite des vols ;
- b) Le matériel volant, ses équipements y compris ceux de secours et de sauvetage, ses instruments de bord et leur entretien ;
- c) Les conditions d'emploi des aéronefs, les limitations liées à leurs performances et à leur chargement, y compris le transport des marchandises réglementées ;
- d) L'application des règles de circulation aérienne dans tous les espaces utilisés.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut, par arrêté, déléguer sa signature pour prendre les décisions administratives individuelles prévues par le présent article ou celles qui sont requises pour les autres entreprises assurant l'exploitation des aéronefs par les règles relatives à l'utilisation des aéronefs aux chefs des services déconcentrés de l'aviation civile et aux fonctionnaires placés sous leur autorité.

Article R133-1-2

Les aéronefs mentionnés ci-après peuvent faire l'objet de l'exemption de certaines obligations énumérées aux articles R. 133-1 et R. 133-1-1 à condition de respecter des dispositions particulières fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et portant, en tant que de besoin, aussi bien sur la conception des appareils que sur les conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent :

- a) Les aéronefs captifs ou tractés à partir de la surface du sol ou de l'eau ;
- b) Les aéronefs qui circulent sans aucune personne à bord ;
- c) Les aéronefs monoplaces ou biplaces non motorisés ou faiblement motorisés définis par le ministre chargé de l'aviation civile ;
- d) Les ballons ;
- e) Les parachutes ;
- f) Les fusées.

Article R133-2

Aucun aéronef appartenant à l'une des catégories définies par le ministre chargé de l'aviation civile ne peut être utilisé par la circulation aérienne sans être muni d'un certificat individuel de limitation de nuisances

en état de validité attestant qu'il est conforme à un type déjà certifié. Le certificat de type atteste que les conditions relatives à la limitation de nuisances notifiées au postulant sont remplies pour un type déterminé d'aéronef.

Toutefois, un aéronef appartenant à l'une des catégories définies conformément à l'alinéa précédent et non muni du certificat individuel de limitation de nuisances prévu audit alinéa peut être utilisé pour la circulation aérienne s'il est muni :

a) Soit d'un certificat spécial de limitation de nuisances attestant qu'il satisfait à des conditions qui lui sont propres et qui ont été notifiées au postulant ;

b) Soit d'un laissez-passer provisoire assorti de toutes restrictions jugées utiles.

Article R133-2-1

Doivent se trouver à bord ceux des documents suivants qui sont exigés, en fonction du type d'aéronef et de la nature du vol, par les arrêtés prévus au d de l'article R. 133-3 :

-le certificat d'immatriculation ;

-le document de navigabilité ;

-le certificat de limitation de nuisances ;

-les licences ou certificats de l'équipage ;

-le carnet de route ;

-le manuel d'exploitation ;

-la licence de station d'aéronef ;

-le certificat d'exploitation de l'installation radioélectrique de bord ;

-la liste nominative des passagers ;

-le manifeste du fret.

Article R133-3

Des arrêtés du ministre chargé de l'aviation civile fixent :

- a) Les conditions de délivrance et de maintien en état de validité des certificats et laissez-passer mentionnés aux articles R. 133-1 et R. 133-2 ;
- b) Les conditions du maintien de l'aptitude au vol et de son contrôle ;
- c) Les règles d'utilisation des aéronefs mentionnées à l'article R. 133-1 (1°, c) et du contrôle y afférent ;
- d) La liste et le contenu des documents de bord déterminés en fonction des types d'aéronefs et de la nature des vols.
- e) Les conditions dans lesquelles l'utilisation des aéronefs relevant de certaines catégories acoustiques peut être limitée ou interdite sur le territoire français ou une partie de celui-ci.

Article R133-5

Sauf lorsqu'elles relèvent de la compétence de l'Agence européenne de la sécurité aérienne en vertu des dispositions du règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002, les vérifications nécessaires à la délivrance et au maintien en état de validité des certificats, des laissez-passer, des licences et des agréments prévus par la réglementation communautaire et le présent code sont effectuées par les agents, organismes ou personnes mentionnés à l'article L. 133-4.

L'habilitation des organismes techniques ou des personnes extérieures peut porter sur la délivrance et le maintien en état de validité par ceux-ci des certificats, des laissez-passer, des licences et des agréments cités à l'alinéa précédent.

Des arrêtés du ministre chargé de l'aviation civile déterminent les cas, les conditions et les limites dans lesquels les agents de l'Etat, les organismes techniques ou les personnes extérieures à l'administration habilités à cet effet exercent leur action.

Les contrôleurs auront, pour l'exercice de leur fonction et sur présentation d'un ordre de mission, accès à bord des aéronefs.

En ce qui concerne les contrôles en vol effectués à l'égard des transporteurs aériens, la liste des contrôleurs sera communiquée aux entreprises soumises à ces contrôles. Un titre de transport devra leur être délivré gratuitement.

Article R133-6

Sauf autorisation spéciale, est interdit le transport par aéronefs des produits explosifs mentionnés au 1° de l'article R. 2352-1 du code de la défense , matériels de guerre, armes, munitions et leurs éléments de la catégorie A2 mentionnée à l'article R. 311-2 du code de la sécurité intérieure, pigeons voyageurs, objets de correspondance compris dans le monopole postal. Le transport et l'usage des appareils photographiques peuvent être interdits par arrêté ministériel.

Article R133-7

Aucun appareil radiotélégraphique ou radiotéléphonique ne peut être installé à bord d'un aéronef sans autorisation spéciale.

Les aéronefs affectés à un service public de transport de voyageurs doivent être munis d'un dispositif de radiotélécommunication dans les conditions qui sont déterminées par décret.

Dans tous les cas, les hommes de l'équipage affectés au service des radiotélécommunications doivent être munis d'une licence spéciale.

Article R133-9

Tout aéronef en circulation doit se soumettre aux injonctions des services de police et de douane ainsi que des aéronefs militaires intervenant sur demande de ces services au ministre chargé des armées.

Article R133-10

Les aéronefs évoluant exclusivement dans les aérodromes et dans les régions agréées par l'autorité administrative comme champs d'expérience ne sont pas soumis aux dispositions des articles R. 133-1 à R. 133-7 tant que les évolutions ne donnent pas lieu à un spectacle public. Ils ne peuvent toutefois transporter des passagers que s'ils sont munis du certificat de navigabilité.

Article R133-11

Les certificats de navigabilité, les certificats de limitation de nuisances, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité sont reconnus valables pour la circulation au-dessus du territoire français si l'équivalence a été admise par convention internationale ou par décret.

Article R133-12

Les inspections au sol des aéronefs réalisées en application de l'article L. 133-2 sont exécutées dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

A l'issue de l'inspection au sol, le commandant de l'aéronef ou un représentant de l'exploitant de l'aéronef est informé des conclusions de l'inspection. Un rapport d'inspection est adressé à l'exploitant, ainsi qu'aux autorités compétentes de l'Etat dont relève l'exploitant si des défauts importants sont constatés.

Lorsqu'un rapport d'inspection comporte des informations fournies spontanément, la source de ces informations ne doit pas être identifiable.

Article R133-13

Le ministre chargé de l'aviation civile organise la collecte, la gestion et le traitement des informations de sécurité concernant les aéronefs des pays tiers au sens de l'article 2 de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, notamment :

a) Les informations de sécurité importantes qui sont accessibles, notamment, par le biais :

- des rapports des pilotes ;
- des rapports des organismes de maintenance ;
- des rapports d'incidents ;
- d'autres organismes indépendants des autorités compétentes des Etats membres ;
- des plaintes ;

b) Les informations concernant les mesures arrêtées à la suite d'une inspection au sol :

- l'immobilisation de l'aéronef au sol ;
- l'interdiction pour l'aéronef ou l'exploitant d'opérer à destination ou au-dessus du territoire français ;
- les rectifications requises ;
- les contacts pris avec l'autorité compétente de l'Etat dont relève l'exploitant ;

c) Les informations de suivi concernant l'exploitant, telles que :

- les rectifications apportées ;

- la récurrence d'anomalies.

Ces informations sont consignées sous une forme déterminée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article R133-14

Les rapports et informations mentionnés aux articles R. 133-12 et R. 133-13 concernant les aéronefs des pays tiers sont transmis à la Commission européenne, et, sur leur demande, aux autorités aéronautiques des autres Etats membres de la Communauté européenne, des Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen et de la Confédération helvétique ainsi qu'à l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

Lorsque l'un de ces rapports ou informations révèle un risque pour la sécurité ou une absence de conformité aux normes de sécurité internationales, il est transmis dans tous les cas et sans délai aux autorités mentionnées à l'alinéa précédent ainsi qu'à celles de l'Etat dont relève l'exploitant.

Article R133-15

Lorsqu'il immobilise un aéronef jusqu'à l'élimination du risque en application de l'article L. 133-3, le ministre chargé de l'aviation civile informe immédiatement les autorités compétentes de l'Etat dont relève l'exploitant et celles de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

Le ministre chargé de l'aviation civile, lorsqu'il immobilise un aéronef, peut prescrire, en coordination avec l'Etat dont relève l'exploitant ou avec l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, les conditions dans lesquelles l'aéronef peut être autorisé à voler jusqu'à un aéroport dans lequel les anomalies pourront être rectifiées. Si les anomalies affectent la validité du certificat de navigabilité de l'aéronef, l'immobilisation ne peut être levée que si l'exploitant obtient la permission de l'Etat ou des Etats qui seront survolés lors du vol.

Article R133-16

Le ministre chargé de l'aviation civile peut, par arrêté, déléguer sa signature pour prendre les décisions concernant les inspections et mesures mentionnées à l'article L. 133-2 et aux paragraphes a, b et c de l'article L. 133-3, et pour prendre les décisions concernant l'habilitation mentionnée à l'article L. 133-4, aux chefs des services déconcentrés de l'aviation civile, au directeur de l'aviation civile Antilles-Guyane et au directeur du service de l'aviation civile de l'océan Indien, ainsi qu'aux fonctionnaires placés sous leur autorité.

En Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis-et-Futuna les décisions mentionnées au premier alinéa sont prises par le représentant de l'Etat. Cette autorité peut, par arrêté, déléguer sa signature pour prendre ces décisions aux chefs des services d'Etat de l'aviation civile et aux fonctionnaires placés sous leur autorité.

Article R133-17

Le ministre chargé de l'aviation civile délivre la licence de maintenance d'aéronefs prévue à l'article 5 du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

CHAPITRE IV : REDEVANCES.

Article R134-1

La fourniture des installations et services de navigation aérienne par l'Etat est rémunérée par des redevances de navigation aérienne.

I.-L'usage des installations et services en-route de navigation aérienne mis en œuvre par l'Etat dans l'espace aérien relevant de sa responsabilité au-dessus du territoire métropolitain et dans son voisinage donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance, dite redevance de route.

II.-L'usage des installations et services terminaux de navigation aérienne mis en œuvre par l'Etat à l'arrivée et au départ des aéroports métropolitains dont l'activité dépasse un certain seuil donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance, dite redevance pour services terminaux de la circulation aérienne en métropole, exigible à l'occasion de chaque vol au départ.

La liste des aéroports assujettis à cette redevance par zone tarifaire terminale est fixée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget.

Article R134-2

Les conditions d'application des redevances prévues à l'article R. 134-1, y compris les exonérations prises conformément aux dispositions de l'article 10 du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne, et le cas échéant, les modulations prévues par les dispositions de l'article 16 du même règlement, sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget.

Article R134-3

Les taux unitaires des redevances de navigation aérienne sont fixés annuellement par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget.

I.-Le taux unitaire de la redevance de route est déterminé conformément aux dispositions de l'accord multilatéral relatif aux redevances de route, signé à Bruxelles le 12 février 1981, et à celles du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

Il est proposé à la commission élargie d'Eurocontrol dans le cadre de l'accord multilatéral susmentionné.

II.-Le taux unitaire de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne métropole par zone tarifaire terminale est déterminé conformément aux dispositions du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

Article R134-4

Les conditions de paiement des redevances de navigation aérienne sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget. Cet arrêté peut prévoir l'application d'une majoration de 10 % de la somme à payer, ou des intérêts de retard, ou les deux, en cas de retard dans le paiement des sommes dues.

Article R134-5

Conformément à l'accord multilatéral mentionné à l'article R. 134-3, Eurocontrol est chargé du recouvrement de la redevance de route.

Toutefois, en cas d'absence de paiement total ou en cas de paiement partiel, cet organisme peut demander au ministre chargé de l'aviation civile d'émettre un état exécutoire pour le montant restant dû, augmenté des éléments accessoires déterminés par les instances internationales compétentes. Le comptable du budget annexe " Contrôle et exploitation aériens " exerce alors toutes les actions en recouvrement applicables en matière de créances étrangères à l'impôt, dans les conditions prévues par le décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 modifié relatif à la gestion budgétaire et comptable publique.

Article R134-6

Le comptable du budget annexe " Contrôle et exploitation aériens " est chargé du recouvrement de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne en métropole. En cas d'absence de paiement total ou de paiement partiel, il exerce toutes les actions en recouvrement applicables en matière de créances étrangères à l'impôt, dans les conditions prévues par le décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 modifié relatif à la gestion budgétaire et comptable publique.

Une convention de mandat, prise en application du décret n° 2017-380 du 22 mars 2017 portant dispositions relatives aux conventions de mandat conclues par l'Etat en application du III de l'article 40 de la loi n° 2014-1545 du 20 décembre 2014 relative à la simplification de la vie des entreprises, peut confier à Eurocontrol le recouvrement de cette redevance. En cas d'absence de paiement total ou en cas de paiement partiel, cet organisme peut toutefois demander au ministre chargé de l'aviation civile d'émettre un état exécutoire dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article R. 134-5.

Article R134-7

I.-Le ministre chargé de l'aviation civile peut suspendre les services de navigation aérienne à l'encontre de tout usager qui n'a pas acquitté les redevances dues. Cette décision est prise à la demande d'Eurocontrol ou du comptable du budget annexe “ Contrôle et exploitation aériens ”.

II.-A défaut du paiement total de la dette, ou à défaut de la conclusion d'un plan d'apurement, le ministre chargé de l'aviation civile peut décider de suspendre les services de navigation aérienne passé un délai de huit jours après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation. La décision prend effet immédiatement.

III.-Cette décision ne peut être prise que pour les vols au départ.

IV.-La fourniture des services de navigation aérienne reste suspendue tant que le paiement total de la dette n'est pas intervenu ou qu'un plan d'apurement n'est pas conclu.

V.-La suspension de ces services peut être décidée dans les mêmes conditions dans le cas où un plan d'apurement précédemment conclu n'est pas respecté.

Article D134-8

La direction du transport aérien est l'autorité de surveillance chargée de l'application des règles relatives à la performance des services de navigation aérienne au titre du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013 de la commission du 3 mai 2013 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau ainsi que du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 de la commission du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

Article R134-9

-I.-L'usage des installations et services en-route de navigation aérienne mis en œuvre par l'Etat dans l'espace aérien relevant de sa responsabilité outre-mer et confié à la France par l'organisation de l'aviation civile internationale ou pour lequel les services de la navigation aérienne ont été délégués à la France par un Etat tiers donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance, dite redevance océanique.

La division de cet espace aérien par zone tarifaire de route fait l'objet d'un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget.

II.-L'usage des installations et services terminaux de navigation aérienne mis en œuvre par l'Etat à l'arrivée et au départ des aérodromes situés outre-mer et dont l'activité dépasse un certain seuil donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance, dite redevance pour services terminaux de la circulation aérienne outre-mer, exigible à l'occasion de chaque vol au départ.

La liste des aérodromes assujettis à cette redevance par zone tarifaire terminale est fixée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget.

III.-Les redevances sont dues par l'exploitant de l'aéronef ou, si l'identité de l'exploitant n'est pas connue, le propriétaire de l'aéronef, au moment où le vol a été effectué.

IV.-Le montant des redevances de navigation aérienne mentionnées aux I et II est déterminé en fonction de la masse maximale au décollage de l'aéronef et, le cas échéant, de la distance parcourue, par application d'un taux unitaire, suivant des modalités fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget.

Les conditions d'application de ces redevances, y compris les exonérations et, le cas échéant, les modulations, sont fixées par l'arrêté susmentionné. Le cas échéant, les modulations du montant des redevances sont appliquées sur une base non discriminatoire et transparente.

Sont exonérés des redevances mentionnées aux I et II :

- a) Les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale au décollage autorisée est inférieure à deux tonnes métriques ;
- b) Les vols mixtes VFR/ IFR dans les zones tarifaires dans lesquelles ils sont effectués exclusivement en VFR ;
- c) Les vols effectués exclusivement pour transporter, en mission officielle, les monarques régnants et leur proche famille, les chefs d'Etat, les chefs de gouvernement et les ministres des gouvernements ; dans tous les cas, l'exonération doit être corroborée par une indication appropriée du statut ou par une remarque adéquate sur le plan de vol ;
- d) Les vols de recherche et de sauvetage autorisés par l'organisme compétent adéquat ;
- e) Les vols militaires de l'Etat français et ceux des Etats ayant conclu avec la France des accords de réciprocité ;
- f) Les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une évaluation dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol ; les vols doivent être effectués exclusivement à l'intérieur de la zone tarifaire concernée et ne doivent pas servir au transport de passagers ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ;
- g) Les vols effectués exclusivement aux fins du contrôle ou d'essais d'équipements utilisés ou devant être utilisés comme aides au sol pour la navigation aérienne, à l'exclusion des vols de mise en place effectués par les aéronefs concernés ;
- h) Les vols se terminant à l'aéroport d'où l'aéronef a décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué (vols circulaires) ;
- i) Les vols VFR ;
- j) Les vols humanitaires ;
- k) Les vols effectués par les douanes et la police.

V.-Le taux unitaire des redevances mentionné au premier alinéa du IV est fixé annuellement après consultation des usagers de l'espace aérien, sur la base du coût des services rendus et des objectifs de couverture de ces coûts.

Des taux unitaires réduits pour la redevance mentionnée au I peuvent être fixés pour tenir compte des conditions économiques de la desserte aérienne des collectivités concernées, et pour les vols dont l'aérodrome de départ et l'aérodrome d'arrivée sont situés sur le territoire national ou sur le territoire de l'Union européenne. Certaines liaisons intérieures ou inter-îles outre-mer peuvent en outre faire l'objet d'exonérations, pour tenir compte des conditions économiques de la desserte aérienne des collectivités concernées.

Des taux unitaires réduits pour la redevance mentionnée au II peuvent être fixés pour les liaisons directes entre deux aérodromes assujettis à cette redevance.

VI.-Les conditions de paiement des redevances mentionnées aux I et II sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget. Cet arrêté peut prévoir l'application d'une majoration de 10 % de la somme à payer, ou des intérêts de retard, ou les deux, en cas de retard dans le paiement des sommes dues.

Le comptable du budget annexe " Contrôle et exploitation aériens " est chargé du recouvrement des redevances mentionnées aux I et II. En cas d'absence de paiement total ou de paiement partiel, il exerce toutes les actions en recouvrement applicables en matière de créances étrangères à l'impôt, dans les conditions prévues par le décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique.

VII.-Le ministre chargé de l'aviation civile peut décider de suspendre les services de navigation aérienne à l'encontre de tout usager qui n'a pas acquitté les redevances dues. Cette décision est prise à la demande du comptable du budget annexe " Contrôle et exploitation aériens ".

A défaut du paiement total de la dette, ou à défaut de la conclusion d'un plan d'apurement, le ministre chargé de l'aviation civile peut décider de suspendre les services de navigation aérienne passé un délai de huit jours après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation. La décision prend effet immédiatement.

Cette décision ne peut être prise que pour les vols au départ.

La fourniture de ces services reste suspendue tant que le paiement total de la dette n'est pas intervenu ou qu'un plan d'apurement n'est pas conclu.

La suspension de ces services peut aussi être décidée dans les mêmes conditions dans le cas où un plan d'apurement précédemment conclu n'est pas respecté.

VIII.-Les dispositions du présent article sont applicables en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française.

CHAPITRE V : PERSONNELS DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE.

Section 1 : Personnels assurant les services du contrôle de la circulation aérienne.

Sous-section 1 : Certification

Article R135-1

L'obligation de détention d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, qui s'impose aux fonctionnaires civils qui assurent les services du contrôle de la circulation aérienne pour des mouvements d'aéronefs en circulation aérienne générale en application du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne et des règlements pris pour son application, s'applique également au personnel relevant du ministre de la défense dans la mesure où il assure les services du contrôle de la circulation aérienne pour des mouvements d'aéronefs en circulation aérienne générale.

Article R135-2

La direction de la sécurité de l'aviation civile de la direction générale de l'aviation civile est l'autorité compétente, au sens du règlement (UE) 2018/1139 du 4 juillet 2018 mentionné ci-dessus et des règlements pris pour son application. Elle est chargée, à ce titre, de délivrer, proroger et maintenir, suspendre et retirer les certificats, licences, qualifications et mentions ainsi que les agréments prévus par ce règlement et les règlements pris pour son application ainsi que par l'article R. 135-1, dans les conditions énumérées par les mêmes règlements.

Article R135-3

Les dispositions de la présente sous-section s'appliquent dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie dans les conditions prévues aux articles R. 135-4 et R. 135-5.

Article R135-4

Pour l'application des dispositions de la présente sous-section en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, les licences de contrôleur de la circulation aérienne ainsi que les qualifications et mentions qui y sont associées sont délivrées, suspendues ou retirées par le représentant de l'Etat. Cette autorité peut, par arrêté, déléguer sa signature pour délivrer ces licences, qualifications et mentions aux chefs des services d'Etat de l'aviation civile ou des services locaux en Nouvelle-Calédonie et aux fonctionnaires placés sous leur autorité.

Article R135-5

Pour l'application des dispositions de la présente sous-section à Saint-Barthélemy, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, les références au règlement (UE) 2018/1139 du 4 juillet 2018 mentionné ci-dessus et aux règlements pris pour son application sont remplacées par des références aux règles applicables en métropole en vertu de ces mêmes règlements.

Article R135-6

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et, lorsque le personnel relevant du ministre de la défense est concerné, du ministre de la défense précise les procédures administratives de délivrance, suspension et retrait des licences et certificats.

Sous-section 2 : Comité médical du contrôle de la navigation aérienne

Article R135-7

Un comité médical du contrôle de la navigation aérienne (CMCNA) placé auprès du directeur général de l'aviation civile constitue l'instance de recours prévue par le règlement (UE) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne.

Il statue sur les recours formés à l'encontre des décisions individuelles prises par les examinateurs aéromédicaux, les centres aéromédicaux ainsi que les évaluateurs médicaux à l'égard du personnel assurant les services du contrôle de la circulation aérienne ou candidats à cette activité.

Les intéressés et l'administration disposent d'un délai d'un mois à compter de la notification de la décision pour former un recours.

Article R135-7-1

Le comité médical du contrôle de la navigation aérienne comprend sept membres titulaires dont au moins un médecin ophtalmologiste, un médecin oto-rhino-laryngologiste et un médecin psychiatre. Ils sont choisis parmi les docteurs en médecine justifiant d'une expérience en médecine aéronautique ou qualifiés dans une des spécialités utiles à la médecine aéronautique.

Un suppléant est désigné pour chaque membre titulaire dont un pour chacune des spécialités mentionnées au premier alinéa.

Le secrétariat du comité est assuré par un médecin ayant une formation en médecine aéronautique. Il assiste aux séances sans voix délibérative.

Article R135-7-2

Les sept membres titulaires et les sept suppléants du comité médical du contrôle de la navigation aérienne sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour un mandat d'une durée de trois ans renouvelable. Le secrétaire du comité est nommé par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Un des membres titulaires et son suppléant sont nommés sur proposition du ministre de la défense.

Au début de chaque mandat, les membres titulaires du comité médical du contrôle de la navigation aérienne élisent parmi eux, pour la durée du mandat, un président et un vice-président à la majorité absolue. Le vice-président exerce toutes les compétences du président en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier.

Article R135-7-3

Le ministre chargé de l'aviation civile met fin aux fonctions de membre titulaire ou suppléant du comité médical du contrôle de la navigation aérienne, avant l'expiration de la date prévue, à la demande de l'intéressé.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut également mettre fin aux fonctions de tout membre titulaire ou suppléant du comité qui s'abstiendrait de façon répétée et sans raison valable de participer aux travaux du comité, ou qui, pour tout autre motif, ne pourrait conserver la qualité de membre de ce comité.

Tout membre titulaire ou suppléant du comité médical du contrôle de la navigation aérienne dont le mandat est interrompu est remplacé, dans les conditions prévues à l'article R. 135-7-2, jusqu'au terme du mandat en cours.

Article R135-7-4

Le président du comité signe les certificats médicaux mentionnés au point ATCO. MED. A. 030 de l'annexe IV du règlement (UE) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 mentionné ci-dessus, en application des décisions prises par cette instance. Le secrétaire peut recevoir délégation du président afin de signer les certificats médicaux.

Article R135-7-5

Les membres du comité médical du contrôle de la navigation aérienne siègent en toute indépendance. Ils ne peuvent prendre part aux délibérations portant sur l'examen de cas individuels dont ils ont déjà eu à connaître à l'occasion de leur activité extérieure au comité.

Hormis les membres du comité médical du contrôle de la navigation aérienne, peuvent être entendus par le comité, l'intéressé lui-même, le cas échéant le médecin désigné par l'intéressé et le médecin expert éventuellement désigné par le président.

Le comité ne peut valablement siéger que si quatre au moins de ses membres sont présents. Dans le cas où les dossiers traités sont relatifs à l'oto-rhino-laryngologie, l'ophtalmologie ou la psychiatrie, un spécialiste de ce type d'affection doit être présent, soit un membre du comité compétent dans cette spécialité, soit un expert désigné en raison de sa compétence dans cette spécialité. En cas d'égalité des voix, celle du président est prépondérante.

Les modalités de fonctionnement du comité médical du contrôle de la navigation aérienne sont fixées par arrêté des ministres chargés de l'aviation civile, de la fonction publique, de l'outre-mer et du ministre de la défense.

Article R135-7-6

Les membres du comité médical du contrôle de la navigation aérienne et les médecins experts désignés par le président de ce comité perçoivent une indemnité dont le montant est fixé par arrêté des ministres chargés de l'aviation civile, du budget et de la fonction publique.

Article R135-7-7

Les dispositions de la présente sous-section s'appliquent dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie dans les conditions prévues aux articles R. 135-7-8 et R. 135-7-9.

Article R135-7-8

Pour l'application des dispositions de la présente sous-section à Saint-Barthélemy, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, à l'article R. 135-7, les mots : “ le règlement (UE) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne ” sont remplacés par les mots : “ les règles en vigueur en métropole en vertu du règlement (UE) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne ”.

Article R135-7-9

Pour l'application des dispositions de la présente sous-section à Saint-Barthélemy, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, à l'article R. 135-7-4, les mots : “ mentionnés au point ATCO. MED. A. 030 de l'annexe IV du règlement (UE) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 mentionné ci-dessus ” sont remplacés par les mots : “ selon les règles en vigueur en métropole en vertu du règlement (UE) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 mentionné ci-dessus ”.

Section 2 : Personnels assurant le service d'information de vol et d'alerte sur un aérodrome.

Article R135-8

L'exercice, sur un aéroport dans lequel le service du contrôle de la circulation aérienne n'est pas assuré, de fonctions d'information de vol et d'alerte est subordonné à la délivrance par le ministre chargé de l'aviation civile d'une qualification attestant l'acquisition de connaissances théoriques et pratiques. Les modalités selon lesquelles sont formés et évalués les candidats à cette qualification ainsi que les conditions de délivrance et de validité de cette qualification sont déterminées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

En cas d'incident, la qualification peut être suspendue par l'autorité qui l'a délivrée, le temps nécessaire pour assurer la sécurité et pour une durée maximale de deux mois.

En cas de négligence grave, la qualification peut être retirée par l'autorité qui l'a délivrée. La décision de retrait est prise après que l'intéressé a été mis à même de présenter ses observations. Toutefois, en cas d'urgence, la décision de retrait peut être prononcée sans formalité.

Section 3 : Personnels techniques des services de la navigation aérienne

Article R135-9

Les personnels techniques des prestataires de services de navigation aérienne, au sens de l'article 8 du règlement (CE) n° 2096 / 2005 de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne, doivent posséder et entretenir un niveau de connaissances leur conférant un niveau de compréhension adéquat des services de gestion du trafic aérien.

Ceux d'entre eux qui sont chargés d'assurer des tâches opérationnelles liées à la sécurité doivent répondre aux exigences techniques concernant la maintenance prévues au paragraphe 3. 3 de l'annexe II du règlement (CE) n° 2096 / 2005 et aux exigences concernant l'alimentation électrique et la climatisation, fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article R135-10

Les dispositions de la présente section s'appliquent dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

CHAPITRE VI : RÈGLES RELATIVES À LA CIRCULATION DES AÉRONEFS OPÉRÉS SANS PERSONNE À BORD

Article R136-1

Le ministre chargé de l'aviation civile est compétent pour adopter les décisions individuelles relatives à la reconnaissance, par équivalence, d'autres formations telles que mentionnées au deuxième alinéa de l'article

L. 6214-2, de l'expérience et des qualifications dans les conditions prévues à l'article D. 136-5, ainsi que les décisions individuelles mentionnées aux articles D. 136-2 et D. 136-2-2.

Article R136-2

Les dispositions de l'article R. 136-1 sont applicables en Polynésie française, dans les îles Wallis et Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

TITRE IV : DOMMAGES ET RESPONSABILITES.

CHAPITRE Ier : RESPONSABILITE DES EQUIPAGES ET DES EXPLOITANTS.

Article R141-1

Les pilotes sont tenus, au cours de la circulation aérienne, de se conformer aux règlements relatifs à la police de la circulation, à la route, aux feux et aux signaux, et de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages.

Article R141-2

L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur devant le tribunal du lieu où le dommage a été causé ou devant le tribunal du domicile du défendeur.

S'il s'agit d'une avarie causée à un appareil en circulation, le tribunal du lieu du dommage est celui dans la circonscription duquel la victime a été obligée d'atterrir après l'avarie.

CHAPITRE II : ASSISTANCE, SAUVETAGE, DECOUVERTE D'EPAVES ET DECLARATIONS D'ACCIDENTS OU D'INCIDENTS.

Article R142-4

Si l'accident ou l'incident entraîne des dommages aux personnes ou aux biens transportés, le procureur de la République est tenu informé.

TITRE V : DISPOSITIONS PENALES.

Article R151-1

Seront punis des peines prévues par le 5° de l'article 131-13 du code pénal pour les contraventions de la 5e classe :

1° Le pilote qui n'aura pas tenu son carnet de vol ou le carnet de route de l'aéronef lorsque ce document est exigé par la réglementation en vigueur ;

2° Le propriétaire qui aura omis de conserver le carnet de route de l'aéronef pendant les trois ans qui suivent la dernière inscription ;

3° Ceux qui ont contrevenu aux articles R. 131-1 et R. 131-2 ;

4° Les organisateurs de spectacles publics d'évolution d'aéronefs qui n'auront pas obtenu l'autorisation requise par l'article R. 131-3 et les pilotes qui auront participé à ces manifestations ;

5° Ceux qui auront contrevenu à l'article R. 131-5 ;

6° Ceux qui auront réalisé des enregistrements d'images ou de données dans le champ du spectre visible au-dessus du territoire national sans avoir souscrit une déclaration dans les délais et conditions prévus par l'article D. 133-10.

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait pour le pilote et pour l'exploitant ou le propriétaire d'un hélicoptère de ne pas respecter les limitations fixées par le préfet en application de l'article D. 132-6-1.

Article R151-2

I.-Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe le fait, pour un télépilote, de faire circuler à des fins de loisir un aéronef civil sans personne à bord dont la masse est comprise dans les limites fixées par l'article D. 136-7, sans avoir obtenu l'attestation de suivi de formation mentionnée à l'article D. 136-8, ou le certificat ou l'attestation de suivi d'une formation reconnue comme équivalente mentionnés aux articles D. 136-9 et D. 136-10.

II.-Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait, pour un télépilote, de faire circuler à des fins autres que le loisir un aéronef civil sans personne à bord sans avoir obtenu le certificat d'aptitude théorique de télépilote délivré par le ministre chargé de l'aviation civile ainsi que l'attestation de suivi de formation délivrée par l'exploitant en charge de la formation, mentionnés à l'article D. 136-2, ou sans avoir obtenu l'attestation d'aptitude aux fonctions de télépilote dans le cadre du ou des scénarios opérationnels pour lesquels il opère, mentionnée à l'article D. 136-2-2, ou tout autre justificatif équivalent mentionné à l'article D. 136-5.

III.-Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe le fait, pour un télépilote faisant circuler un aéronef civil sans personne à bord, de ne pas présenter immédiatement aux fonctionnaires et agents compétents pour la constatation des infractions aux dispositions du présent livre, l'un des documents mentionnés aux I et II attestant du suivi de la formation exigée pour l'activité qu'il exerce.

Article R151-3

I.-Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait de faire circuler un aéronef civil sans personne à bord d'une masse supérieure ou égale au seuil défini par l'article D. 124-1 sans qu'il ait été procédé à l'enregistrement de cet aéronef conformément aux articles R. 124-1 et R. 124-2.

II.-Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait, pour le propriétaire ou le copropriétaire ayant réalisé l'enregistrement ou leur représentant légal, de fournir, lors de l'enregistrement de l'aéronef par voie électronique mentionné aux articles R. 124-1 et R. 124-2, des informations erronées sur son identité ou sur son adresse ou sur l'identifiant du dispositif de signalement électronique ou numérique lorsqu'un tel dispositif est obligatoire ou sur les caractéristiques principales de l'aéronef, ou de ne pas mettre à jour ces informations dans les conditions prévues à l'article R. 124-3.

III.-Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe le fait, pour tout télépilote faisant circuler un aéronef civil sans personne à bord, de ne pas présenter immédiatement aux fonctionnaires et agents compétents pour la constatation des infractions aux dispositions du présent livre, l'un des documents attestant de l'enregistrement de cet aéronef mentionné au II.

IV.-Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait de faire circuler un aéronef civil sans personne à bord sans que son numéro d'enregistrement ait été apposé dans les conditions prévues aux articles R. 124-2 et R. 124-4.

Article R151-5

La commission prévue par l'article L. 150-13 est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile ou, pour le personnel placé sous son autorité, par le ministre de la défense.

Elle mentionne l'objet du commissionnement et la circonscription géographique dans laquelle l'agent commissionné a vocation, en raison de son affectation, à constater les infractions.

Article R151-6

Les agents commissionnés en application de l'article R. 151-5 prêtent serment devant le tribunal judiciaire de leur résidence administrative.

Article R151-7

La formule du serment est la suivante :

Je jure de procéder avec exactitude et probité, dans les limites des lois et règlements en vigueur, à la constatation des infractions au livre Ier et au chapitre VII du titre II du livre II du code de l'aviation civile et aux décrets pris pour son application.

Je jure également de ne rien révéler ou utiliser de ce qui sera porté à ma connaissance à l'occasion de l'exercice de mes fonctions.

Article R151-8

I.-La proposition de transaction prévue à l'article L. 150-16-1 est faite, lorsque l'infraction a été commise dans sa circonscription territoriale :

1° Par le directeur régional de l'aviation civile, en métropole ou dans les départements du groupe Antilles-Guyane ;

2° Par le chef du service de l'aviation civile de la Réunion, de Mayotte et des îles Eparses ;

3° Par le chef du service de l'aviation civile dans l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon ;

4° Par le chef du service d'Etat de l'aviation civile dans les territoires d'outre-mer.

II.-La proposition de transaction est adressée au procureur de la République dans le délai de quatre mois à compter de la clôture du procès-verbal.

Cette proposition précise la somme que l'auteur de l'infraction sera invité à payer au Trésor public ainsi que le délai correspondant. Elle rappelle le cas échéant les mesures imposées en application notamment des articles R. 133-3 et R. 330-4 par les autorités chargées du contrôle technique.

III.-Lorsque le procureur de la République a donné son accord sur la proposition de transaction, l'autorité mentionnée au I ci-dessus la notifie en double exemplaire à l'auteur de l'infraction. Ce dernier dispose d'un mois pour l'accepter et, en ce cas, retourner un exemplaire signé de la proposition.

IV.-L'action publique est éteinte lorsque l'auteur de l'infraction a payé la somme fixée dans le délai imparti.

Article R151-9

Les dispositions de l'article R. 151-2, dans leur rédaction résultant du décret n° 2019-1253 du 28 novembre 2019 relatif aux sanctions pénales applicables en cas de manquements aux obligations destinées à renforcer la sécurité de l'usage des aéronefs civils circulant sans personne à bord, sont applicables dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Les dispositions de l'article R. 151-3, dans leur rédaction résultant du décret n° 2019-1253 du 28 novembre 2019 relatif aux sanctions pénales applicables en cas de manquements aux obligations destinées à renforcer la sécurité de l'usage des aéronefs civils circulant sans personne à bord, sont applicables dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

TITRE VI : SANCTIONS ADMINISTRATIVES.

Article R160-1

I.-Le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer une amende administrative à l'encontre d'un transporteur aérien ou de tout autre exploitant d'aéronef civil qui :

1° Procède sur un aéroport coordonné, en violation de l'article R. 132-4 :

-à un atterrissage ou à un décollage sans disposer du créneau horaire correspondant ;

-à des atterrissages ou à des décollages, de façon répétée et intentionnelle, à des horaires significativement différents des créneaux horaires qui lui ont été attribués à cet effet par le coordonnateur de l'aéroport ou en utilisant des créneaux horaires d'une manière significativement différente de celle indiquée au moment de l'attribution ;

2° Soit exploite un aéronef en contradiction avec la réglementation relative au retrait d'exploitation des aéronefs bruyants ;

3° Soit ne respecte pas les obligations en matière de couverture minimale d'assurance fixées par les dispositions du règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs ;

4° Soit dépose un plan de vol mentionnant une exemption de créneau de départ de gestion des courants de trafic aérien (créneau de départ ATFM) pour un motif abusif ou, en méconnaissance de l'article 7, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien, dépose plusieurs plans de vol pour un même vol ou dépose un plan de vol qui ne rend pas compte du profil de vol prévu ;

5° Soit ne dispose pas d'un plan d'aide aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches tel que prévu par l'article 21 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile.

Le ministre chargé de l'aviation civile fixe le montant de l'amende en tenant compte du type et de la gravité des manquements constatés et, éventuellement, des avantages qui en sont retirés. Ce montant ne peut excéder, par manquement constaté, 1 500 euros pour une personne physique et 7 500 euros pour une personne morale. Ces plafonds sont doublés en cas de nouveau manquement commis dans un délai d'un an à compter du jour où la sanction administrative infligée au titre d'un précédent manquement de même nature est devenue définitive. Pour l'application du présent alinéa, le manquement constaté s'entend par vol.

Lorsque ce manquement mentionné au 3° présente un caractère de particulière gravité, le ministre peut, à la place de l'amende administrative, prononcer soit le retrait de la licence d'exploitation, soit le refus du droit d'atterrir sur le territoire national conformément aux paragraphes 5 et 6 de l'article 8 du règlement précité.

II.-Lorsque le titulaire de la licence de maintenance d'aéronefs commet, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, une des actions énumérées dans la liste du paragraphe 66 B 500 de l'annexe III (partie 66) au règlement mentionné à l'article R. 133-17, le ministre chargé de l'aviation civile peut, compte tenu du type et de la gravité des manquements constatés, prononcer à son encontre l'une des sanctions suivantes :

1° L'avertissement ;

2° La suspension, jusqu'à ce qu'un complément de formation pratique et/ ou théorique réalisé dans les conditions fixées par la décision de sanction ait été suivi par l'intéressé, de la licence, des catégories et qualifications qui y sont mentionnées ;

3° Le retrait temporaire avec ou sans sursis de la licence, des qualifications et catégories qui y sont mentionnées ;

4° Le retrait définitif de la licence, des catégories et qualifications qui y sont indiquées avec interdiction, le cas échéant, d'en solliciter de nouveau la délivrance à titre définitif ou pendant une durée déterminée par la décision de sanction.

III.-Le ministre chargé de l'aviation civile peut suspendre à titre conservatoire, dans l'attente de la consultation de la commission mentionnée à l'article R. 160-3, la licence de maintenance d'aéronefs, pour une durée qui ne peut excéder quatre mois, s'il estime que les manquements qui ont été portés à sa connaissance sont de nature à mettre gravement en cause la sécurité aérienne. Il prononce, après avis de la commission, une décision définitive de sanction avant la fin de la suspension.

IV.-Le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer des amendes administratives à l'encontre des organismes qui ne respectent pas les exigences techniques de sécurité mentionnées à l'article L. 6221-1 du code des transports ou les exigences résultant du règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile.

Le ministre chargé de l'aviation civile fixe le montant des amendes en tenant compte du type et de la gravité des manquements constatés, du risque pour la sécurité et, éventuellement, des avantages qui en sont retirés. Ce montant ne peut excéder, par manquement constaté, 7 500 €. Ce plafond peut être doublé en cas de nouveau manquement commis dans un délai d'un an à compter du jour où est devenue définitive la sanction administrative infligée au titre d'un précédent manquement de même nature aux exigences techniques de sécurité mentionnées à l'article L. 6221-1 du code des transports ou aux exigences résultant du règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile.

Article R160-2

Les manquements mentionnés à l'article R. 160-1 sont constatés par les fonctionnaires et agents énumérés à l'article L. 6142-1 du code des transports et font l'objet de procès-verbaux. Ces procès-verbaux sont notifiés dans le délai d'un an à compter de la commission des manquements à la ou aux personnes concernées et transmis au ministre chargé de l'aviation civile. La notification indique le montant maximal de l'amende ou le degré maximal de la sanction encourue. La ou les personnes concernées sont invitées à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de cette notification.

A l'expiration de ce dernier délai et préalablement au prononcé des amendes et sanctions prévues à l'article R. 160-1, le ministre chargé de l'aviation civile saisit pour avis la commission mentionnée à l'article R. 160-3. La ou les personnes concernées par cette saisine en sont informées.

Les décisions du ministre mentionnées à l'article R. 160-1 sont notifiées à la ou aux personnes concernées.

Les amendes sont recouvrées comme les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine.

Article R160-3

La commission administrative de l'aviation civile, placée auprès du ministre chargé de l'aviation civile, a pour mission de donner au ministre un avis sur les sanctions administratives qui peuvent être appliquées en cas de manquements aux dispositions des livres Ier à III du présent code ou aux dispositions relatives aux quotas d'émissions de gaz à effet de serre de l'article R. 229-37-7 du code de l'environnement.

Article R160-4

La commission administrative de l'aviation civile est composée de douze membres et d'un nombre égal de suppléants dont le mandat est de trois ans, renouvelable, répartis en deux collèges siégeant en séance plénière : un collège permanent et un collège spécialisé.

Article R160-5

Outre le président nommé par décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile parmi les membres ou anciens membres du Conseil d'Etat, le collège permanent est composé de cinq membres titulaires et d'un nombre égal de suppléants nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile :

- quatre membres représentant l'Etat : un membre du Conseil général de l'environnement et du développement durable, un représentant du ministre chargé de l'aviation civile, un membre de la gendarmerie des transports aériens désigné sur proposition du ministre de l'intérieur et un représentant du ministre chargé de l'économie et des finances désigné sur proposition de celui-ci ;

- une personnalité qualifiée choisie en raison de ses compétences dans le domaine de l'aviation civile.

Le vice-président, choisi parmi les membres du collège permanent, est nommé par décret sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile.

Article R160-6

Le collège spécialisé, dont les membres sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, comporte quatre formations, respectivement intitulées " Aéronefs ", " Transport aérien " " Maintenance des aéronefs " et " Passagers ", constituées afin de statuer sur des manquements aux dispositions des livres Ier à III du présent code ou aux dispositions relatives aux quotas d'émissions de gaz à effet de serre de l'article R. 229-37-7 du code de l'environnement. Ces formations comprennent six membres titulaires et un nombre égal de suppléants. Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile fixe pour chacune de ces formations la liste des manquements dont, réunie avec le collège permanent, elle peut connaître.

La formation " Aéronefs " comprend :

1° Quatre représentants des transporteurs aériens ou de leurs organisations professionnelles, dont un représentant des compagnies non établies en France desservant le territoire national, et un représentant de l'aviation générale ;

2° Un représentant des exploitants d'aéroports.

La formation " Transport aérien " comprend :

1° Quatre représentants des transporteurs aériens ou de leurs organisations professionnelles, dont un représentant des exploitants d'hélicoptères, et un représentant de l'aviation générale ;

2° Un représentant des exploitants d'aéroports.

La formation " Maintenance des aéronefs " comprend :

1° Deux représentants des organisations professionnelles représentatives des entreprises employant des titulaires de licences de maintenance d'aéronef ;

2° Un représentant des fédérations françaises aéronautiques et sportives ;

3° Trois représentants des organisations syndicales représentatives des personnels des activités de maintenance aéronautique.

La formation " Passagers " comprend :

1° Deux représentants des transporteurs aériens ou de leurs organisations professionnelles, dont un représentant des compagnies non établies en France desservant le territoire national ;

2° Un représentant des agents de voyages et autres opérateurs de la vente de voyages et de séjours, désigné sur proposition du ministre chargé du tourisme ;

3° Un représentant des exploitants d'aéroports ;

4° Deux représentants des passagers du transport aérien.

Article R160-7

Un membre qui perd la qualité en fonction de laquelle il a été nommé perd également sa qualité de membre de la commission.

En cas de vacance survenant plus de six mois avant l'expiration du mandat, il est pourvu à la nomination, dans les conditions prévues aux articles R. 160-5 et R. 160-6, d'un nouveau membre dont le mandat expire à la date à laquelle aurait expiré celui de la personne qu'il remplace.

Article R160-7-1

Les membres de la commission administrative de l'aviation civile peuvent être remboursés de leurs frais de déplacement dans les conditions fixées par la réglementation applicable aux déplacements temporaires des personnels civils de l'Etat.

Article R160-7-2

Le président de la commission administrative de l'aviation civile ou son suppléant reçoit pour chaque séance de la commission une indemnité dont le taux est fixé par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et du budget.

Article R160-8

Afin d'instruire l'affaire dont est saisie la commission, un rapporteur est choisi par le président soit sur une liste de personnalités établie par le ministre chargé de l'aviation civile, soit parmi les fonctionnaires appartenant à un corps de catégorie A de la direction générale de l'aviation civile ou, pour les manquements relevant des 5 et 8 de l'article R. 330-20 et commis par des agents de voyages et autres opérateurs de la vente de voyages et de séjours, du ministère chargé du tourisme.

Le président ou le rapporteur peuvent demander l'audition de toute personne ou la production de toute pièce qu'ils estiment utile à l'examen de l'affaire dont la commission a été saisie.

La ou les personnes concernées doivent avoir connaissance de l'ensemble des éléments de leur dossier.

Un rapport écrit, établi par le rapporteur, est communiqué aux membres de la commission et aux parties concernées avant la séance au cours de laquelle l'affaire doit être examinée.

Les membres de la commission sont tenus au respect de la confidentialité des dossiers soumis à l'examen de la commission.

Article R160-9

La commission administrative de l'aviation civile se réunit sur convocation de son président dans la formation correspondant à la nature des manquements pour lesquels son avis est recueilli.

Elle ne peut siéger que si huit au moins de ses membres titulaires ou suppléants sont présents. Si cette condition n'est pas remplie, les membres sont convoqués pour une nouvelle réunion de la commission qui peut alors délibérer valablement si la moitié au moins des membres titulaires ou suppléants sont présents.

La commission entend, outre le rapporteur, la ou les personnes concernées par la saisine, qui peuvent se faire représenter ou assister par une personne de leur choix, ainsi que toute personne dont l'audition est jugée utile.

Au cas où la ou les personnes concernées régulièrement convoquées négligent de comparaître ou de se faire représenter, la commission peut passer outre et délibérer valablement.

Article R160-10

La commission délibère à la majorité des membres présents, la voix du président étant prépondérante en cas de partage égal des voix.

Les délibérations de la commission ont lieu hors la présence de la ou des personnes concernées et de leur représentant ou défenseur.

Les délibérations sont secrètes.

Chaque délibération donne lieu à la rédaction d'un avis. Les avis sont transmis par le président de la commission au ministre chargé de l'aviation civile.

Article R160-11

Le secrétariat de la commission est assuré par des agents du ministère chargé de l'aviation civile désignés à cet effet.

Article R160-14

Les décisions du ministre mentionnées à l'article R. 160-1 sont motivées. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction.

Article R160-15

Le ministre chargé de l'aviation civile publie sur le site internet du ministère chargé de l'aviation civile, pendant la durée qu'elle indique, l'intégralité ou un extrait de la décision de sanction devenue définitive prise au titre du I et du IV de l'article R. 160-1. L'identité des personnes physiques n'est pas divulguée lors de cette publication.

Partie réglementaire - Décrets en Conseil d'Etat

LIVRE II : AERODROMES.

TITRE Ier : DISPOSITIONS GENERALES.

CHAPITRE Ier : DEFINITIONS, REGLES GENERALES DE CREATION, D'UTILISATION ET DE CONTROLE.

Article R211-2-1

La direction de l'aérodrome est exercée par l'affectataire principal mentionné à l'article R. 211-6 qui désigne un directeur sous l'autorité duquel est assuré le fonctionnement de l'aérodrome. Cette disposition n'est pas applicable aux aérodromes à usage privé.

Article R211-3

Les projets qui relèvent du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement sont soumis à la réalisation préalable d'une évaluation environnementale ou d'un examen au cas par cas en fonction des critères et des seuils précisés dans ce tableau et ils sont, le cas échéant, précédés d'une enquête publique dans les conditions définies au titre II du livre Ier du même code.

Article R211-6

Toute administration civile ou militaire de l'Etat, dont les services, forces ou établissements relevant de son contrôle qui, pour l'exercice de leurs missions, font un usage aéronautique permanent d'un aérodrome et y disposent d'installations ou peuvent se trouver dans la nécessité d'en disposer, peut demander à être désignée comme affectataire.

Les affectataires sont désignés par arrêté interministériel publié au Journal officiel. Cet arrêté désigne l'affectataire principal de l'aérodrome et, le cas échéant, les affectataires secondaires. Il précise en outre les services, forces ou établissements aux besoins desquels l'aérodrome est affecté ainsi que les activités aériennes autorisées.

Les aérodromes sont affectés à titre principal soit au ministère chargé de l'aviation civile, soit au ministère chargé de la défense en fonction des activités aéronautiques auxquelles est voué l'aérodrome.

Un aérodrome comportant plusieurs affectataires est qualifié d'aérodrome à affectation aéronautique mixte.

Des restrictions à l'exercice des activités aériennes autorisées peuvent être fixées par arrêté interministériel dans l'intérêt de la circulation aérienne ou de la défense nationale.

Tout changement dans l'affectation aéronautique d'un aérodrome intervient à la demande du ministre concerné dans les mêmes formes que la désignation des affectataires.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux aérodromes à usage privé.

Article R211-7

Sur les aérodromes à affectation aéronautique mixte, chaque affectataire exerce les prérogatives et obligations attachées à cette qualité.

Un arrêté interministériel précise les prérogatives et les obligations des affectataires et les modalités de répartition des charges.

L'affectataire principal est chargé de coordonner, d'assurer ou de faire assurer les missions incombant à l'Etat sur l'aérodrome.

L'affectataire principal peut déléguer, sous son autorité, à un affectataire secondaire l'exercice de certaines activités relevant de sa compétence. Le contenu de la délégation et les conditions d'exercice de ces missions font l'objet, dans le cadre de l'arrêté précité, d'un protocole conclu entre les affectataires.

Indépendamment des missions déjà déléguées par les lois et règlements en vigueur à l'exploitant d'un aérodrome, l'affectataire principal peut en outre lui déléguer sous sa responsabilité, dans un cadre conventionnel, une partie des missions lui incombant.

Article R211-8

I.-Lorsque le ministre chargé de l'aviation civile a pris l'arrêté prévu au premier alinéa de l'article L. 211-3, tout exploitant d'un aérodrome dont le trafic dépasse le seuil fixé par cet arrêté doit être titulaire d'un certificat de sécurité aéroportuaire avant l'expiration d'un délai de dix-huit mois suivant, selon le cas, la publication de l'arrêté ou la date à laquelle le seuil de trafic est atteint.

A cette fin, l'exploitant doit déposer sa demande dans les six mois qui suivent l'une ou l'autre de ces deux dates.

L'arrêté mentionné au premier alinéa peut, en tant que de besoin, prévoir des délais différents.

II.-En l'absence de l'arrêté prévu au premier alinéa de l'article L. 211-3, tout exploitant d'aérodrome doit être titulaire d'un certificat de sécurité aéroportuaire dans un délai de dix-huit mois à compter, selon le cas, de la publication du décret n° 2006-827 du 10 juillet 2006 relatif au certificat de sécurité aéroportuaire et modifiant le code de l'aviation civile ou de la création de l'aérodrome. L'exploitant doit déposer sa demande dans les six mois qui suivent l'une ou l'autre de ces dates.

Article R211-9

Tout exploitant qui sollicite le certificat de sécurité aéroportuaire joint à sa demande un manuel d'aérodrome qui décrit les dispositions permettant d'assurer en toute sécurité et conformément aux normes en vigueur l'aménagement, le fonctionnement et l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs dont la gestion incombe à l'exploitant.

Article R211-10

Le ministre chargé de l'aviation civile s'assure par tous moyens que :

- a) Le manuel d'aérodrome est établi conformément à un plan type défini par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ;
- b) Les installations, les services, les équipements de l'aérodrome sont conformes aux lois et règlements qui leur sont applicables et font l'objet de procédures d'exploitation adéquates ;
- c) L'exploitant met en place un système de gestion de la sécurité selon les principes fixés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ;
- d) L'exploitant veille à ce que les compétences de ses personnels et de ceux de ses sous-traitants soient adaptées aux missions qui leur sont confiées et à ce que leurs qualifications soient maintenues ;
- e) L'exploitant veille à la conformité aux lois et règlements applicables des installations et équipements de ses sous-traitants et à ce que ceux-ci établissent les procédures d'exploitation adéquates.

Le silence gardé par le ministre chargé de l'aviation civile pendant plus de douze mois sur la demande mentionnée à l'article R. 211-8 vaut décision de rejet.

Article R211-11

Le ministre chargé de l'aviation civile fixe, dans la limite de cinq années, la durée de validité du certificat de sécurité aéroportuaire. Celui-ci peut être renouvelé.

En cas de changement d'exploitant, un nouveau certificat de sécurité aéroportuaire doit être demandé.

Les caractéristiques essentielles de l'aérodrome et de son exploitation sont annexées au certificat de sécurité aéroportuaire.

Lorsqu'une modification du manuel d'aérodrome affecte l'une des caractéristiques essentielles, l'exploitant sollicite la modification du certificat de sécurité aéroportuaire. Cette demande s'accompagne des parties modifiées du manuel d'aérodrome.

Le manuel d'aérodrome est tenu à jour par l'exploitant et communiqué au ministre chargé de l'aviation civile.

Dans les cas mentionnés au présent article, le délai prévu au dernier alinéa de l'article R. 211-10 est de six mois à compter de la demande.

Article R211-12

Une copie du certificat de sécurité aéroportuaire ainsi que le manuel d'aérodrome sont transmis, le cas échéant, au signataire de la convention prévue à l'article L. 221-1.

Article R211-13

I. - Le ministre chargé de l'aviation civile peut, à tout moment, faire procéder à des contrôles portant sur le respect par l'exploitant des dispositions décrites dans son manuel d'aérodrome et des normes en vigueur relatives à la sécurité de la circulation des aéronefs.

L'exploitant est tenu, sur demande des agents chargés du contrôle, de leur communiquer tous les documents nécessaires à l'exercice de leurs missions.

II. - En cas de manquements constatés aux dispositions décrites dans le manuel d'aérodrome ou à toute norme ou exigence afférente au certificat de sécurité aéroportuaire, le ministre chargé de l'aviation civile peut, après mise en demeure restée sans effet ou suivie de mesures insuffisantes, décider de restreindre l'utilisation de l'aérodrome ou de soumettre l'exploitant à des contrôles renforcés, selon des modalités et pour une durée qu'il fixe.

En cas de risque grave pour la sécurité de l'aviation civile, le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer la suspension ou le retrait du certificat de sécurité aéroportuaire. La suspension ou l'abrogation est prononcée après que l'exploitant a été mis à même de présenter ses observations.

Article R211-14

Pour l'application des dispositions des articles R. 211-8 à R. 211-13, le ministre chargé de l'aviation civile peut, par arrêté, déléguer sa signature aux chefs des services déconcentrés de l'aviation civile.

Article R211-15

Les dispositions des articles R. 211-8 à R. 211-14 sont applicables à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

CHAPITRE II : RETRAIT D'AUTORISATION ET SANCTIONS.

CHAPITRE III : POLICE DES AERODROMES ET DES INSTALLATIONS A USAGE AERONAUTIQUE.

Section 1 : Police des aérodromes

Article R213-1

La police de la conservation et la police de l'exploitation des aérodromes et des installations à usage aéronautique mentionnées à l'article L. 6332-1 du code des transports sont exercées dans les conditions définies par le présent chapitre.

Article R213-1-1

I.-Les catégories d'aérodromes auxquelles s'appliquent les mesures de sûreté de l'aviation civile visées à l'article 4 du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002, ainsi que les conditions techniques relatives aux infrastructures et matériels prévus par les mesures de sûreté de l'aviation civile, font l'objet d'arrêtés pris par le ministre chargé des transports.

II.-Les modalités d'application, sur les aérodromes affectés à titre principal ou secondaire à l'aviation civile, des mesures de sûreté de l'aviation civile prévues par la législation nationale et la réglementation de l'Union européenne et nationale, notamment les obligations relatives à la mise en œuvre de ces mesures qui incombent selon leur domaine d'activité aux entreprises, personnes et organismes mentionnés à l'article L. 6341-2 du code des transports, font l'objet d'arrêtés conjoints pris par le ministre chargé des transports, le ministre de l'intérieur et, dans le cas où ces mesures concernent la sûreté du fret aérien, le ministre chargé des douanes.

Ces arrêtés portent notamment sur la sûreté aéroportuaire, la sûreté des zones délimitées, la sûreté des aéronefs, la sûreté des passagers et des bagages de cabine, la sûreté des bagages de soute, la sûreté du fret et du courrier, la sûreté du courrier et du matériel de transporteur aérien, la sûreté des approvisionnements

de bord, la sûreté des fournitures destinées aux aéroports, les mesures de sûreté en vol, le recrutement et la formation des personnels et les équipements de sûreté.

III.-En application de l'article 6 du règlement (CE) n° 300/2008 précité, des arrêtés conjoints pris par le ministre chargé des transports, le ministre de l'intérieur et, dans le cas d'obligations concernant la sûreté du fret aérien, le ministre chargé des douanes peuvent fixer des obligations plus strictes aux opérateurs en matière de sûreté.

Article R213-1-2

I.-Sur tout aérodrome affecté à titre principal ou secondaire à l'aviation civile où s'appliquent des mesures de sûreté au titre des arrêtés prévus par l'article R. 213-1-1, le préfet chargé d'y exercer les pouvoirs de police prévus à l'article L. 6332-2 du code des transports fixe par arrêté, dans les conditions fixées par le I de l'article R. 213-1-6, les dispositions locales des mesures de sûreté prévues par le I, le II et le III de l'article R. 213-1-1.

II.-Pour les aérodromes où ne s'appliquent pas des mesures de sûreté au titre des arrêtés prévus par l'article R. 213-1-1, les mesures de sûreté sont définies par le préfet dans les conditions fixées à l'article R. 213-1-6. Les arrêtés préfectoraux peuvent rendre applicable tout ou partie des mesures prévues au présent chapitre et édicter des prescriptions spéciales.

III.-Lorsqu'une situation particulière met en cause la sûreté des vols et des personnes et en application de l'article 6 du règlement (CE) n° 300/2008 précité, le préfet prend les mesures locales rendues nécessaires. Il tient compte, le cas échéant, des dispositions prévues en application du III de l'article R. 213-1-1 et en informe sans délai les ministres compétents. Ces mesures ne peuvent être prorogées au-delà de cinq jours.

IV.-Pour remédier au non-respect des mesures prescrites par le règlement (CE) n° 300/2008 et les textes pris pour son application, par le code des transports et par le présent code ou par les arrêtés prévus à l'article R. 213-1-1, constaté par les agents visés à l'article L. 6341-1 du code des transports, le préfet peut, lorsque la situation locale l'exige, prescrire des mesures additionnelles spécifiques ou imposer des modalités d'application des mesures existantes. Les arrêtés préfectoraux prévoient que les mesures prescrites ou les modalités imposées cessent lorsque les mesures sont respectées.

Article R213-1-3

I.-Les pouvoirs de police exercés en application de l'article L. 6332-2 du code des transports par les préfets sur l'emprise des aérodromes comprennent tout ce qui concerne la sûreté et la sécurité de l'aviation civile, le bon ordre et la salubrité.

L'alinéa précédent ne s'applique pas pour les zones militaires des aérodromes dont le ministère de la défense est affectataire principal ou secondaire.

II.-Lorsque l'emprise d'un aérodrome s'étend sur plusieurs départements, le préfet est désigné par arrêté du ministre de l'intérieur après avis du ministre chargé des transports, à l'exception des aérodromes de Paris-Charles de Gaulle, du Bourget et de Paris-Orly pour lesquels le préfet de police est compétent en application du II de l'article L. 6332-2 mentionné ci-dessus.

III.-Le préfet dispose du concours des agents des collectivités et établissements publics chargés d'une exploitation aéroportuaire, dans les limites des fonctions qui sont confiées à ces collectivités et établissements.

Article R213-1-4

I. - En ce qui concerne la sécurité de l'aviation civile, l'emprise des aérodromes affectés à titre principal ou secondaire à l'aviation civile comprend des zones non librement accessibles au public dont l'accès est réglementé.

II. - Le préfet fixe par arrêté les dispositions relatives au bon ordre, à la sécurité de l'aviation civile et à la salubrité, et notamment :

- a) Les zones accessibles au stationnement et à la circulation des aéronefs ;
- b) Les dispositions applicables sur les aires de stationnement des aéronefs, en plus de celles qui sont édictées par la réglementation sur la circulation aérienne ;
- c) Les mesures générales de protection contre l'incendie et de sauvegarde des personnes et des biens ;
- d) Les prescriptions sanitaires ;
- e) Les dispositions applicables à la garde et à la conservation des aéronefs, véhicules, matériels et marchandises utilisant la plate-forme ou les installations de l'aérodrome ;
- f) Les dispositions applicables à la conduite, à la circulation et au stationnement des véhicules ;
- g) Les dispositions applicables au stockage des bagages, du fret et de manière générale de tout objet ou marchandise.

Article R213-1-5

Le préfet fixe par arrêté les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile, et notamment :

- a) Les limites de la zone côté ville de l'aérodrome, de la zone côté piste de l'aérodrome et, le cas échéant, des différents secteurs et des différentes zones qui composent cette dernière au sens des règlements de l'Union européenne relatifs à la sûreté ;
- b) Les accès à la zone côté piste de l'aérodrome et, le cas échéant, dans les différents secteurs et zones qui la composent ;
- c) Les conditions d'accès, de circulation et de stationnement des personnes et des véhicules dans la zone côté ville de l'aérodrome ;
- d) Les conditions particulières :
 - i) D'accès des personnes ;
 - ii) D'accès des véhicules ;
 - iii) D'accès et de stockage des bagages, du fret et d'une manière générale de tout objet ou marchandise, admis à pénétrer en zone côté piste et, le cas échéant, dans les différents secteurs et zones qui la composent.

Article R213-1-6

I.-Sans préjudice de la consultation d'autres autorités administratives prévue par les lois et règlements en vigueur, les arrêtés prévus aux articles R. 213-1-4 et R. 213-1-5 sont pris après avis du directeur de la sécurité de l'aviation civile interrégionale et, le cas échéant, de l'autorité militaire territorialement compétente. L'exploitant d'aérodrome est également consulté.

II.-Les mesures particulières d'application des règles générales ainsi définies sont fixées par le directeur de la sécurité de l'aviation civile interrégionale.

Article R213-1-7

I. - Les pouvoirs des auditeurs consistant à exiger l'application correcte ou la répétition des mesures de sûreté mentionnés au b du point 16.3 de l'annexe II au règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 peuvent être exercés par les fonctionnaires et agents de l'Etat ayant la qualité d'auditeurs certifiés de la sûreté de l'aviation civile.

II. - Les pouvoirs mentionnés au I peuvent être mis en œuvre dans le cadre d'activités de contrôle définies dans le programme national de contrôle de la qualité de la sûreté établi conformément à l'annexe II au règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008.

III. - Un arrêté du ministre chargé des transports précise les modalités d'application du présent article.

Section 2 : Autorisations administratives individuelles et mesures de contrôle

Article R213-2

I.-Les entreprises, personnes et organismes devant être titulaires de l'autorisation administrative individuelle mentionnée à l'article L. 6342-1 du code des transports sont les exploitants d'aérodromes, les transporteurs aériens, les agents habilités, les chargeurs connus et les fournisseurs habilités.

II.-L'autorisation administrative individuelle mentionnée à l'article L. 6342-1 du code des transports se traduit par la délivrance d'un agrément de sûreté.

La délivrance d'un agrément de sûreté aux exploitants d'aérodromes, aux transporteurs aériens, aux agents habilités et aux fournisseurs habilités est subordonnée à l'élaboration, l'application et au maintien par ces personnes, entreprises et organismes d'un programme de sûreté décrivant les mesures de sûreté qu'ils mettent en œuvre conformément aux exigences réglementaires auxquelles ils sont soumis en fonction de leur activité.

La délivrance d'un agrément de sûreté aux chargeurs connus est subordonnée à la vérification sur site du respect des dispositions prévues par la réglementation européenne et nationale qui leur est applicable et notamment à la liste de contrôle de validation.

Le contenu des programmes de sûreté est précisé par un arrêté conjoint pris par le ministre chargé des transports et le ministre de l'intérieur.

III.-Un arrêté du ministre chargé des transports fixe les dates à partir desquelles les exploitants d'aérodromes et les transporteurs aériens sont soumis, en fonction des caractéristiques de leurs activités, à l'obligation d'être titulaire d'un agrément de sûreté.

Article R213-2-1

I.-Les agréments de sûreté prévus à l'article R. 213-2 sont délivrés par l'autorité administrative compétente, pour une durée maximale de cinq ans après instruction des services de l'aviation civile.

II.-Les agréments de sûreté de transporteur aérien, d'agent habilité, de chargeur connu et de fournisseur habilité sont délivrés par le ministre chargé des transports.

III.-L'agrément de sûreté d'exploitant d'aérodrome est délivré par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome.

IV.-En cas de non-conformité relevée aux obligations auxquelles sont soumis les transporteurs aériens, les exploitants d'aérodromes, les agents habilités, les chargeurs connus et les fournisseurs habilités, ou lorsque l'organisme ou l'entreprise peut constituer, par ses méthodes de travail, le comportement de ses dirigeants ou de ses agents ou les matériels utilisés, un risque pour la sûreté, l'autorité administrative ayant délivré l'agrément peut :

-suspendre ou retirer l'agrément de sûreté. Sauf en cas d'urgence, le titulaire de l'agrément de sûreté est préalablement avisé de la mesure de suspension ou de retrait envisagée et dispose d'un délai d'un mois pour présenter ses observations écrites ou orales. En cas d'urgence, la suspension immédiate de l'agrément de sûreté peut être prononcée pour une durée maximale d'un mois, reconductible une fois au cas où les circonstances l'exigent ;

-imposer des mesures restrictives d'exploitation ou des mesures correctives ou de nature à compenser la non-conformité relevée. Sauf en cas d'urgence, l'entreprise concernée est préalablement avisée de la mesure envisagée et dispose d'un délai de dix jours ouvrés pour présenter ses observations écrites ou orales.

V.-En cas de non-conformité relevée aux obligations auxquelles sont soumis les organismes ou entreprises pour lesquels un agrément de sûreté a été délivré dans un autre Etat membre de l'Union européenne, ou les transporteurs aériens pour lesquels un agrément de sûreté n'est pas requis compte tenu des caractéristiques de leurs activités, le ministre chargé des transports peut imposer des mesures restrictives d'exploitation ou des mesures correctives ou de nature à compenser la non-conformité relevée.

Sauf en cas d'urgence, l'organisme ou l'entreprise concerné est préalablement avisé de la mesure envisagée et dispose d'un délai de dix jours ouvrés pour présenter ses observations écrites ou orales.

VI.-En cas de non-conformité relevée aux obligations auxquelles sont soumis les exploitants d'aérodrome pour lesquels un agrément de sûreté n'est pas requis compte tenu des caractéristiques de leurs activités, le préfet territorialement compétent peut imposer des mesures restrictives d'exploitation ou des mesures correctives ou de nature à compenser la non-conformité relevée.

Sauf en cas d'urgence, l'exploitant d'aérodrome concerné est préalablement avisé de la mesure envisagée et dispose d'un délai de dix jours ouvrés pour présenter ses observations écrites ou orales.

Article R213-2-2

I.-Les personnes mentionnées au premier alinéa de l'article L. 6341-1 du code des transports agissent pour le compte et sous le contrôle du ministre chargé des transports et sont préalablement certifiées à cet effet en qualité de validateurs indépendants.

II.-La certification est délivrée pour une durée maximale de cinq ans par le ministre chargé des transports. En cas de non-conformité relevée aux obligations auxquelles sont soumis les validateurs indépendants, ou lorsqu'ils présentent par leurs méthodes de travail, leur comportement ou les matériels utilisés un risque pour la sûreté, le ministre chargé des transports peut :

-suspendre ou retirer la certification de sûreté. Sauf en cas d'urgence, le titulaire de la certification de sûreté est préalablement avisé de la mesure de suspension ou de retrait envisagée et dispose d'un délai d'un mois pour présenter ses observations écrites ou orales. En cas d'urgence, la suspension immédiate de la certification de sûreté peut être prononcée pour une durée maximale d'un mois, reconductible une fois au cas où les circonstances l'exigent ;

-imposer des mesures restrictives d'activité ou des mesures correctives ou de nature à compenser la non-conformité relevée. Sauf en cas d'urgence, le validateur indépendant concerné est préalablement avisé de la mesure envisagée et dispose d'un délai de dix jours ouvrés pour présenter ses observations écrites ou orales.

III.-Un arrêté du ministre chargé des transports fixe les modalités d'application du présent article, et notamment :

- a) Le contenu du dossier de demande de certification en qualité de validateur indépendant ;
- b) Les domaines et modalités d'exercice des missions du validateur indépendant certifié ;
- c) Les conditions requises en matière d'accès aux informations classées et en matière de formation initiale et continue pour être certifié en qualité de validateur indépendant.

Section 3 : Accès

Article R213-3

I.-L'accès des personnes autres que celles mentionnées au II en zone de sûreté à accès réglementé d'un aérodrome où s'appliquent des mesures de sûreté au titre des arrêtés prévus par l'article R. 213-1-1 est soumis à la possession d'une habilitation.

II.-Un arrêté conjoint pris par le ministre chargé des transports et le ministre de l'intérieur fixe les conditions particulières d'accès en zone de sûreté à accès réglementé des passagers, des personnels navigants, des élèves pilotes, des personnes accompagnées, des personnes admises pour une durée inférieure à une semaine et de certains fonctionnaires et agents de l'Etat.

III.-Un arrêté du ministre chargé des transports fixe celles des installations mentionnées au 4° de l'article L. 6332-1 du code des transports dont l'accès est soumis à la possession d'une habilitation valable sur l'ensemble du territoire national et d'un titre de circulation.

Article R213-3-1

I.-L'habilitation mentionnée à l'article L. 6342-3 du code des transports est demandée par l'entreprise ou l'organisme qui emploie la personne devant être habilitée. Elle peut être sollicitée, préalablement à une entrée en formation, par le futur employeur. Dans ce cas, le dossier de demande d'habilitation comprend une lettre d'intention d'embauche.

L'habilitation est délivrée ou refusée par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome lorsque l'entreprise ou l'organisme concerné est situé sur l'emprise de celui-ci, ou par le préfet territorialement compétent dans les autres cas. A Paris, la compétence appartient au préfet de police.

L'habilitation est valable sur l'ensemble du territoire national pour une durée maximale de cinq ans.

II.-L'habilitation peut être retirée ou suspendue par le préfet territorialement compétent lorsque la moralité ou le comportement de la personne titulaire de cette habilitation ne présente pas les garanties requises au regard de la sûreté de l'Etat, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes, de l'ordre public ou sont incompatibles avec l'exercice d'une activité dans les zones de sûreté à accès réglementé des aérodromes, dans les lieux de préparation et stockage des approvisionnements de bord, ou des expéditions de fret ou de courrier postal sécurisées et devant être acheminées par voie aérienne, ainsi que dans les installations mentionnées au III de l'article R. 213-3.

En cas d'urgence, l'habilitation peut être suspendue immédiatement par le préfet territorialement compétent pour une durée maximale d'un mois, reconductible une fois au cas où les circonstances l'exigent.

III.-Les fonctionnaires de la police nationale, les agents des douanes et les militaires de la gendarmerie sont réputés détenir l'habilitation citée au I.

Article R213-3-2

L'autorisation d'accès au côté piste prévue au point 1.2.1.2 de l'annexe au règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 est délivrée par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome pour lequel l'autorisation est sollicitée. Elle est subordonnée à la justification d'une activité côté piste de l'aérodrome.

L'autorisation est retirée par le préfet lorsque l'activité côté piste n'est plus justifiée. Un arrêté conjoint pris par le ministre chargé des transports, le ministre de l'intérieur et le ministre chargé des douanes fixe les modalités d'application du présent article, et notamment les modalités de délivrance de cette autorisation, et les catégories de personnes réputées détenir cette autorisation.

Article R213-3-3

I.-Sauf pour les personnes visées au III de l'article R. 213-3-1, la délivrance du titre de circulation prévu dans les règlements de l'Union européenne relatifs à la sûreté est subordonnée à la justification de l'habilitation prévue à l'article R. 213-3.

Le titre de circulation est délivré pour une durée qui n'excède ni la durée de l'habilitation ni la durée prévisible de l'activité en zone de sûreté à accès réglementé de son bénéficiaire. Il est restitué lorsque les conditions ayant conduit à sa délivrance ne sont plus remplies.

II.-Le titre de circulation est délivré par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome pour lequel le titre est sollicité ou par le préfet territorialement compétent lorsque le titre de circulation concerne les installations citées au III de l'article R. 213-3.

Il peut être retiré par le préfet dès lors que l'une des conditions indiquées au I du présent article n'est plus remplie par son bénéficiaire.

En cas d'urgence, le titre de circulation peut être suspendu par le préfet pour une durée maximale d'un mois, reconductible une fois au cas où les circonstances l'exigeraient.

III.-Les agents de l'Etat ou les personnes agissant pour son compte qui justifient d'une activité sur plusieurs aérodromes ou sur plusieurs installations citées au III de l'article R. 213-3 ainsi que les personnes des entreprises et organismes visées à l'article L. 6341-2 du code des transports qui ont un rôle de supervision sur plusieurs aérodromes peuvent bénéficier d'un titre de circulation valable sur tous les aérodromes ou installations considérés.

Ce titre de circulation est délivré par le ministre chargé des transports.

Il peut être retiré par le ministre dès lors que l'une des conditions indiquées au I ou au III du présent article n'est plus remplie par son bénéficiaire.

En cas d'urgence, le titre de circulation peut être suspendu par le ministre pour une durée maximale d'un mois, reconductible une fois au cas où les circonstances l'exigeraient.

IV.-Un arrêté conjoint pris par le ministre chargé des transports, le ministre de l'intérieur et le ministre chargé des douanes fixe les modalités d'application du présent article, et notamment la liste des titres de circulation en zone de sûreté à accès réglementé, leurs règles de port, d'utilisation et de restitution, leur durée de validité ainsi que les modalités en matière de formation préalable à la délivrance de ces titres de circulation.

Section 4 : Formation

Article R213-4

I. - La certification des compétences :

- a) Des agents effectuant les tâches mentionnées aux points 11.2.3.1 à 11.2.3.5 de l'annexe au règlement (UE) n° 185/2010 ;
- b) Des agents supervisant directement ceux mentionnés à l'alinéa précédent ; et
- c) Des instructeurs dispensant les formations définies aux points 11.2.3.1 à 11.2.3.5 ainsi qu'aux points 11.2.4 et 11.2.5 de l'annexe au règlement n° 185/2010,

est délivrée par le ministre chargé des transports.

La certification est valable sur l'ensemble du territoire national, pour les durées fixées au point 11.3 de l'annexe au règlement (UE) n° 185/2010.

II. - En cas de non-conformité relevée aux obligations auxquelles les personnes visées au I sont soumises en vertu des normes de l'Union européenne et nationales en matière de sûreté ou lorsque celles-ci peuvent constituer, par leurs méthodes de travail ou par leur comportement professionnel, un risque pour la sûreté, le ministre chargé des transports peut :

- suspendre ou retirer la certification prévue au I. Sauf en cas d'urgence, la personne concernée est alors préalablement avisée de la mesure de suspension ou de retrait envisagée et dispose d'un délai d'un mois pour présenter ses observations écrites ou orales. En cas d'urgence, la suspension immédiate peut être prononcée pour une durée maximale d'un mois reconductible une fois au cas où les circonstances l'exigent ;
- imposer des mesures restrictives d'activité ou des mesures correctives ou de nature à compenser la non-conformité relevée. Sauf en cas d'urgence, la personne concernée est alors préalablement avisée de la mesure envisagée et dispose d'un délai de dix jours pour présenter ses observations écrites ou orales.

L'employeur de la personne concernée est tenu informé, dans les meilleurs délais, des mesures prises en vertu des deux précédents alinéas.

III. - L'employeur des personnes visées aux a, b et c du I s'assure de la certification de leurs compétences pour les tâches qui leur sont confiées.

IV. - L'employeur des personnes :

- a) Qui effectuent des tâches énumérées aux points 11.2.3.6 à 11.2.3.10 de l'annexe au règlement n° 185/2010 ;
- b) Qui supervisent directement celles mentionnées à l'alinéa précédent ;
- c) Qui effectuent des tâches énumérées aux points 11.2.5 et 11.2.6 de l'annexe au règlement (UE) n° 185/2010,

s'assure qu'elles ont suivi avec succès une formation conforme aux exigences des paragraphes du point 11.2 de l'annexe au règlement (UE) n° 185/2010, correspondant à leur activité. Il atteste par écrit la participation de chacun des personnels à ces formations et conserve un dossier individuel de formation au moins pendant toute la durée de leur contrat. Il présente, sur leur demande, ces attestations et les dossiers afférents aux services compétents de l'Etat.

Article R213-4-1

Le ministre chargé des transports peut recourir aux organismes placés sous sa tutelle ou agréer des organismes ou entreprises, pour une durée maximale de cinq ans, afin qu'ils concourent au processus de certification et délivrent la certification prévue à l'article R. 213-4.

En cas de non-conformité relevée aux obligations auxquelles sont soumis ces entreprises ou organismes agréés ou lorsqu'ils peuvent constituer, par leurs méthodes de travail, le comportement professionnel de leurs dirigeants ou de leurs agents, un risque pour la sûreté, le ministre chargé des transports peut :

-suspendre ou retirer l'agrément. Sauf en cas d'urgence, le titulaire de l'agrément est préalablement avisé de la mesure de suspension ou de retrait envisagée et dispose d'un délai d'un mois pour présenter ses observations écrites ou orales. En cas d'urgence, la suspension immédiate de l'agrément peut être prononcée pour une durée maximale d'un mois, reconductible une fois au cas où les circonstances l'exigent ;

-imposer des mesures restrictives d'exploitation ou des mesures correctives ou de nature à compenser la non-conformité relevée. Sauf en cas d'urgence, l'organisme ou l'entreprise concerné est préalablement avisé de la mesure envisagée et dispose d'un délai de dix jours ouvrés pour présenter ses observations écrites ou orales.

Article R213-4-2

I. - Les organismes ou entreprises faisant appel à des instructeurs qualifiés pour délivrer les formations prévues aux points 11.2.3.6 à 11.2.3.10 et 11.2.6 maintiennent à jour la liste de ces instructeurs prévue au point 11.5.1 de l'annexe au règlement (UE) n° 185/2010. Ils tiennent cette liste à disposition des services compétents de l'Etat.

II. - Lorsqu'un instructeur qualifié ne respecte pas les normes de sûreté de l'Union européenne et nationales relatives au contenu des formations et à leurs conditions de délivrance ou lorsque celui-ci peut constituer, par ses méthodes de travail ou par son comportement professionnel, un risque pour la sûreté, le ministre chargé des transports peut :

- demander le retrait, temporaire ou définitif, de l'instructeur de la liste des instructeurs qualifiés. Sauf en cas d'urgence, l'instructeur concerné est alors préalablement avisé de la mesure de suspension ou de retrait envisagée et dispose d'un délai d'un mois pour présenter ses observations écrites ou orales. En cas d'urgence, la suspension immédiate peut être prononcée pour une durée maximale d'un mois reconductible une fois au cas où les circonstances l'exigent ;

- imposer des mesures restrictives d'activité ou des mesures correctives ou de nature à compenser la non-conformité relevée. Sauf en cas d'urgence, l'instructeur concerné est alors préalablement avisé de la mesure envisagée et dispose d'un délai de dix jours pour présenter ses observations écrites ou orales.

L'employeur de l'instructeur concerné est tenu informé, dans les meilleurs délais, des mesures prises en vertu des deux précédents alinéas.

Article R213-4-3

Un arrêté pris conjointement par le ministre chargé des transports, le ministre de l'intérieur et le ministre chargé des douanes fixe les modalités d'application des articles R. 213-4 à R. 213-4-2.

Article R213-4-4

En application du point 11.2.1.3 de l'annexe au règlement (UE) n° 185/2010, le contenu des cours portant sur la sûreté de l'aviation civile fait l'objet d'une approbation par le ministre chargé des transports. L'entreprise ou l'organisme ayant élaboré le contenu d'un cours fait une demande d'approbation auprès du ministre chargé des transports. Toute évolution substantielle du contenu des cours doit être portée à la connaissance du ministre chargé des transports.

Lorsque le contenu du cours n'est plus conforme aux exigences réglementaires en vigueur, le ministre chargé des transports peut :

- suspendre ou retirer cette approbation. L'entreprise ou l'organisme intéressé est préalablement avisé de la mesure de suspension ou de retrait envisagée et dispose d'un délai d'un mois pour présenter ses observations écrites ou orales ;
- imposer des mesures restrictives d'exploitation ou des mesures correctives ou de nature à compenser la non-conformité relevée. Sauf en cas d'urgence, l'entreprise ou l'organisme concerné est préalablement avisé de la mesure envisagée et dispose d'un délai de dix jours ouvrés pour présenter ses observations écrites ou orales.

Un arrêté conjoint pris par le ministre chargé des transports, le ministre de l'intérieur et le ministre chargé des douanes fixe les modalités d'application du présent article. Il peut prévoir des durées minimales de formation, des méthodes pédagogiques et des modalités de vérification de connaissances.

Un arrêté pris par le ministre chargé des transports fixe les modalités d'approbation du contenu du cours, notamment les éléments à transmettre.

Article R213-4-5

I.-Les personnes citées aux points 11.1.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 doivent avoir subi avec succès une vérification de leurs antécédents comme définie au point 11.1.3 de cette annexe.

II.-L'employeur des personnes citées aux points 11.1.1 et 11.1.2 de l'annexe au règlement (UE) n° 185/2010 met en œuvre les mesures énoncées au point 11.1 de cette annexe.

III.-En application du point 11.1.5 de l'annexe au règlement (UE) n° 185/2010, l'employeur des personnes citées aux points 11.1.1 et 11.1.2 de cette annexe qui effectue la vérification des antécédents en atteste le succès auprès des organismes de formation avant que ces personnes ne suivent une formation à la sûreté donnant accès à des informations non publiquement accessibles. Dans le cas où la personne n'aurait pas d'employeur, l'organisme de formation effectue la vérification des antécédents.

IV.-L'autorisation préalable prévue à l'article L. 612-22 du code de la sécurité intérieure se substitue, le cas échéant, à la vérification des antécédents en ce qui concerne la prise en considération du casier judiciaire mentionnée au b du point 11.1.3 de l'annexe au règlement (UE) n° 185/2010.

V.-La liste des formations à la sûreté donnant accès à des informations non publiquement accessibles visées au point 11.1.5 de l'annexe au règlement (UE) n° 185/2010 ainsi que les modalités d'application du présent article sont fixées par un arrêté conjoint pris par le ministre chargé des transports, le ministre de l'intérieur et le ministre chargé des douanes.

Section 5 : Mise en œuvre des mesures de sûreté

Article R213-5

I.-L'employeur constitue, pour chaque agent présenté en vue de l'agrément pour l'exercice des inspections-filtrages et fouilles de sûreté prévues à l'article L. 6342-4 du code des transports, un dossier qui comprend l'identité de l'agent, sa nationalité, les tâches qu'il devra exercer et son expérience professionnelle, le nom de l'aérodrome sur lequel ces tâches seront effectuées, les pièces établissant la raison sociale de son entreprise et une copie de son autorisation administrative prévue par l'article L. 612-9 du code de la sécurité intérieure.

L'agrément peut être sollicité, préalablement à l'entrée en formation, par le futur employeur. Dans ce cas, le dossier de demande d'agrément comprend, outre les pièces mentionnées au précédent alinéa, une lettre d'intention d'embauche.

II.-Les entreprises faisant réaliser les inspections-filtrages et fouilles de sûreté par leurs propres agents devront en décrire les modalités dans le programme de sûreté prévu par la législation nationale et la réglementation de l'Union européenne et nationale.

III.-L'agrément visé au II de l'article L. 6342-4 du code des transports est délivré, refusé et retiré par le préfet compétent sur l'aérodrome dans lequel l'agent accomplit ses fonctions et par le procureur de la République près le tribunal judiciaire dans le ressort duquel est situé cet aérodrome.

L'agrément est valable sur l'ensemble du territoire national. L'agrément est valable pour une durée qui ne peut excéder cinq ans.

Article R213-5-1

Afin d'évaluer l'application effective des mesures de sûreté dans le cadre du contrôle interne de la qualité, les entreprises et organismes chargés de la mise en œuvre de mesures de sûreté réalisent des tests de performance en situation opérationnelle.

Les domaines et les conditions de réalisation des tests, notamment les compétences des personnels chargés de réaliser ces tests, les entreprises et organismes qui, en fonction des caractéristiques de leur activité, sont concernés, la fréquence des tests de même que les modalités de validation et de communication des résultats aux services compétents de l'Etat sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre de l'intérieur.

Article R213-5-2

Durant l'exercice de leurs fonctions sur un aérodrome, les personnes qui effectuent les tâches mentionnées aux points 11.2.3.1 à 11.2.3.5 et 11.2.3.7 de l'annexe au règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 ainsi que les personnes réalisant l'encadrement sur poste de ces dernières portent l'uniforme dont les caractéristiques et les conditions de mise en œuvre sont fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

Article R213-5-3

Les modalités techniques des mesures d'inspection-filtrage mentionnées à l'article L. 6342-4 du code des transports sont fixées, selon leur nature et l'objet de ces mesures, soit par arrêté du ministre chargé des transports, soit par arrêté conjoint du ministre chargé des transports, du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des douanes lorsqu'il est concerné.

Article R213-5-4

Les exploitants d'aérodrome, les entreprises de transport aérien et les personnes morales exploitant un accès privatif à la zone de sûreté à accès réglementé, dont la liste est fixée par un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre de l'intérieur, procèdent, dans leurs domaines d'activités respectifs, à une évaluation du comportement des personnes :

- lors des opérations d'enregistrement réalisées sur l'emprise de l'aérodrome ;
- lors des opérations d'inspection-filtrage ;
- lors des opérations d'embarquement.

L'évaluation du comportement des personnes peut également être mise en œuvre à tout moment sur le côté piste de l'aérodrome.

Les modalités de mise en œuvre du présent article sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre de l'intérieur.

Article R213-5-5

L'évaluation du comportement des personnes consiste en une observation des personnes, accompagnée éventuellement de l'engagement d'une conversation, visant à détecter les personnes susceptibles de présenter un risque pour la sûreté de l'aviation civile.

En cas de doute, celles-ci sont soumises, dans les conditions prévues à l'article L. 6342-4 du code des transports, à une opération d'inspection-filtrage suivant les méthodes autorisées figurant à la partie A de l'annexe du règlement (CE) n° 272/2009 de la Commission du 2 avril 2009 modifié complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile figurant à l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil.

L'observation peut être faite par l'intermédiaire d'un système de vidéoprotection prévu et mis en œuvre dans les conditions fixées par l'article L. 223-2 du code de la sécurité intérieure.

Les modalités de mise en œuvre du présent article sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre de l'intérieur.

Article R213-5-6

L'évaluation du comportement des personnes mentionnée aux articles R. 213-5-4 et R. 213-5-5 est réalisée par des personnels, dénommés agents d'évaluation du comportement, qui répondent aux conditions suivantes :

- 1° Détenir l'habilitation prévue à l'article L. 6342-3 du code des transports ;
- 2° Avoir suivi avec succès une formation spécifique initiale sanctionnée par la délivrance d'une qualification d'agent d'évaluation du comportement ;
- 3° Suivre une formation périodique.

Les conditions d'éligibilité à la formation initiale, le contenu et les modalités des formations requises, les fréquences des formations périodiques ainsi que les conditions de délivrance et de retrait de la qualification sont fixés par un arrêté du ministre chargé des transports.

Section 6 : Opérations d'enlèvement

Article R213-6

Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef ou le gardien d'un véhicule, d'un objet ou d'animaux qui encombrent une piste, une bande, une voie de circulation, une aire ou leurs dégagements réglementaires doit immédiatement prendre, dans le cadre des directives qu'il reçoit de l'autorité aéroportuaire, toutes les dispositions nécessaires pour que l'enlèvement soit effectué dans le meilleur délai possible, compte tenu, le cas échéant, des nécessités des enquêtes auxquelles doivent donner lieu les événements ayant occasionné l'encombrement.

Article R213-6-1

En application de l'article L. 6371-2 du code des transports, pour chaque opération d'enlèvement, un délai limite peut être fixé par l'autorité aéroportuaire, en fonction de l'importance du trafic et de l'utilisation de l'ouvrage à dégager ainsi que, le cas échéant, des moyens de manutention susceptibles d'être utilisés.

S'il s'agit d'un aéronef accidenté, le délai d'enlèvement doit être déterminé en tenant compte des nécessités de l'information judiciaire et de l'enquête technique.

Section 7 : Mesures de sûreté applicables aux entreprises de transport aérien desservant le territoire national au départ d'aérodromes étrangers, en cas de menace pour la sécurité nationale

Article R213-7

I.-En application de l'article L. 6341-4 du code des transports, des mesures de sûreté supplémentaires sont mises en œuvre par les entreprises de transport aérien fournissant des services aériens à destination du territoire français au départ d'aérodromes étrangers autres que ceux situés dans les territoires des Etats membres de l'Union européenne, de la Confédération suisse, du Royaume de Norvège et de la République d'Islande.

Ces mesures sont définies par un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre de l'intérieur et, le cas échéant, du ministre chargé des douanes, qui fixe également la liste des aérodromes sur lesquels elles s'appliquent. Cet arrêté, qui peut être reconduit, précise la durée de mise en œuvre de ces mesures, qui ne peut excéder trois mois.

II.-Conformément aux dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 6341-4 du code des transports, les mesures de sûreté mentionnées au I sont celles prévues à l'article 4 du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008, par les règlements pris pour son application par la Commission européenne et par la réglementation nationale relative aux normes de sûreté et portent sur les domaines suivants :

-contrôle d'accès et inspection-filtrage des passagers, de leurs objets personnels et de leurs bagages de cabine ;

- contrôle d'accès et inspection-filtrage des personnes autres que les passagers-et de leurs objets transportés-ayant accès aux aéronefs ou à des biens emportés à bord des aéronefs ;
- inspection-filtrage et protection des bagages de soute ;
- vérification de concordance entre passagers et bagages de soute ;
- fouille de sûreté et protection des aéronefs ;
- contrôles de sûreté, inspection-filtrage et protection du fret et du courrier ;
- contrôles de sûreté, inspection-filtrage et protection du courrier de transporteur aérien et du matériel de transporteur aérien ;
- contrôles de sûreté, inspection-filtrage et protection des approvisionnements de bord ;
- recrutement et formation du personnel chargé des mesures de sûreté ;
- équipements de sûreté et règles d'utilisation de ces équipements.

III.-Dans un délai fixé par l'arrêté mentionné au I qui, sauf urgence, ne peut être inférieur à vingt et un jours, les entreprises de transport aérien modifient leur programme de sûreté afin de décrire les méthodes et les procédures qu'elles entendent suivre pour mettre en œuvre les mesures de sûreté supplémentaires qui leur sont imposées.

IV.-Une traçabilité des mesures de sûreté supplémentaires mises en œuvre au départ de l'aérodrome étranger est assurée par l'entreprise de transport aérien pour chaque vol.

Le document par lequel est assurée cette traçabilité est signé par la ou les personnes désignées par l'entreprise de transport aérien comme responsables de la mise en œuvre de ces mesures. Les informations devant figurer dans ce document sont fixées par l'arrêté mentionné au I.

Ce document est conservé à bord de l'aéronef effectuant le vol desservant le territoire national. Il est remis par le commandant de bord aux agents civils et militaires de l'Etat mentionnés au V sur demande de ceux-ci, ou archivé par l'entreprise de transport aérien sur l'aérodrome de destination situé sur le territoire national pour une durée minimale d'un an et tenu à disposition des agents civils et militaires de l'Etat susmentionnés.

Une copie de ce document est également conservée pendant la durée du vol et au minimum pendant vingt-quatre heures en un lieu qui n'est pas situé à bord de l'aéronef.

V.-Les agents civils et militaires de l'Etat ainsi que les organismes ou personnes agissant pour le compte et sous le contrôle de l'administration et certifiés à cet effet par l'autorité administrative compétente vérifient, dans les conditions prévues à l'article L. 6341-1 du code des transports, que les entreprises de transport aérien respectent les mesures de sûreté imposées en vertu du I.

VI.-En cas de non-respect des mesures imposées en vertu du I, le ministre chargé de l'aviation civile peut imposer des mesures restrictives d'exploitation ou des mesures correctives ou de nature à compenser la non-conformité relevée à l'encontre de l'entreprise de transport aérien. Sauf en cas d'urgence, l'entreprise de transport aérien concernée est préalablement avisée de la mesure envisagée et dispose d'un délai de dix jours ouvrés pour présenter ses observations écrites ou orales.

CHAPITRE VI : SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE.

Article R216-1

I. - Les services d'assistance en escale régis par le présent chapitre sont les services rendus à un transporteur aérien sur un aéroport ouvert au trafic commercial figurant dans la liste annexée au présent code.

II. - L'auto-assistance en escale consiste, pour un transporteur aérien, à effectuer pour son propre compte une ou plusieurs catégories de services d'assistance sans conclure avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services. Un transporteur aérien n'est pas considéré comme tiers par rapport à un autre transporteur aérien :

1° Si l'un détient dans l'autre une participation majoritaire,

ou

2° Si une même entité détient dans chacun d'eux une participation majoritaire.

III. - Le prestataire de services d'assistance en escale est toute personne fournissant à des tiers une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale.

IV. - Le trafic de passagers annuel comprend les passagers commerciaux locaux au départ, les passagers commerciaux locaux à l'arrivée ainsi que les passagers commerciaux en transit ou en correspondance comptés une seule fois.

Article Annexe art. R216-1

LISTE DES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

1. L'assistance administrative au sol et la supervision comprennent :

1.1. Les services de représentation et de liaison avec les autorités locales ou toute autre personne, les débours effectués pour le compte du transporteur aérien et la fourniture de locaux à ses représentants ;

1.2. Le contrôle du chargement, des messages et des télécommunications ;

1.3. Le traitement, le stockage, la manutention et l'administration des unités de chargement ;

1.4. Tout autre service de supervision avant, pendant ou après le vol et tout autre service administratif demandé par le transporteur aérien.

2. L'assistance " passagers " comprend toute forme d'assistance aux passagers au départ, à l'arrivée, en transit ou en correspondance, notamment le contrôle des billets, des documents de voyage, l'enregistrement des bagages et leur transport jusqu'aux systèmes de tri.

3. L'assistance " bagages " comprend le traitement des bagages en salle de tri, leur tri, leur préparation en vue du départ, leur chargement sur et leur déchargement des systèmes destinés à les amener de l'avion à la salle de tri et inversement, ainsi que le transport de bagages de la salle de tri jusqu'à la salle de distribution.

4. L'assistance " fret et poste " comprend :

4.1. Pour le fret, tant à l'exportation qu'à l'importation, ou en transit, la manipulation physique du fret, le traitement des documents qui s'y rapportent, les formalités douanières et toute mesure conservatoire convenue entre le prestataire et le transporteur aérien ou requise par les circonstances ;

4.2. Pour la poste, tant à l'arrivée qu'au départ, le traitement physique du courrier, le traitement des documents qui s'y rapportent et toute mesure conservatoire convenue entre le prestataire et le transporteur aérien ou requise par les circonstances.

5. L'assistance " opération en piste " comprend :

5.1. Le guidage de l'avion à l'arrivée et au départ (*) ;

5.2. L'assistance au stationnement de l'avion et la fourniture de moyens appropriés (*) ;

5.3. Les communications entre l'avion et le prestataire des services côté piste (*) ;

5.4. Le chargement et le déchargement de l'avion, y compris la fourniture et la mise en oeuvre des moyens nécessaires, le transport de l'équipage et des passagers entre l'avion et l'aérogare, ainsi que le transport des bagages entre l'avion et l'aérogare ;

5.5. L'assistance au démarrage de l'avion et la fourniture des moyens appropriés ;

5.6. Le déplacement de l'avion tant au départ qu'à l'arrivée, la fourniture et la mise en oeuvre des moyens nécessaires ;

5.7. Le transport, le chargement dans l'avion et le déchargement de l'avion de la nourriture et des boissons.

6. L'assistance " nettoyage et service de l'avion " comprend :

6.1. Le nettoyage extérieur et intérieur de l'avion, le service des toilettes, le service de l'eau ;

6.2. La climatisation et le chauffage de la cabine, l'enlèvement de la neige et de la glace de l'avion, le dégivrage de l'avion ;

6.3. L'aménagement de la cabine au moyen d'équipements de cabine, le stockage de ces équipements.

7. L'assistance " carburant et huile " comprend :

7.1. L'organisation et l'exécution du plein et de la reprise du carburant, y compris son stockage, le contrôle de la qualité et de la quantité des livraisons ;

7.2. Le plein d'huile et d'autres ingrédients liquides.

8. L'assistance d'entretien en ligne comprend :

8.1. Les opérations régulières effectuées avant le vol ;

8.2. Les opérations particulières requises par le transporteur aérien ;

8.3. La fourniture et la gestion du matériel nécessaire à l'entretien et des pièces de rechange ;

8.4. La demande ou la réservation d'un point de stationnement et/ou d'un hangar pour effectuer l'entretien.

9. L'assistance " opérations aériennes et administration des équipages " comprend :

- 9.1. La préparation du vol à l'aéroport de départ ou dans tout autre lieu ;
 - 9.2. L'assistance en vol, y compris, le cas échéant, le changement d'itinéraire en vol ;
 - 9.3. Les services postérieurs au vol ;
 - 9.4. L'administration des équipages.
10. L'assistance " transport au sol " comprend :
- 10.1. L'organisation et l'exécution du transport des passagers, de l'équipage, des bagages, du fret et du courrier entre différents aéroports du même aéroport, mais à l'exclusion de tout transport entre l'avion et tout autre point dans le périmètre du même aéroport ;
 - 10.2. Tous les transports spéciaux demandés par le transporteur aérien.
11. L'assistance " service commissariat " comprend :
- 11.1. La liaison avec les fournisseurs et la gestion administrative ;
 - 11.2. Le stockage de la nourriture, des boissons et des accessoires nécessaires à leur préparation ;
 - 11.3. Le nettoyage des accessoires ;
 - 11.4. La préparation et la livraison du matériel et des denrées.
- (*). Pour autant que ces services ne soient pas assurés par le service de circulation aérienne.

Article R216-3

Sur les aérodromes dont le trafic annuel est supérieur ou égal à un million de passagers ou 25 000 tonnes de fret transporté par avion, le ministre chargé de l'aviation civile peut, sur proposition de l'exploitant d'aérodrome, limiter le nombre de transporteurs aériens autorisés à pratiquer l'auto-assistance pour des services relevant d'une ou plusieurs des catégories suivantes :

- a) Assistance bagages ;
- b) Assistance opérations en piste ;
- c) Assistance carburant et huile ;
- d) Transport du fret et de la poste sur les aires de trafic.

Au sein de chaque catégorie, les services concernés par la limitation sont précisés par décision du ministre chargé de l'aviation civile.

II. - La limitation prévue au I doit être justifiée :

- 1° Soit par l'espace disponible ou la capacité des installations de l'aérodrome ;
- 2° Soit par la sécurité ou la sûreté des personnes, des aéronefs, des installations et des équipements.

III. - Le nombre des transporteurs aériens autorisés ne peut être inférieur à deux par catégorie de services.

Sont retenus les transporteurs aériens demandant à pratiquer l'auto-assistance qui réalisent le nombre de mouvements commerciaux le plus important sur l'aérodrome concerné.

Le cas échéant, il peut être établie une liste séparée de transporteurs autorisés en tenant compte des mouvements d'avions ne transportant que du fret et de la poste.

Article R216-4

Toute personne établie sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse, et titulaire de l'agrément prévu à l'article R. 216-14, est libre de fournir un ou plusieurs services d'assistance en escale à un transporteur aérien sur tout aérodrome dont le trafic annuel est supérieur ou égal à deux millions de passagers ou cinquante mille tonnes de fret transporté par avion.

Article R216-5

I.-Le ministre chargé de l'aviation civile peut, à la demande de l'exploitant d'aérodrome, décider de limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir, conformément à l'article R. 216-4, des services relevant d'une ou plusieurs catégories suivantes :

- a) Assistance bagages ;
- b) Assistance opérations en piste ;
- c) Assistance carburant et huile ;
- d) Transport du fret et de la poste sur les aires de trafic.

Au sein de chaque catégorie, les services concernés par la limitation sont précisés par décision du ministre chargé de l'aviation civile.

II.-La limitation prévue au I doit être justifiée :

- 1° Soit par l'espace disponible ou la capacité des installations de l'aérodrome ;
- 2° Soit par la sécurité ou la sûreté des personnes, des aéronefs, des installations et des équipements.

III.-Le nombre des prestataires autorisés ne peut être inférieur à deux par catégorie de services.

Article R216-6

Nonobstant les dispositions des articles R. 216-2 à R. 216-5, le ministre chargé de l'aviation civile peut confier à l'exploitant d'aérodrome la gestion des infrastructures servant à la fourniture des services d'assistance en escale dont la complexité, les conditions techniques d'exploitation, le coût ou l'impact sur l'environnement ne permettent pas, sur cet aérodrome, la division ou la duplication. L'exploitant peut rendre obligatoire l'usage des infrastructures considérées pour les sociétés prestataires de services et pour les transporteurs aériens.

La liste des infrastructures entrant dans le champ d'application du présent article est définie par décret.

Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à ce que l'exploitant d'aérodrome délègue la gestion de tout ou partie de ces infrastructures à un tiers, conformément aux dispositions en vertu desquelles il assure la gestion du domaine public.

Article R216-7

I.-Lorsque, sur un aérodrome ou une partie d'aérodrome, des contraintes particulières en matière d'espace ou de capacité des installations ne permettent pas l'exercice des services d'assistance dans les conditions prévues aux articles R. 216-2 à R. 216-5, le ministre chargé de l'aviation civile peut, à la demande de l'exploitant d'aérodrome, décider, pour une durée limitée :

1° De réserver l'exercice de l'auto-assistance à un nombre limité de transporteurs aériens pour un ou plusieurs services ne relevant pas des catégories mentionnées au I de l'article R. 216-3 ;

2° D'interdire ou de limiter à un seul transporteur aérien l'exercice de l'auto-assistance pour un ou plusieurs services relevant des catégories mentionnées au I de l'article R. 216-3 ;

3° De limiter le nombre de prestataires pour un ou plusieurs services ne relevant pas des catégories mentionnées au I de l'article R. 216-5 ;

4° De réserver à un seul prestataire un ou plusieurs services relevant des catégories mentionnées au I de l'article R. 216-5.

II.-1° Toute décision prise en application du I doit :

a) Préciser la ou les catégories de services pour lesquelles une dérogation est accordée ainsi que les contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles qui la justifient ;

b) Etre accompagnée d'un plan de mesures appropriées visant à surmonter ces contraintes.

2° Le ministre chargé de l'aviation civile informe la Commission européenne ainsi que l'exploitant d'aérodrome de toute décision qu'il entend prendre sur la base du présent article ainsi que des motifs qui la justifient. A l'issue d'un délai de trois mois, le ministre notifie sa décision à l'exploitant ou son sursis à statuer dûment motivé. Cette décision ne peut être favorable si la Commission européenne a notifié son désaccord.

Les décisions prises doivent se limiter aux seules parties d'un aérodrome où les contraintes invoquées sont effectivement vérifiées.

3° La durée des dérogations consenties en application des 1°, 2° et 3° du I ne peut excéder trois années. Au plus tard trois mois avant l'expiration de cette période, toute nouvelle demande de dérogation doit faire l'objet d'une nouvelle décision, laquelle sera également soumise à la procédure prévue par le présent article.

La durée des dérogations accordées en application du I, 4°, ne peut excéder deux années. Cependant, après accord de la Commission européenne, le ministre chargé de l'aviation civile peut prolonger cette période une seule fois d'au plus deux années supplémentaires.

III.-Lorsque est prise une décision en application du I, 1° ou 2°, l'exploitant d'aérodrome autorise le ou les transporteurs aériens demandant à pratiquer l'auto-assistance qui réalisent le nombre de mouvements commerciaux le plus important sur l'aérodrome concerné.

Toutefois pour la catégorie " assistance passagers ", l'exploitant d'aérodrome autorise le ou les transporteurs aériens demandant à pratiquer l'auto-assistance qui réalisent le trafic de passagers commerciaux le plus important sur l'aérodrome.

Pour l'assistance fret et l'assistance poste, à l'exclusion du transport sur les aires de trafic, le ou les transporteurs autorisés à pratiquer l'auto-assistance sur leur demande sont ceux qui réalisent le tonnage le plus important de fret ou de poste embarqué ou débarqué.

Lorsqu'en application du I, 2°, un seul transporteur aérien est autorisé à pratiquer l'auto-assistance dans une zone de fret, il s'agit de celui réalisant le plus grand nombre de mouvements d'avions ne transportant que du fret et de la poste, parmi ceux qui le demandent.

Article R216-8

I.-Un comité des usagers est créé sur tout aérodrome dont le trafic annuel est supérieur ou égal à deux millions de passagers ou 50 000 tonnes de fret transporté par avion.

Le comité des usagers est créé par l'exploitant d'aérodrome auprès duquel il est placé.

Le comité des usagers est saisi pour avis préalablement à toute décision :

1° De désignation du titulaire de la mission de permanence des services d'assistance en escale en application du 1° de l'article R. 216-11 ;

2° D'adoption d'un cahier des charges ou de spécifications techniques pour la sélection des prestataires et de sélection de prestataires en application des dispositions de l'article R. 21616.

II.-Le comité est composé des transporteurs aériens usagers de l'aérodrome et des organisations professionnelles de transporteurs aériens lorsqu'elles sont mandatées par au moins un transporteur pour le représenter.

Lorsqu'elles ne sont pas mandatées par un transporteur aérien, les organisations professionnelles de transporteurs aériens, dont au moins un des membres dessert la plateforme considérée, assistent aux réunions du comité des usagers en qualité d'observateur.

Le représentant du ministre chargé de l'aviation civile assiste aux réunions du comité des usagers en qualité d'observateur.

Le président du comité, membre de ce comité, est élu par ses membres. Tout membre du comité peut se faire représenter par un autre membre qu'il mandate à cet effet. Le nombre de mandats que peut détenir un membre n'est pas limité.

Par dérogation aux articles R. 133-10 et R. 133-11 du code des relations entre le public et l'administration, le quorum est atteint lorsque les membres présents ou représentés détiennent ensemble la majorité des voix des membres du comité. Le nombre de voix de chaque membre est égal au nombre d'unités de trafic embarqué ou débarqué sur l'aérodrome par ce membre lors de la dernière année civile pour laquelle le trafic de l'aérodrome est connu. Les organisations professionnelles auxquelles des transporteurs ont confié le soin de les représenter détiennent un nombre de voix égal à la somme des unités de trafic de chacun de leurs mandants.

Le nombre des unités de trafic attribué à un transporteur aérien est égal au nombre entier de milliers de passagers embarqués ou débarqués par le transporteur aérien sur l'aérodrome, additionné au nombre entier de centaines de tonnes de fret embarqué à bord d'aéronefs ou débarqué d'aéronefs par ce même transporteur.

Les membres qui ne détiennent pas au moins une unité de trafic en application des alinéas précédents disposent chacun d'une voix.

III.-Le fonctionnement du comité des usagers est régi par un règlement intérieur arrêté à la majorité des membres de ce comité.

Le secrétariat du comité est assuré par l'exploitant d'aérodrome. Les frais de fonctionnement du comité ainsi que la mise à disposition des lieux de réunion sont à la charge de l'exploitant d'aérodrome. Ces frais sont inclus dans le montant des redevances dues pour l'utilisation des installations aéroportuaires par les transporteurs aériens.

Article R216-9

Les services d'assistance et d'auto-assistance en escale sont assurés dans le respect des règles de gestion et de police du domaine public. L'exercice de ces services est subordonné à la délivrance, par l'exploitant de l'aérodrome, d'une autorisation et, le cas échéant, à la signature d'une convention d'occupation du domaine public.

Article R216-10

Lorsqu'il entend appliquer sur un aérodrome les dispositions prévues aux articles R. 216-3, R. 216-5 ou R. 216-7 limitant le nombre d'intervenants pour un ou plusieurs services d'assistance en escale relevant d'une ou plusieurs catégories mentionnées dans ces articles, le ministre chargé de l'aviation civile le notifie aux transporteurs aériens et aux prestataires exerçant de tels services sur l'aérodrome, ainsi qu'à l'exploitant d'aérodrome.

Les autorisations en cours expirent lorsque sont désignés les transporteurs aériens ou les prestataires de services retenus selon les règles fixées par les articles susmentionnés.

Article R216-11

I.-Sur les aérodromes de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle, le ministre chargé de l'aviation civile peut confier à l'exploitant d'aérodrome ou à un prestataire de services la mission d'assurer la permanence des services d'assistance en escale. Sur tout autre aérodrome, cette même faculté échoit à l'autorité administrative qui y exerce les pouvoirs de police.

II.-Lorsqu'elle envisage de désigner un prestataire de services ou l'exploitant d'aérodrome pour cette mission, l'autorité mentionnée au I consulte au préalable, soixante jours à l'avance au moins, le comité des usagers, l'exploitant d'aérodrome et, le cas échéant, le prestataire concerné sur l'étendue des services à assurer, et sur les conditions de prix.

Le choix de l'autorité compétente repose sur les conditions matérielles et financières dans lesquelles seront rendus les services.

Lorsque les modalités de la permanence sont reconduites sans changement, tant sur l'étendue des services à assurer que sur les conditions de prix, le comité des usagers en est informé à la réunion suivante.

III.-Le prestataire désigné tient une comptabilité séparée du coût net des services de permanence et la soumet à ses frais à un auditeur indépendant dont le choix doit recevoir l'accord de l'autorité mentionnée au I.

Le responsable des services de permanence est rémunéré chaque année par un versement des autres prestataires, à hauteur cumulée des coûts qu'il a exposés, déduction faite du montant de sa propre participation. Cette participation et le versement des autres prestataires sont calculés en proportion des unités de trafic embarqué et débarqué des transporteurs aériens que chacun assiste sur l'aérodrome. L'exploitant d'aérodrome, détenteur de ces informations, procède à ce calcul.

Article R216-12

Le ministre chargé de l'aviation civile peut refuser, suspendre ou retirer aux transporteurs aériens établis dans un Etat non membre de la Communauté européenne ou non partie à l'accord sur l'Espace économique européen, les droits résultant du présent chapitre, s'il apparaît que les transporteurs aériens établis en France ne bénéficient pas d'un traitement équivalent dans cet Etat.

Article R216-13

Tout prestataire qui fournit des services d'assistance en escale sur les aérodromes mentionnés à l'article R. 216-4, doit opérer une stricte séparation comptable entre les activités liées à la fourniture de ces services et ses autres activités. Cette séparation est effectuée suivant des règles définies à cet effet par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget.

L'existence de cette séparation comptable et la régularité des comptes font l'objet, chaque année, d'une vérification spécifique par le ou les commissaires aux comptes. Lorsqu'il s'agit d'un établissement public doté d'un agent comptable, celui-ci peut effectuer lui-même cette vérification. La vérification donne lieu à l'établissement d'un rapport.

Dans le cas d'un exploitant d'aérodrome, le ou les commissaires aux comptes, ou l'agent comptable, doivent également vérifier que le produit des redevances perçues auprès des transporteurs aériens pour l'usage des installations aéronautiques ne contribue pas au financement de son activité d'assistance en escale.

Si le prestataire d'assistance en escale est un transporteur aérien, le ou les commissaires aux comptes précisent si cette comptabilité englobe ou non la part d'activité de ce transporteur aérien consacrée à l'auto-assistance.

Article R216-14

I.-Sur les aérodromes dont le trafic annuel est supérieur ou égal à deux millions de passagers ou 50 000 tonnes de fret transporté par avion, l'activité d'un prestataire de services d'assistance en escale, de même que celle de ses sous-traitants, est subordonnée à l'obtention d'un agrément délivré par le ministre chargé de l'aviation civile.

L'agrément précise la liste des aérodromes mentionnés au premier alinéa sur lesquels le prestataire exerce, les catégories de services ainsi que les services rendus et la zone d'activité dédiée sur l'aérodrome.

II.-Cet agrément est délivré dès lors que le demandeur remplit les conditions suivantes :

1° Il répond aux critères suivants :

- a) Justifier des couvertures d'assurances pertinentes pour l'activité exercée, notamment en termes de responsabilité civile ;
- b) Justifier d'une situation financière saine, notamment au regard des dispositions prévues à l'article L. 223-42 et à l'article L. 225-248 du code de commerce ;
- c) Justifier d'une situation fiscale et sociale régulière ;

d) Justifier de son inscription au répertoire national des entreprises et de leurs établissements mentionné à l'article R. 123-220 du code de commerce ;

2° Il prend les engagements suivants :

a) Respecter la législation et la réglementation applicables en matière de droit du travail et les conventions collectives correspondant aux activités d'assistance en escale exercées ;

b) Respecter la réglementation technique édictée pour la sécurité du transport aérien ;

c) Respecter l'obligation de séparation comptable prévue à l'article R. 216-13 ;

d) Pour chaque aérodrome sur lequel le prestataire exerce, respecter les règlements et les consignes particulières en matière :

-de protection de l'environnement ;

-d'utilisation et d'exploitation des infrastructures et installations aéroportuaires édictées par l'exploitant de l'aérodrome ou par l'autorité administrative ;

-de sûreté et de sécurité des installations, des équipements, des aéronefs ou des personnes, notamment les dispositions relatives à la police de la conservation et de l'exploitation des aérodromes et des installations à usage aéronautique prises en application des articles R. 213-1 et suivants ;

e) Pour chaque aérodrome sur lequel le prestataire exerce, soit honorer ses obligations de permanence soit participer à la couverture des frais afférents à la permanence des services offerts aux transporteurs aériens sur l'aérodrome.

Les engagements pris au titre des b et d devront porter, le cas échéant, sur une formation adaptée des personnels.

L'autorité administrative assurant la police de l'aérodrome en application de l'article L. 6332-2 du code des transports est tenue informée des agréments délivrés.

III.-Le titulaire d'un agrément notifié au ministre chargé de l'aviation civile toute modification apportée à sa raison sociale, à son objet social ou à la répartition du capital, toute extension d'exercice d'activité sur un nouvel aérodrome ou toute cessation d'exercice d'activité sur un aérodrome mentionné au I du présent article. Il demande en outre une modification de l'agrément pour toute extension souhaitée concernant la zone d'activité sur l'aérodrome ou la nature des services rendus.

IV.-L'agrément est délivré pour une durée de cinq ans renouvelable.

V.-Si, pour des raisons qui lui sont imputables, le titulaire de l'agrément ne satisfait plus aux critères et aux engagements énoncés au II, le ministre chargé de l'aviation civile adresse à l'intéressé une mise en demeure d'apporter les mesures correctives nécessaires aux manquements constatés dans un délai de trois mois.

En cas de carence persistante à l'expiration du délai précisé à l'alinéa précédent, le ministre chargé de l'aviation civile peut, compte tenu de la gravité des manquements constatés :

1° Imposer, après consultation du ou des exploitants d'aérodrome concernés, des mesures de restriction d'exploitation pour une durée qu'il fixe, qui ne peut excéder trois mois.

Le ministre peut décider, dans les mêmes conditions, de la prorogation de ces mesures pour une nouvelle période n'excédant pas trois mois. La période d'effet des mesures de restriction d'exploitation ne dépasse pas le terme de la période d'agrément ;

2° Suspender l'agrément pour une durée maximale de six mois, pour un ou plusieurs aérodromes ;

3° Prononcer le retrait de l'agrément, pour un ou plusieurs aérodromes.

Les mesures de restriction d'exploitation peuvent porter sur la nature des services rendus sur un ou plusieurs aérodromes sur lesquels le titulaire de l'agrément exerce ou sur les aérodromes sur lesquels le titulaire de l'agrément peut exercer.

Le titulaire de l'agrément est préalablement avisé de la mesure de restriction d'exploitation, de la suspension ou du retrait total ou partiel de l'agrément et dispose d'un délai de quinze jours pour présenter ses observations écrites ou orales.

En cas de risque grave pour la sécurité ou la sûreté des aéronefs, des personnes et des biens ou lorsque le ministre chargé de l'aviation civile a connaissance d'un procès-verbal relevant un manquement à des dispositions énumérées aux articles R. 217-2 et R. 217-3 ou constatant l'une des infractions prévues aux 1° et 3° de l'article L. 8211-1 du code du travail, il peut, eu égard à la gravité des faits constatés, décider la suspension immédiate de l'agrément pour un ou plusieurs aérodromes et pour une durée maximale de six mois.

Le ministre chargé de l'aviation civile notifie toute mesure restrictive d'exploitation, toute suspension et tout retrait d'agrément à l'intéressé et en informe chaque exploitant d'aérodrome concerné ainsi que l'autorité administrative assurant la police de l'aérodrome en application de l'article L. 6332-2 du code des transports. L'exploitant d'aérodrome tient les usagers de la plateforme informés.

VI.-Si des mesures de restriction d'exploitation prévues au V sont applicables lors du dépôt de la demande de modification de l'agrément et si les corrections nécessaires n'ont pas alors été apportées, le ministre chargé de l'aviation civile peut refuser la demande de modification ou décider d'accorder la modification de l'agrément et conserver les mesures de restriction d'exploitation.

VII.-La demande de renouvellement de l'agrément est déposée au plus tard six mois avant le terme de la période d'agrément.

Si des mesures de restriction d'exploitation prévues au V sont applicables jusqu'au terme de la période d'agrément et si les corrections nécessaires n'ont pas alors été apportées, le ministre chargé de l'aviation civile peut décider du non-renouvellement de l'agrément ou assortir le renouvellement de l'agrément de la prorogation de ces mesures pour une durée qu'il fixe et qui ne peut excéder trois mois.

Article R216-15

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile précise les documents qui accompagnent la demande d'agrément et la demande de modification ou de renouvellement de l'agrément.

Article R216-16

1° Les prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale sur un aérodrome sont soumis à une sélection lorsque leur nombre est limité dans les cas prévus à l'article R. 216-5 ou au I, 3° et 4°, de l'article R. 216-7. Cette procédure de sélection n'est pas applicable à l'exploitant d'aérodrome ni à toute entreprise qu'il contrôle directement ou indirectement ou qui le contrôle directement ou indirectement.

La sélection des prestataires est opérée dans les conditions suivantes :

a) Le cahier des charges ou les spécifications techniques auxquels ces prestataires doivent répondre sont établis par l'entité procédant à la sélection après consultation du comité des usagers prévu à l'article R. 216-8 ainsi, le cas échéant, que de l'exploitant d'aérodrome. Ce cahier des charges fait notamment référence à la législation et à la réglementation applicables en matière de droit du travail ainsi qu'aux conventions collectives correspondant aux activités d'assistance en escale exercées ;

b) L'entité procédant à la sélection doit lancer un appel d'offres, publié au Journal officiel de l'Union européenne, auquel tout prestataire intéressé peut répondre ;

c) Les prestataires sont retenus, après consultation du comité des usagers :

I.-Par l'exploitant d'aérodrome, si celui-ci ne fournit pas de services similaires d'assistance en escale et ne contrôle, directement ou indirectement, aucune entreprise fournissant de tels services, et ne détient aucune participation dans une telle entreprise ;

II.-Dans les autres cas :

-pour les aérodromes de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly, par le ministre chargé de l'aviation civile après consultation de l'exploitant d'aérodrome ;

-pour les aérodromes autres que Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome, après consultation de l'exploitant d'aérodrome et, le cas échéant, du signataire de la convention prévue à l'article L. 6321-3 ; le préfet informe de son choix l'exploitant d'aérodrome, le ministre chargé de l'aviation civile et, le cas échéant, le signataire de la convention prévue à l'article L. 6321-3.

d) Les prestataires retenus doivent détenir un agrément ;

e) Les prestataires sont retenus pour une durée maximale de sept années ;

f) Lorsqu'un prestataire cesse son activité avant l'expiration de la période pour laquelle il a été sélectionné, il est procédé à son remplacement suivant la même procédure ;

g) L'un au moins des prestataires sélectionnés ne peut être contrôlé directement ou indirectement :

-ni par l'exploitant d'aérodrome ;

-ni par un transporteur aérien ayant transporté plus de 25 % des passagers ou du fret enregistrés dans l'aérodrome au cours de l'année précédant celle où s'opère la sélection de ces prestataires ;

-ni par une entité contrôlant ou étant contrôlée directement ou indirectement par cet exploitant ou par un tel transporteur aérien.

2° Le gestionnaire de l'aérodrome informe le comité des usagers des décisions prises en application du présent article.

Article R216-17

Sur les aérodromes dont le trafic annuel est supérieur ou égal à deux millions de passagers ou 50 000 tonnes de fret transporté par avion, l'exploitant d'aérodrome tient à jour un système d'information sur le marché de l'assistance en escale comprenant pour chaque service d'assistance en escale :

1° La liste des prestataires d'assistance en escale autorisés avec les conditions de ces autorisations ;

2° La liste des prestataires d'assistance en escale exerçant effectivement une activité, en distinguant les prestataires contractants avec un transporteur aérien et les prestataires agissant en qualité de sous-traitants de prestataires contractants avec un transporteur aérien ;

3° La liste des transporteurs aériens assistés par chaque prestataire d'assistance en escale ;

4° La liste des transporteurs aériens pratiquant l'auto-assistance en escale.

L'exploitant d'aérodrome communique chaque année ces éléments au ministre chargé de l'aviation civile dans un délai de trois mois après la fin de la saison aéronautique d'été.

L'exploitant d'aérodrome présente annuellement au comité des usagers un état des lieux du marché de l'assistance en escale sur l'aérodrome issu du système d'information tenu en application du présent article.

Article R216-18

Sur les aérodromes dont le trafic annuel est supérieur ou égal à deux millions de passagers ou 50 000 tonnes de fret transporté par avion, les prestataires de services d'assistance en escale communiquent, chaque année, au ministre chargé de l'aviation civile un rapport portant sur l'exercice comptable échu comprenant :

- 1° Les comptes sociaux et consolidés et leurs annexes ainsi que le rapport du commissaire aux comptes ;
- 2° Les attestations de paiement des cotisations sociales et des impôts et taxes ;
- 3° L'attestation d'assurance couvrant les risques de l'activité exercée au titre de l'agrément mentionné à l'article R. 216-14.

CHAPITRE VII : SANCTIONS ADMINISTRATIVES

Section 1 : Dispositions communes

Article R217-1

Les amendes et mesures de suspension font l'objet d'une décision motivée notifiée à la personne concernée. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction. Les amendes sont recouvrées comme les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine.

Section 2 : Sécurité

Article R217-2

I.-En cas de manquement constaté aux dispositions des arrêtés préfectoraux et de leurs mesures particulières d'application relatifs aux points a, b et g du II de l'article R. 213-1-4, et au point f du II de ce même article lorsque le manquement est constaté en zone non librement accessible au public dont l'accès est réglementé, le préfet peut, en tenant compte de la nature et de la gravité des manquements et éventuellement des avantages qui en sont tirés :

-soit prononcer à l'encontre de la personne physique auteur du manquement une amende administrative d'un montant maximal de 750 euros ;

-soit suspendre l'accès à la zone non librement accessible au public dont l'accès est réglementé pour une durée ne pouvant pas excéder trente jours.

Ces plafonds peuvent être doublés en cas de nouveau manquement de même nature commis dans le délai d'un an à compter de la notification de la décision du préfet.

II.-En cas de manquement constaté aux dispositions des arrêtés préfectoraux et de leurs mesures particulières d'application relatifs aux points a, b et g du II de l'article R. 213-1-4, et au point f du II de ce même article lorsque le manquement est constaté en zone non librement accessible au public dont l'accès est réglementé, le préfet peut, en tenant compte de la nature et de la gravité des manquements et éventuellement des avantages qui en sont tirés, prononcer à l'encontre de la personne morale responsable une amende administrative d'un montant maximal de 7 500 euros.

Ces plafonds peuvent être doublés en cas de nouveau manquement de même nature commis dans le délai d'un an à compter de la notification de la décision du préfet.

Article R217-2-1

I.-Les manquements aux dispositions énumérées à l'article R. 217-2 font l'objet de constats écrits dressés par les militaires de la gendarmerie, les fonctionnaires de la police nationale, les agents des douanes ainsi que par les fonctionnaires et agents spécialement habilités et assermentés en application de l'article L. 6372-1 du code des transports. Ils portent la mention des sanctions encourues. Ils sont notifiés à la personne concernée et communiqués au préfet par le chef du service auquel appartient le rédacteur du constat.

II.-La personne concernée dispose d'un délai d'un mois pour présenter ses observations écrites ou orales au préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome sur les manquements aux dispositions énumérées à l'article R. 217-2.

La personne concernée doit avoir connaissance de l'ensemble des éléments de son dossier. Elle doit pouvoir être entendue par le préfet territorialement compétent avant que celui-ci prenne sa décision et se faire représenter ou assister par la personne de son choix. Le préfet peut également entendre l'employeur d'une personne physique mise en cause.

III.-Aucune amende ou mesure de suspension ne peut être prononcée plus de deux ans après la constatation d'un manquement.

Section 3 : Sûreté

Article R217-3

I.-En cas de manquement constaté aux dispositions :

- a) Des arrêtés et mesures pris en application des articles R. 213-1-1 et R. 213-1-2 ;
- b) Des arrêtés préfectoraux et de leurs mesures particulières d'application relatifs aux points c et d de l'article R. 213-1-5 ;
- c) De l'article R. 213-3 et des textes pris pour son application ;
- d) De l'article R. 213-3-2 en matière de possession de l'autorisation d'accès au côté piste et de l'article R. 213-3-3 en matière de port, d'utilisation et de restitution du titre de circulation en zone de sûreté à accès réglementé ;
- e) Du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, de son annexe et des règlements et leurs annexes pris par la Commission en application de son article 4 ;
- f) Des mesures prises par l'autorité administrative compétente en vertu du deuxième alinéa des articles L. 6753-1, L. 6763-5, L. 6773-5 et L. 6783-6 du code des transports ;
- g) Des mesures restrictives d'activité et des mesures correctives ou de nature à compenser une non-conformité relevée prévues au II des articles R. 213-4 et R. 213-4-2,

le préfet peut, en tenant compte de la nature et de la gravité des manquements et éventuellement des avantages qui en sont tirés, après avis de la commission instituée à l'article D. 217-1 :

-soit prononcer à l'encontre de la personne physique auteur du manquement une amende administrative d'un montant maximal de 750 euros ;

-soit suspendre l'autorisation ou le titre de circulation prévu aux articles R. 213-3-2 et R. 213-3-3 pour une durée ne pouvant pas excéder trente jours. Dans ce cas, il en exige la remise immédiate ;

Toutefois, l'amende ne peut excéder 150 euros et la durée de la suspension six jours, en cas de défaut de port apparent ou de l'utilisation en dehors de leur zone de validité du titre de circulation ou d'une autorisation de circulation de véhicule. Ces plafonds peuvent être doublés en cas de nouveau manquement de même nature commis dans le délai d'un an à compter de la notification de la décision du préfet.

II.-En cas de manquement constaté aux dispositions :

a) Des arrêtés et mesures pris en application des articles R. 213-1-1 et R. 213-1-2 ;

b) Des arrêtés préfectoraux et de leurs mesures particulières d'application relatifs aux points c et d de l'article R. 213-1-5 ;

c) De l'article L. 6341-1 du code des transports, de l'article L. 6342-1 du code des transports, de l'article L. 6342-4 du code des transports en ce qu'il prévoit que les agents effectuant des inspections-filtrages et des fouilles de sûreté sont agréés, de l'article R. 213-3, R. 213-4-4 et R. 213-4-5 et des textes pris pour leur application ;

d) Du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, de son annexe et des règlements et leurs annexes pris par la Commission en application de son article 4 ;

e) Des mesures restrictives d'exploitation et des mesures correctives ou de nature à compenser une non-conformité relevée prévues aux IV, V et VI de l'article R. 213-2-1 et au II de l'article R. 213-2-2 ;

f) De l'article R. 213-5-1 et des textes pris pour son application ;

g) Des mesures restrictives d'activité et des mesures correctives ou de nature à compenser une non-conformité relevée prévues au II des articles R. 213-4 et R. 213-4-2 et à l'article R. 213-4-1 ;

h) Des mesures prises par l'autorité administrative compétente en vertu du deuxième alinéa des articles L. 6753-1, L. 6763-5, L. 6773-5 et L. 6783-6 du code des transports ;

i) Des III et IV de l'article R. 213-4, et du I de l'article R. 213-4-2 ;

j) Des mesures restrictives d'exploitation ou des mesures correctives ou de nature à compenser la non-conformité relevée, prévues au VI de l'article R. 213-7 du code de l'aviation civile,

k) Des articles R. 213-5-4, R. 213-5-5, R. 213-5-6 et des textes pris pour leur application ;

le préfet peut, en tenant compte de la nature et de la gravité des manquements et éventuellement des avantages qui en sont tirés, après avis de la commission instituée à l'article D. 217-1, prononcer à l'encontre de la personne morale responsable une amende administrative d'un montant maximal de 7 500 euros.

Toutefois, l'amende ne peut excéder 1 500 euros en cas de défaut de présentation des documents exigibles par la réglementation. Ces plafonds peuvent être doublés en cas de nouveau manquement de même nature commis dans le délai d'un an à compter de la notification de la décision du préfet.

III.-En cas de manquement aux obligations relatives au niveau de performance requis par la législation nationale et la réglementation de l'Union européenne et nationale, constaté par écrit circonstancié rédigé par un agent de l'Etat, organisme ou personne désigné à l'article L. 6341-1 du code des transports, et mise en évidence à la suite de tests en situation opérationnelle effectués conformément aux exigences de la réglementation en vigueur, le préfet peut, après avis de la commission instituée à l'article D. 217-1, prononcer à l'encontre de la personne morale responsable, une amende administrative d'un montant maximal de 7 500 euros.

Un arrêté conjoint pris par le ministre chargé des transports et le ministre de l'intérieur détermine les modalités d'application de l'alinéa précédent, et notamment les situations testées, les niveaux de performance requis et les méthodes de mesure.

Article R217-3-1

I.-Les manquements aux dispositions énumérées à l'article R. 217-3 font l'objet de constats écrits dressés par les militaires de la gendarmerie, les fonctionnaires de la police nationale, les agents des douanes ainsi que par les fonctionnaires et agents spécialement habilités et assermentés en application de l'article L. 6372-1 du code des transports. Ils portent la mention des sanctions encourues. Ils sont notifiés à la personne concernée et communiqués au préfet par le chef du service auquel appartient le rédacteur du constat.

II.-Pour les manquements aux dispositions énumérées à l'article R. 217-3 et à l'expiration d'un délai d'un mois donné à la personne concernée pour présenter ses observations écrites ou orales, le préfet peut saisir la commission instituée à l'article D. 217-1 qui émet un avis sur les suites à donner.

La personne concernée doit avoir connaissance de l'ensemble des éléments de son dossier. Elle doit pouvoir être entendue par la commission avant que celle-ci émette son avis et se faire représenter ou assister par la personne de son choix. La commission peut également entendre l'employeur d'une personne physique mise en cause.

III.-Aucune amende ou mesure de suspension ne peut être prononcée plus de deux ans après la constatation d'un manquement.

Article R217-3-2

Par dérogation aux dispositions des articles R. 217-3 et R. 217-3-1, pour les manquements :

- aux règles relatives à la protection des accès des zones de sûreté à accès réglementé et des comptoirs d'embarquement ;
- aux règles relatives à la délivrance, au port et à la restitution des titres de circulation aéroportuaire ;
- aux règles relatives à la pénétration en zone de sûreté à accès réglementé ;
- aux procédures relatives à l'inspection filtrage des personnes, de leurs bagages et des bagages de soute ;
- aux règles relatives à la vérification de concordance entre la carte d'embarquement et son identité lorsqu'elle est requise ou des mesures de rapprochement entre le passager et son bagage de soute ;
- aux règles relatives à la protection et à la conservation des articles prohibés utilisés comme outils de métiers en zone de sûreté à accès réglementé,

le préfet peut prononcer une sanction administrative à l'expiration du délai d'un mois donné à la personne concernée pour présenter ses observations écrites ou orales et après avis du délégué permanent de la commission de sûreté.

Cette procédure ne peut être mise en œuvre qu'à condition que la possibilité en ait été mentionnée sur le constat prévu au premier alinéa de l'article R. 217-3-1.

En application du présent article, le préfet peut, en tenant compte de la nature et de la gravité des manquements et éventuellement des avantages qui en sont tirés :

a) Si l'auteur du manquement est une personne physique, soit prononcer à son encontre une amende administrative d'un montant maximal de 750 euros, soit suspendre l'autorisation ou le titre de circulation prévus aux articles R. 213-3-2 et R. 213-3-3 pour une durée ne pouvant excéder trente jours.

Toutefois, l'amende ne peut excéder 150 euros et la durée de la suspension six jours en cas de défaut de port apparent ou de l'utilisation en dehors de leur zone de validité du titre de circulation ou d'un laissez-passer pour véhicule ;

b) Si l'auteur du manquement est une personne morale, prononcer à son encontre une amende administrative d'un montant maximal de 7 500 euros.

Toutefois, l'amende ne peut excéder 1 500 euros en cas de défaut de présentation des documents exigibles par la réglementation.

Ces plafonds peuvent être doublés en cas de nouveau manquement de même nature commis dans le délai d'un an à compter de la notification de la décision du préfet.

Aucune amende ou mesure de suspension ne peut être prononcée plus de deux ans après la constatation d'un manquement.

Article R217-3-3

I.-Pour l'application des dispositions de la présente section à Saint-Martin, les pouvoirs conférés au préfet sont exercés par le représentant de l'Etat.

II.-Pour l'application des dispositions de la présente section à Saint-Barthélemy et à Saint-Pierre-et-Miquelon :

1° Les pouvoirs conférés au préfet sont exercés par le représentant de l'Etat ;

2° Pour l'application de l'article R. 217-3, les mots : “ Du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, de son annexe et des règlements et leurs annexes pris par la Commission en application de son article 4 ; ” sont remplacés par les mots : “ Des règles en vigueur en métropole en vertu du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, de son annexe et des règlements et leurs annexes pris par la Commission en application de son article 4 ; ” et les mots : “ la réglementation de l'Union européenne ” sont remplacés par les mots : “ la réglementation en vigueur en métropole en vertu de la réglementation de l'Union européenne ”.

III.-Les dispositions de la présente section sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna dans les conditions fixées par les dispositions suivantes :

1° Les pouvoirs conférés au préfet sont exercés par le représentant de l'Etat ;

2° A l'article R. 217-3, les mots : “ Du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, de son annexe et des règlements et leurs annexes pris par la Commission en application de son article 4 ; ” sont remplacés par les mots : “ Des règles en vigueur en métropole en vertu du règlement (CE) n° 300/2008

du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, de son annexe et des règlements et leurs annexes pris par la Commission en application de son article 4 ; ” et les mots : “ la réglementation de l'Union européenne ” sont remplacés par les mots : “ la réglementation en vigueur en métropole en vertu de la réglementation de l'Union européenne ”.

Section 4 : Non-respect des obligations relatives aux personnes handicapées et personnes à mobilité réduite

Article R217-4

Le ministre chargé de l'aviation civile peut, après consultation de la commission administrative de l'aviation civile prévue à l'article R. 160-3, prononcer une amende administrative à l'encontre de l'exploitant d'aérodrome qui ne respecte pas les obligations fixées par le règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

Article R217-4-1

Les manquements visés à l'article R. 217-4 sont constatés par les fonctionnaires et agents énumérés à l'article L. 6431-1 du code des transports.

Les dispositions prévues aux articles R. 160-2, R. 160-8, R. 160-9, R. 160-10 et R. 160-14 sont applicables.

Pour l'application de l'article R. 160-2 aux manquements mentionnés à l'article R. 217-4, les procès-verbaux sont notifiés à la ou aux personnes concernées, dans le délai d'un an à compter de la connaissance des faits constitutifs du manquement par l'organisme national chargé de l'application du règlement mentionné à l'article R. 217-4 et transmis au ministre chargé de l'aviation civile.

La connaissance des faits constitutifs du manquement est réputée établie à la date de la mise en demeure, adressée à la ou aux personnes concernées, de se conformer aux obligations fixées par le règlement mentionné à l'article R. 217-4. Cette mise en demeure est effectuée par l'organisme mentionné à l'alinéa précédent après réception de tous les documents comportant les informations pertinentes relatives au manquement.

Article R217-4-2

Le ministre chargé de l'aviation civile, après avis de la commission administrative de l'aviation civile, fixe, s'il y a lieu, le montant de l'amende prévue à l'article R. 217-4 en tenant compte de la nature et de la gravité des manquements constatés. Ce montant ne peut excéder 7 500 euros par manquement. Ce plafond est doublé en cas de nouveau manquement commis dans le délai d'un an à compter du jour où la sanction administrative infligée au titre d'un précédent manquement de même nature est devenue définitive.

Pour l'application du présent article, le manquement constaté s'entend par obligation de l'exploitant d'aérodrome non respectée et par personne physique concernée.

Le ministre chargé de l'aviation civile publie sur le site internet du ministère chargé de l'aviation civile, pendant la durée qu'elle indique, l'intégralité ou un extrait de la décision de sanction devenue définitive prise au titre de l'article R. 217-4. L'identité des personnes physiques n'est pas divulguée lors de la publication.

Section 5 : Non-respect des exigences techniques de sécurité

Article R217-5

Le ministre chargé de l'aviation civile peut, après consultation de la commission administrative de l'aviation civile prévue à l'article R. 160-3, prononcer des amendes administratives à l'encontre des exploitants d'aérodrome et des prestataires de services d'assistance en escale qui ne respectent pas les exigences techniques de sécurité auxquelles ils sont soumis soit en vertu du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ainsi que de ses règles de mise en œuvre, soit en vertu du règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, soit en vertu des règles nationales prises en application du présent code.

Article R217-5-1

Les manquements visés à l'article R. 217-5 sont constatés par les fonctionnaires et agents énumérés à l'article L. 6142-1 du code des transports. Les dispositions prévues aux articles R. 160-2, R. 160-8, R. 160-9, R. 160-10 et R. 160-14 sont applicables.

Article R217-5-2

Le ministre chargé de l'aviation civile fixe le montant de l'amende en tenant compte du type et de la gravité des manquements constatés, du risque pour la sécurité et, éventuellement, des avantages qui en sont retirés. Ce montant ne peut excéder 7 500 € par manquement constaté. Ce plafond peut être doublé en cas de nouveau manquement commis dans un délai d'un an à compter du jour où est devenue définitive la sanction administrative infligée au titre d'un précédent manquement de même nature aux exigences techniques de sécurité prévues par le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, ainsi que par ses règles de mise en œuvre, aux exigences résultant du règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile ou aux règles nationales prises en application du présent code.

Article R217-5-3

Le ministre chargé de l'aviation civile publie sur le site internet du ministère chargé de l'aviation civile, pendant la durée qu'elle indique, l'intégralité ou un extrait de la décision de sanction devenue définitive prise au titre de l'article R. 217-5. L'identité des personnes physiques n'est pas divulguée lors de cette publication.

CHAPITRE VIII : TRANSFERT DES AÉRODROMES DE L'ÉTAT AUX COLLECTIVITÉS TERRITORIALES OU A LEURS GROUPEMENTS

Article R218-1

Une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales, au sens de l'article L. 5111-1 du code général des collectivités territoriales, peut manifester son intérêt auprès du préfet de région pour le transfert, en application du deuxième alinéa de l'article L. 6311-1 du code des transports, d'un aérodrome appartenant à l'Etat et situé dans son ressort géographique, dès le retrait de celui-ci de la liste des aérodromes d'intérêt national ou international établie par décret en Conseil d'Etat et mentionnée au premier alinéa du même article ou dès la publication de l'arrêté interministériel mentionné à l'article R. 211-6 du code de l'aviation civile mettant fin à l'affectation principale ou unique de cet aérodrome au ministère de la défense.

Le préfet de région informe de cette manifestation d'intérêt, dans un délai d'un mois à compter de sa réception, les autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités territoriales dans le ressort desquels se situe l'aérodrome.

Toute collectivité territoriale ou groupement de collectivités territoriales mentionné à l'alinéa précédent peut manifester son intérêt auprès du préfet de région dans un délai de trois mois à compter de la réception de cette information.

Article R218-2

Dans un délai de trois mois à compter de la fin de la période ouverte par le dernier alinéa de l'article R. 218-1 aux collectivités territoriales et à leurs groupements pour manifester leur intérêt, le préfet de région communique à chaque collectivité territoriale ou groupement de collectivités territoriales ayant manifesté son intérêt un dossier décrivant la situation de l'aérodrome à la date à laquelle il cesse d'être d'intérêt national ou international ou il est mis fin à l'affectation principale ou unique de cet aérodrome au ministère de la défense.

Article R218-3

Le dossier d'information est établi conjointement par les services de l'Etat concernés et l'exploitant de l'aérodrome.

Ce dossier comporte :

- 1° Un état descriptif de l'aérodrome à transférer, qui comprend la liste des parcelles du domaine public aéronautique à transférer avec leurs références cadastrales, les ouvrages et installations y prenant place, les servitudes associées et une liste des biens et équipements inclus dans le transfert ;
- 2° Un document retraçant le régime juridique applicable à l'aérodrome au regard de son affectation aéronautique, qui comprend, le cas échéant, le plan d'exposition au bruit, le plan de servitudes aéronautiques et le plan de servitudes radioélectriques ;
- 3° Une description des caractéristiques de trafic, de la situation économique et de l'environnement concurrentiel de l'aérodrome aux plans aérien et intermodal, qui comprend un bilan économique et financier portant sur les cinq exercices comptables précédant le transfert, l'inventaire des investissements réalisés au cours de la même période, un relevé de gestion portant sur les cinq dernières années d'exploitation de l'aérodrome mettant en évidence les coûts éligibles au financement par la taxe prévue à l'article 1609

quatervicies du code général des impôts, une analyse des liaisons commerciales régulières et des activités secondaires de l'aérodrome et la liste des prestataires de service actifs sur la plateforme ;

4° Un diagnostic de l'ensemble des risques et pollutions, réalisé au regard de l'affectation aéronautique de l'aérodrome, une étude historique et technique de pollution pyrotechnique, et, si nécessaire, une analyse de risque à usage constant ;

5° Tout autre document que les services de l'Etat concernés estiment nécessaire de produire pour l'information des collectivités territoriales ou groupements de collectivités territoriales ayant manifesté leur intérêt.

Article R218-4

Dans un délai de trois mois à compter de la remise du dossier mentionné à l'article R. 218-2, les collectivités territoriales ou groupements de collectivités territoriales ayant manifesté leur intérêt le confirment par l'envoi d'un dossier de candidature au préfet de région ou, le cas échéant, font connaître au préfet de région leur intention de ne pas présenter de candidature.

Article R218-5

Le dossier de candidature mentionné à l'article R. 218-4 comporte toute information utile sur les capacités et la situation financière du candidat.

Il comporte également, le cas échéant, les documents attestant que le candidat exerce des missions de gestion d'un aérodrome ou qu'il a financé l'aérodrome dont il souhaite reprendre la gestion.

Ce dossier précise le projet d'aménagement de l'aérodrome et peut comporter tout document utile que le candidat souhaite porter à la connaissance du préfet de région.

Article R218-6

Lorsque, à l'issue du délai défini à l'article R. 218-4, le préfet de région n'a reçu aucune candidature, il constate l'absence de candidat par arrêté notifié aux collectivités territoriales et à leurs groupements éligibles au transfert.

Article R218-7

Lorsque, à l'issue du délai défini à l'article R. 218-4, le préfet de région n'a reçu qu'une seule candidature dans les conditions prévues à l'article R. 218-5, il désigne le candidat comme bénéficiaire du transfert.

Article R218-8

Lorsque plusieurs candidatures sont présentées pour le transfert d'un même aérodrome, le préfet de région organise une concertation entre les candidats dans l'objectif d'aboutir à une candidature unique.

Le préfet de région fixe la durée de cette concertation, qui ne peut excéder six mois.

Article R218-9

Lors de la concertation mentionnée à l'article R. 218-8, chaque candidat présente aux autres candidats son projet d'aménagement de l'aérodrome et de développement de l'activité aéronautique à court et moyen termes. Le préfet de région recueille l'avis de tous les candidats sur chacun des projets.

Dans un délai qui ne peut être supérieur à un mois après la présentation des projets, les candidats peuvent soumettre au préfet de région un projet commun à l'ensemble ou à plusieurs des candidatures initialement exprimées.

Article R218-10

En l'absence de candidature unique au terme de la concertation, le préfet de région désigne le bénéficiaire du transfert dans un délai de deux mois, en tenant compte prioritairement des compétences des candidats en matière économique et d'aménagement du territoire, puis, le cas échéant, des contributions financières directes ou indirectes précédemment octroyées par les candidats à l'aérodrome à transférer et de leur expérience en matière d'exploitation d'aérodromes.

Article R218-11

Le transfert de l'aérodrome porte sur les biens appartenant à l'Etat nécessaires à l'activité aéronautique mentionnés dans le dossier prévu à l'article R. 218-2, à l'exclusion des emprises et installations nécessaires pour les besoins de la défense nationale, de la sécurité de la circulation aérienne, de la météorologie et de la sécurité civile. Le patrimoine est transféré en l'état.

Pour chaque aérodrome transféré, une convention est établie et signée entre l'Etat et le bénéficiaire du transfert. La convention contient un inventaire des biens et équipements constituant l'aérodrome, ainsi que des contrats et engagements conclus avec des tiers antérieurement au transfert. Elle fixe les modalités du transfert, notamment le montant de la compensation financière, et la date de son entrée en vigueur.

Le transfert emporte subrogation dans tous les droits et obligations afférents à l'aérodrome transféré à l'égard des tiers et, notamment, des concessionnaires ou des bénéficiaires d'une autorisation d'occupation temporaire ou d'exploitation des droits relatifs à l'aérodrome.

Lorsque, pour les nécessités d'exploitation du service public aéroportuaire, le bénéficiaire du transfert souhaite utiliser les emprises et installations demeurant la propriété de l'Etat ou d'un de ses établissements publics conformément au troisième alinéa de l'article L. 6311-1 du code des transports, une convention détermine les conditions et limites de cet usage.

TITRE II : AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE.

CHAPITRE Ier : CREATION ET OUVERTURE.

Section 1 : Dispositions générales.

Article R221-2

L'ouverture d'un aéroport à la circulation aérienne publique est prononcée, après enquête technique, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

La fermeture d'un aéroport à la circulation aérienne publique intervient dans les mêmes formes.

Article R221-3

L'utilisation d'un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à certaines restrictions ou temporairement interdite, si les conditions de la circulation aérienne sur l'aéroport ou dans l'espace aérien environnant, ou des raisons d'ordre public le justifient. Ces décisions font l'objet d'avis aux navigateurs aériens.

En outre, lorsque plusieurs aéroports ouverts à la circulation aérienne publique desservent une même région le ministre chargé de l'aviation civile peut réglementer leur utilisation dans l'intérêt général et, notamment, réserver spécialement chacun d'eux à certains types d'appareils ou à certaines natures d'activités aériennes ou d'opérations commerciales.

Section 2 : Création et gestion des aéroports.

Article R221-4

La convention prévue à l'article L. 221-1 doit être approuvée par le ministre assurant la tutelle de la collectivité ou de l'établissement public intéressé. Elle est également soumise à l'accord du ministre de l'économie et des finances si elle implique des obligations financières à la charge de l'Etat. Cette convention fixe notamment par référence au classement de l'aéroport dans l'une des catégories prévues au chapitre II du présent titre :

- a) Les programmes et les caractéristiques de l'équipement à réaliser qui devra par priorité concerner l'infrastructure ;
- b) Les modalités financières de l'exécution des travaux et de l'exploitation ;
- c) Les mesures propres à maintenir l'aéroport, ses annexes et ses dépendances dans l'état qu'exige la sécurité de la navigation aérienne et à permettre l'exercice des pouvoirs de police ;
- d) Les conditions propres à garantir la permanence de l'exploitation et l'adaptation de l'aéroport aux besoins du trafic aérien.

Article R221-5

Le signataire de la convention peut, avec l'accord du ministre chargé de l'aviation civile, confier à un tiers agréé par le ministre l'exécution de tout ou partie des obligations qui lui incombent du fait de la convention.

Article R221-6

Incombent à l'Etat :

a) L'aménagement, l'entretien et l'exploitation des installations qui sont destinées à assurer sur un aérodrome le contrôle de la circulation aérienne ;

b) Les frais et les indemnités qui pourraient résulter de l'établissement des servitudes instituées dans l'intérêt de la navigation aérienne.

Toutefois, la convention prévue à l'article L. 221-1 peut spécifier que son signataire prendra en charge tout ou partie des dépenses engagées par l'Etat en application des dispositions du présent article.

Article R221-7

Incombent au signataire de la convention prévue à l'article L. 221-1 l'aménagement et l'entretien des ouvrages d'infrastructure, ainsi que des bâtiments, installations et outillages nécessaires à l'exploitation commerciale.

Toutefois, l'Etat peut accorder à ce signataire une aide financière couvrant une partie des charges lui incombant. Le montant de cette aide financière est arrêté après avis du Conseil supérieur de l'aviation marchande ou pour les aérodromes affectés principalement à la formation aéronautique et au tourisme aérien, après avis de la commission de l'aviation légère et sportive, complété par les représentants du ministre de tutelle de la collectivité ou de l'établissement public intéressés et du ministre chargé du budget.

Article R221-8

Sur les aérodromes qui appartiennent à l'Etat, l'exécution du programme d'équipement peut être subordonnée à une participation financière des collectivités locales, des syndicats de communes, des régions économiques, des ports autonomes et des établissements publics intéressés.

Article R221-9

Le ministre chargé de l'aviation civile met, le cas échéant, en demeure le signataire de la convention d'exécuter les travaux qui lui incombent.

Si la mise en demeure n'est pas suivie d'effet dans le délai imparti, le ministre peut ordonner l'exécution d'office desdits travaux aux frais du signataire de la convention.

Article R221-10

Conformément à l'article R. 121-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, les travaux de création et d'établissement des aérodromes de catégorie A définis à l'article R. 222-5 du présent code ne peuvent être déclarés d'utilité publique que par décret en Conseil d'Etat, même si les conclusions du commissaire-enquêteur ou de la commission d'enquête sont favorables.

Article R221-11

Un établissement public signataire d'une convention de création d'aérodrome au sens de l'article L. 221-1 a le pouvoir de délivrer, dans les conditions prévues au II de l'article R. 57-4 du code du domaine de l'Etat, les titres d'occupation du domaine public de l'Etat en application des articles L. 34-1 à L. 34-9 dudit code et de l'article 3 de la loi n° 94-631 du 25 juillet 1994.

Section 3 : Coordination des aérodromes.

Article R221-12

I. - Conformément aux dispositions de l'article 3 du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 modifié fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique est qualifié, compte tenu des contraintes créées par le trafic aérien, soit "d'aéroport à facilitation d'horaires" soit "d'aéroport coordonné". La décision conférant cette qualification est prise par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour les aérodromes dont le ministère de la défense n'est pas affectataire et par arrêté conjoint du ministre de la défense et du ministre chargé de l'aviation civile pour les aérodromes dont le ministère de la défense est affectataire principal ou secondaire.

II. - Lorsqu'un aérodrome est qualifié d'aéroport coordonné, l'arrêté prévu au précédent alinéa précise les paramètres de coordination obligatoires de l'aéroport, au sens du règlement susmentionné, et leurs valeurs maximales. Ces paramètres et leurs valeurs maximales sont déterminés conformément aux dispositions de l'article 6 du règlement précité.

Le ministre chargé de l'aviation civile exerce, par arrêté, le droit de réserver certains créneaux horaires sur les aéroports coordonnés prévu à l'article 9 du règlement précité.

Le ou les comités de coordination prévus à l'article 5 du règlement susmentionné sont créés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Cet arrêté précise la composition, les compétences et les conditions de fonctionnement de ce ou de ces comités.

En cas de situation exceptionnelle, un aérodrome peut être temporairement qualifié d'aéroport coordonné par le ministre chargé de l'aviation civile si le ministère de la défense n'est pas affectataire de cet aérodrome et conjointement par le ministre de la défense et le ministre chargé de l'aviation civile si le ministère de la défense en est affectataire principal ou secondaire. Le ministre chargé de l'aviation civile désigne le coordonnateur de cet aéroport pour ladite période et lui notifie les paramètres de capacité à prendre en compte ainsi que leurs valeurs maximales. Il en informe les parties intéressées.

III. - Le facilitateur d'horaires d'un aéroport à facilitation d'horaires ou le coordonnateur d'un aéroport coordonné est désigné par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile dans les conditions fixées à l'article 4 du règlement précité. Ce facilitateur d'horaires ou ce coordonnateur est une personne qualifiée, qui peut être une personne physique ou morale de droit privé. Un cahier des charges annexé à l'arrêté désignant le facilitateur d'horaires ou le coordonnateur définit les moyens qui lui sont nécessaires pour remplir ses missions en conformité avec les dispositions nationales et communautaires ainsi que les moyens et modalités propres à garantir la continuité de ses missions. Il définit également les informations que le facilitateur d'horaires ou le coordonnateur communique au ministre chargé de l'aviation civile pour l'exercice de ses missions.

Article R221-13

I.-Les missions assurées par le facilitateur d'horaires ou le coordonnateur, conformément au cahier des charges qui lui est applicable et au règlement mentionné à l'article R. 221-12, pour les aérodromes qualifiés d'aéroports à facilitation d'horaires ou d'aéroports coordonnés donnent lieu au versement d'une redevance pour service rendu.

II.-La redevance est payée, pour chaque atterrissage, à parts égales par l'exploitant d'aérodrome et par l'exploitant d'aéronefs concernés. La part incombant à l'exploitant d'aéronefs est perçue par l'exploitant d'aérodrome pour le compte du facilitateur d'horaires ou du coordonnateur.

III.-Le facilitateur d'horaires ou le coordonnateur de chaque aérodrome concerné établit une proposition de tarif pour la redevance, qui tient compte des prévisions d'évolution des charges de fonctionnement et en capital et des produits du facilitateur d'horaires ou du coordonnateur, des investissements nécessaires à la réalisation des missions qui lui sont confiées et des prévisions d'évolution du trafic sur l'aérodrome concerné.

Le comité de coordination prévu à l'article 5 du règlement mentionné à l'article R. 221-12 est consulté sur la proposition de tarif.

En cas d'avis favorable du comité, le ministre chargé de l'aviation civile homologue le tarif, après s'être assuré que la procédure de consultation du comité a été respectée et que le tarif respecte les règles générales applicables aux redevances pour services rendus. Le tarif est réputé homologué à l'expiration d'un délai fixé par l'arrêté mentionné à l'article R. 221-15.

En cas d'absence d'avis ou d'avis défavorable du comité, le facilitateur d'horaires ou le coordonnateur de l'aérodrome concerné adresse au ministre chargé de l'aviation civile une nouvelle proposition tarifaire, sur laquelle l'avis du comité n'est pas recueilli. Le tarif est fixé par le ministre.

Article R221-14

Par dérogation à l'article R. 221-13, pour les aérodromes qualifiés d'aéroports à facilitation d'horaires ou d'aéroports coordonnés dans les situations prévues au paragraphe 6 de l'article 3 du règlement mentionné à l'article R. 221-12, le facilitateur d'horaires ou le coordonnateur de l'aérodrome concerné propose le montant global de la redevance pour service rendu prévue au I de l'article R. 221-13, en tenant compte, pour la situation concernée, des prévisions d'évolution de ses charges de fonctionnement et en capital et de ses produits ainsi que des investissements liés à la réalisation des missions qui lui sont confiées. Ce montant est homologué par le ministre chargé de l'aviation civile, qui s'assure qu'il respecte les règles générales applicables aux redevances pour services rendus.

La redevance est payée par l'exploitant d'aérodrome et, pour chaque atterrissage, par les exploitants d'aéronefs qui utilisent l'aérodrome pendant la période concernée. La part incombant aux exploitants d'aéronefs est perçue par l'exploitant d'aérodrome pour le compte du facilitateur d'horaires ou du coordonnateur.

Le tarif, pour chaque atterrissage, de la part de la redevance incombant aux exploitants d'aéronefs est fixé de manière forfaitaire pour l'ensemble des situations mentionnées au premier alinéa, selon la procédure prévue au III de l'article R. 221-13.

Article R221-15

Les modalités d'application des articles R. 221-13 et R. 221-14 sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, notamment :

- la procédure de fixation et de publication des tarifs de la redevance ;
- les informations que le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires est tenu de communiquer au ministre chargé de l'aviation civile ;
- les modalités de reversement au facilitateur d'horaires ou au coordonnateur de la part de la redevance incombant à l'exploitant d'aéronefs perçue par l'exploitant d'aérodrome.

CHAPITRE II : CLASSIFICATION.

Article R222-1

Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique font l'objet d'une classification établie en tenant compte des caractères et de l'importance du trafic qu'ils doivent assurer.

Cette classification peut être étendue aux aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique, lorsque les conditions d'utilisation de ces aérodromes le justifient.

Article R222-2

Les conditions techniques et administratives de la classification, les catégories dans lesquelles sont classés les aérodromes, la procédure précédant le classement et les effets du classement sont déterminés par un

décret en Conseil d'Etat. Celui-ci est pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile, du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre de l'économie et des finances, du ministre de l'équipement, secrétariat d'Etat au logement, du ministre de l'intérieur, du ministre des armées, du ministre des postes et télécommunications, du ministère chargé des départements et territoires d'outre-mer et du ministre des affaires étrangères.

Article R222-3

Le classement des aérodromes est prononcé par décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile après avis du ministre de l'économie et des finances, du ministre de l'équipement, secrétariat d'Etat au logement, du ministre de l'intérieur et des ministres intéressés.

Article R222-4

Les caractères du trafic aérien dont il est tenu compte pour la classification des aérodromes sont essentiellement :

La nature du trafic assuré par l'aérodrome ;

La longueur d'étape au départ de l'aérodrome ;

La nécessité éventuelle d'assurer normalement le service en toutes circonstances.

Les limites entre les étapes longues, moyennes et courtes sont fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Un service est dit à grande distance s'il comporte au moins une étape longue, à moyenne distance s'il ne comporte pas d'étape longue mais s'il comporte au moins une étape moyenne, à courte distance s'il ne comporte que des étapes courtes.

Article R222-5

1° Les aérodromes terrestres destinés à la circulation aérienne publique sont classés dans les cinq catégories suivantes :

Catégorie A. - Aérodromes destinés aux services à grande distance assurés normalement en toutes circonstances.

Catégorie B. - Aérodrômes destinés aux services à moyenne distance assurés normalement en toutes circonstances et à certains services à grande distance assurés dans les mêmes conditions mais qui ne comportent pas d'étape longue au départ de ces aérodrômes.

Catégorie C. - Aérodrômes destinés :

1° Aux services à courte distance et à certains services à moyenne et même à longue distance qui ne comportent que des étapes courtes au départ de ces aérodrômes ;

2° Au grand tourisme.

Catégorie D. - Aérodrômes destinés à la formation aéronautique, aux sports aériens et au tourisme et à certains services à courte distance.

Catégorie E. - Aérodrômes destinés aux giravions et aux aéronefs à décollage vertical ou oblique.

2° Les hydrobases destinées à la circulation aérienne publique sont classées dans les trois catégories suivantes :

Catégorie A. - Hydrobases destinées aux services à grande distance assurés normalement en toutes circonstances.

Catégorie B. - Hydrobases destinées aux services à moyenne distance assurés normalement en toutes circonstances et à certains services à grande distance assurés dans les mêmes conditions mais qui ne comportent pas d'étape longue au départ de ces hydrobases.

Catégorie C. - Hydrobases destinées aux services à courte distance et à certains services à moyenne et même à longue distance qui ne comportent que des étapes courtes au départ de ces hydrobases, ou au tourisme.

Article R222-7

Un aéroport peut, pour les besoins de la défense nationale, comporter des caractéristiques supérieures à celles de la catégorie dans laquelle il est classé en raison de son utilisation civile. Mention en est faite dans le décret de classement de l'aéroport.

Des arrêtés interministériels détermineront les caractéristiques des aménagements et des équipements à réaliser pour satisfaire aux besoins particuliers de la défense nationale sur ces aéroports.

Article R222-8

Lorsqu'il s'agit d'un aérodrome créé par une personne de droit public autre que l'Etat ou par une personne de droit privé, le décret de classement de cet aérodrome est pris après accord de la personne en cause ou de ses ayants droit et fait mention de cet accord.

CHAPITRE III : EXPLOITATION.

Article R223-1

Lorsque la résiliation de la convention a été prononcée en application de l'article L. 6321-4 du code des transports et lorsque l'intérêt général justifie que l'aérodrome reste ouvert à la circulation aérienne publique, un décret peut prescrire le rachat des installations de cet aérodrome aux conditions prévues par la convention. Sous réserve des droits que peuvent détenir les titulaires de concessions ou d'autorisations accordées antérieurement et non inclus dans le rachat, l'aérodrome est exploité soit directement par l'Etat, soit par un tiers désigné par lui.

Article R223-2

Les concessions accordées par l'Etat pour la construction, l'entretien et l'exploitation des aérodromes qui lui appartiennent sont soumises aux conditions ci-après :

Les cahiers des charges types des concessions sont approuvés par décret en Conseil d'Etat pris sous le contreseing du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'économie et des finances.

Les concessions qui ne portent pas dérogation au cahier des charges type sont accordées par arrêté interministériel. Les concessions qui portent dérogation au cahier des charges type sont accordées par décret en Conseil d'Etat.

Les concessionnaires d'aérodromes ont le pouvoir de délivrer, dans les conditions prévues au II de l'article R. 57-4 du code du domaine de l'Etat, les titres d'occupation du domaine public de l'Etat en application des articles L. 34-1 à L. 34-9 dudit code et de l'article 3 de la loi n° 94-631 du 25 juillet 1994.

Article R223-5

L'octroi d'une concession sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne peut être subordonné à un engagement pris par le concessionnaire de couvrir, dans les conditions qui seront déterminées par son cahier des charges, le montant d'une participation aux charges qui incombent à l'autorité concédante.

Article R223-6

Les concessionnaires et les bénéficiaires d'autorisations sont habilités à percevoir, en rémunération des services rendus par eux, et dans les conditions fixées au chapitre IV, celles des redevances visées à l'article R. 224-1 qui sont prévues à leur cahier des charges.

Article R223-7

I. - Les dispositions du présent article sont applicables à l'ensemble des aérodromes civils appartenant à l'Etat nonobstant toute disposition contraire des concessions en cours.

II. - Pour les besoins du bon fonctionnement aéroportuaire et de l'information des services de l'Etat, les transporteurs aériens sont tenus de fournir à l'exploitant de l'aérodrome, avec un préavis suffisant, les informations qu'ils détiennent sur les vols au départ ou à l'arrivée, notamment leur origine ou leur destination, leurs horaires programmés et prévisionnels, le type d'aéronef, le nombre de passagers et le tonnage de fret embarqués et débarqués.

III. - Pour les besoins de l'information des services de l'Etat, les entreprises d'assistance en escale sont tenues de communiquer à l'exploitant de l'aérodrome, dans un délai d'un mois après la fin de chaque saison aéronautique, la liste des transporteurs aériens qu'elles ont assistés pendant la saison en précisant les services concernés et, le cas échéant, la liste des entreprises sous-traitantes auxquelles elles ont eu recours.

IV. - Pour les besoins de l'information par l'exploitant de l'aérodrome des passagers et du public, les transporteurs aériens ou leurs représentants sont tenus de fournir à tout moment à l'exploitant, à sa demande, les informations nécessaires sur l'exploitation de leurs vols, concernant notamment la programmation et les correspondances des vols, leurs horaires et retards éventuels.

CHAPITRE IV : REDEVANCES.

Section 1 : Dispositions générales

Article R224-1

Sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et sur les aérodromes mentionnés aux articles R. 231-1 et R. 232-2, les services publics aéroportuaire donnant lieu à la perception de redevances en application de l'article L. 6325-1 du code des transports sont les services rendus aux exploitants d'aéronefs et à leurs prestataires de service à l'occasion de l'usage de terrains, d'infrastructures, d'installations, de locaux et d'équipements aéroportuaire fournis par l'exploitant d'aérodrome, dans la mesure où cet usage est directement nécessaire, sur l'aérodrome, à l'exploitation des aéronefs ou à celle d'un service de transport aérien.

Ces services ne peuvent donner lieu à la perception d'autres sommes, sous quelque forme que ce soit.

Le ministre chargé de l'aviation civile est l'autorité administrative mentionnée à l'avant-dernier alinéa de l'article L. 6325-1 du code des transports.

Article R224-2

Les dispositions suivantes s'appliquent sur les aérodromes dont le trafic annuel moyen des trois dernières années a dépassé 100 000 passagers :

1° Les redevances comprennent notamment :

-la redevance d'atterrissage, correspondant à l'usage, par les aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol, ainsi que, le cas échéant, aux services complémentaires, tels que le balisage, l'information de vol et les aides visuelles ; les tarifs de cette redevance sont fonction de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef ;

-la redevance de stationnement, correspondant à l'usage, par les aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements de stationnement, ainsi que, le cas échéant, aux services complémentaires tels que les passerelles, l'énergie électrique et le dégivrage ; les tarifs de cette redevance sont fonction de la durée du stationnement, des caractéristiques de l'aéronef et, le cas échéant, de celles de l'aire de stationnement ;

-la redevance par passager, correspondant à l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public, ainsi que, le cas échéant, aux services complémentaires, tels que la mise à disposition de comptoirs d'enregistrement et d'embarquement, ainsi que des installations de tri des bagages. L'assiette de cette redevance est le nombre de passagers embarqués. Sur un même aérodrome, le tarif applicable à une même catégorie de passagers est identique pour toutes les aérogares. Toutefois, pour les aérogares mises en service après le 1er août 2005, des tarifs différenciés pourront être fixés en fonction des coûts d'investissement et d'exploitation afférents à ces aérogares et de la qualité de service ;

Les services complémentaires peuvent, au choix de l'exploitant, être rattachés à l'une ou l'autre des redevances énumérées ci-dessus.

2° Des redevances accessoires peuvent être instaurées par la personne mentionnée au I de l'article R. 224-3.

Elles peuvent notamment correspondre aux services complémentaires mentionnés au 1° ci-dessus, s'ils ne sont pas déjà couverts par les redevances qui y sont mentionnées, à la mise à disposition de locaux techniques, d'installations de traitement des eaux, d'installations fixes de distribution de carburant et d'aires d'entreposage, ainsi qu'à l'usage des installations nécessaires à l'atterrissage, au décollage et au stationnement des aéronefs de six tonnes et moins.

Les conditions tarifaires des redevances accessoires peuvent être fixées par contrat quand elles correspondent à des services de nature particulière qui ne sont rendus qu'à certains usagers.

3° Les exploitants des aérodromes mentionnés au premier alinéa tiennent une comptabilité de leurs services permettant d'identifier les coûts relatifs à chacune des catégories de redevances mentionnées au présent article.

Les autres conditions d'établissement et de perception des redevances sont précisées, en tant que de besoin, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article R224-2-1

I.-Peuvent être prises en compte pour la détermination des redevances, outre les dépenses correspondant à des investissements déjà réalisés, les dépenses engagées pour la construction d'infrastructures ou d'installations aéroportuaires.

II.-Lorsque leur importance le justifie, peuvent également être prises en compte pour la détermination des redevances, dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, des dépenses futures liées à la construction de certaines infrastructures ou installations dont le début des travaux est prévu dans un délai maximal de cinq ans.

La personne chargée de la fixation des tarifs des redevances identifie préalablement l'opération, précise son coût prévisionnel, la programmation des travaux correspondants et l'échéance de la mise en service. Elle réalise une étude sur l'impact économique prévisionnel d'un tel dispositif tarifaire pour les usagers et pour l'aérodrome.

Article R224-2-2

Les modulations limitées prévues à l'article L. 6325-1 du code des transports sont déterminées dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires. L'amplitude et, le cas échéant, la durée d'application de ces modulations sont proportionnées à l'objectif d'intérêt général auquel elles répondent. Ces modulations peuvent viser :

-à réduire ou à compenser les atteintes à l'environnement ; dans ce cas, la redevance d'atterrissage peut faire l'objet d'une modulation en fonction de la période de la journée, du jour de la semaine et de la performance des aéronefs en matière acoustique ou d'émissions gazeuses ;

-à améliorer l'utilisation des infrastructures ; dans ce cas, les redevances peuvent faire l'objet de modulations temporaires en fonction de la période de la journée, de la semaine ou de l'année où le service est rendu, des catégories de trafic, des caractéristiques d'utilisation des infrastructures et installations ou de la situation de celles-ci ; les redevances peuvent également faire l'objet d'une réduction temporaire pour les exploitants

d'aéronefs dont le volume ou l'évolution de tout ou partie du trafic avec prise en compte éventuelle de la capacité offerte dépassent certains seuils ou font l'objet d'un engagement contractuel de leur part ;

-à favoriser la création de nouvelles liaisons ; dans ce cas, les redevances peuvent faire l'objet d'une réduction temporaire pour des transporteurs aériens qui exploitent de nouvelles liaisons au départ de l'aérodrome et dont les zones de chalandise au départ et à l'arrivée ne coïncident pas avec celles d'une autre ligne aérienne existante ;

-à répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire ; dans ce cas, les tarifs des redevances peuvent faire l'objet d'une réduction pour les liaisons avec les départements et les collectivités d'outre-mer ainsi que pour les liaisons assujetties à des obligations de service public au sens du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.

Préalablement à l'introduction d'une modulation nouvelle ou au changement substantiel apporté à une modulation existante, la personne chargée de la fixation des tarifs des redevances précise l'objectif d'intérêt général recherché, fixe la période d'application de la modulation, définit les indicateurs de suivi correspondant à cet objectif et évalue l'impact prévisionnel de ces modulations sur les conditions d'usage de l'aérodrome.

Section 2 : Tarification, notification et homologation des redevances

Article R224-3

I.-Pour les aérodromes mentionnés à l'article L. 6323-2 du code des transports et les aérodromes appartenant à l'Etat, l'exploitant fixe les tarifs des redevances suivant les modalités prévues par la présente section et à l'article R. 224-4. Pour les autres aérodromes, le signataire de la convention prévue à l'article L. 6321-3 du code des transports peut soit fixer lui-même ces tarifs, soit en charger l'exploitant de l'aérodrome, suivant les modalités prévues par la présente section et à l'article R. 224-5.

II.-Une consultation des usagers mentionnés au premier alinéa de l'article R. 224-1 est engagée au moins quatre mois avant l'entrée en vigueur de nouvelles conditions tarifaires. Elle s'effectue dans le cadre de la commission consultative économique de l'aérodrome, lorsque celui-ci en est doté.

III.-Les aérodromes dont le trafic annuel moyen des trois dernières années a dépassé 200 000 passagers, ou qui ont accueilli, pendant cette même période, au moins deux transporteurs aériens représentant en moyenne 50 000 passagers par an chacun, sont dotés d'une commission consultative économique où sont notamment représentés l'exploitant, les usagers aéronautiques et les représentants d'organisations professionnelles du transport aérien ; le nombre de représentants de ces deux dernières catégories est au moins égal à celui des représentants de l'exploitant. A l'exception des aérodromes mentionnés à l'article L. 6323-2 du code des transports, le directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile territorialement compétent est invité, comme observateur, aux séances de cette commission.

Une même commission peut être commune à plusieurs aérodromes proches dont l'exploitant est identique.

La commission est créée selon le cas :

- par le signataire de la convention prévue à l'article L. 6321-3 du code des transports ;
- par décret, pour les aérodromes mentionnés à l'article L. 6323-2 du code des transports ;
- par le préfet de région, sur proposition du directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile, pour les aérodromes appartenant à l'Etat, lorsque leur emprise s'étend sur plusieurs départements ou lorsque la commission est compétente à l'égard d'aérodromes situés dans des départements différents ;
- par le préfet de département, sur proposition du directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile, pour les aérodromes appartenant à l'Etat, dans les cas autres que ceux prévus à l'alinéa précédent.

Les membres de la commission sont désignés et le règlement intérieur est approuvé dans les mêmes conditions. Toutefois, pour les aérodromes mentionnés à l'article L. 6323-2 du code des transports, le règlement intérieur est approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile et les membres sont nommés par le préfet de la région Ile-de-France.

La commission est réunie au moins une fois par an pour émettre un avis sur les modalités d'établissement et d'application, sur l'aérodrome considéré, des redevances pour services rendus mentionnées à l'article R. 224-1 ainsi que sur les programmes d'investissements de l'aérodrome. La commission débat également sur les perspectives d'évolution de la qualité des services publics rendus par l'exploitant d'aérodrome. Ces débats peuvent mener à la conclusion d'accords de qualité de service entre l'exploitant d'aérodrome et les représentants d'usagers ou d'organisations professionnelles du transport aérien. Tout accord de ce type détermine le niveau de service à fournir par l'exploitant d'aérodrome en tenant compte du système ou du niveau des redevances aéroportuaires. Pour les aérodromes ne faisant pas l'objet d'un contrat prévu à l'article L. 6325-2 du code des transports, ces accords fixent des objectifs de qualité de service, assortis d'incitations financières. Ces accords sont communiqués par l'exploitant au ministre chargé de l'aviation civile ainsi qu'à l'Autorité de régulation des transports, lorsqu'elle est compétente, et sont rendus publics par l'exploitant avant leur entrée en vigueur.

Elle peut être consultée sur tout sujet relatif aux services rendus par l'exploitant d'aérodrome.

Les réunions de la commission donnent lieu à l'établissement d'un procès-verbal.

IV.-Les informations mentionnées au sixième alinéa du I de l'article L. 6325-7 du code des transports, au dernier alinéa de l'article R. 224-2-1 et de l'article R. 224-2-2 sont portées à la connaissance des usagers dans le cadre des consultations prévues au II du présent article.

En outre, pour les aérodromes mentionnés à l'article L. 6323-2 du code des transports et les aérodromes appartenant à l'Etat, l'exploitant d'aérodrome transmet aux membres de la commission consultative économique de l'aérodrome, dans des conditions précisées par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, les éléments suivants :

- a) Des informations sur les résultats et les prévisions de trafic sur l'aérodrome ou les aérodromes concernés ;
- b) Des informations sur les éléments servant de base à la détermination des tarifs des redevances sur l'aérodrome ou les aérodromes concernés ;
- c) Des éléments sur les résultats et les prévisions d'investissement sur l'aérodrome ou les aérodromes concernés.

V.-Sans préjudice des dispositions des articles R. 224-3-3, R. 224-3-4 et R. 224-5, les tarifs des redevances sont rendus publics par l'exploitant de l'aérodrome et sont exécutoires au plus tôt, à l'exception des tarifs fixés par contrat dans les conditions du troisième alinéa du 2° de l'article R. 224-2, un mois après cette publication.

VI. - Pour les aérodromes appartenant à l'Etat et concédés, l'exploitant consulte les usagers sur tout projet d'investissement devant faire l'objet d'une approbation du ministre chargé de l'aviation civile en vertu du cahier des charges applicables à l'aérodrome au sens de l'article R. 223-2. A cette fin, l'exploitant d'aérodrome soumet aux usagers un dossier précisant la nature et la consistance du projet, sa localisation, les objectifs poursuivis, son impact sur l'exploitation de l'aérodrome et une estimation de son coût. L'exploitant transmet un procès-verbal de cette consultation au ministre chargé de l'aviation civile lors de la notification du projet.

Cette consultation s'effectue dans le cadre de la commission consultative économique de l'aérodrome lorsque celui-ci en est doté.

Article R224-3-1

Les tarifs des redevances sont fixés en tenant compte des prévisions d'évolution du trafic de passagers et de marchandises sur l'aérodrome ou les aérodromes considérés ainsi que des éléments suivants :

-les objectifs d'évolution des charges, tenant compte notamment de l'évolution de la qualité des services fournis aux usagers et de celle de la productivité de l'exploitant ;

-les prévisions d'évolution des recettes ;

-les programmes d'investissements et leur financement.

Il peut être aussi tenu compte des profits dégagés par des activités de l'exploitant autres que les services mentionnés à l'article R. 224-1.

L'exploitant d'aérodrome reçoit, compte tenu de ces éléments, une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre d'activités mentionné à l'article L. 6325-1 du code des transports, appréciée au regard du coût moyen pondéré de son capital calculé sur ce périmètre.

Pour les aérodromes mentionnés à l'article L. 6323-2 du code des transports et pour chaque aérodrome appartenant à l'Etat, le ministre chargé de l'aviation civile fixe par arrêté le périmètre des activités pris en compte, ainsi que, le cas échéant, les modalités de prise en compte des profits dégagés par des activités de l'exploitant extérieures à ce périmètre.

Pour les autres aérodromes, le signataire de la convention prévue à l'article L. 6321-3 du code des transports fixe le périmètre des activités pris en compte, ainsi que, le cas échéant, les modalités de prise en compte des profits dégagés par des activités de l'exploitant extérieures à ce périmètre.

Le ministre chargé de l'aviation civile précise par arrêté les autres conditions d'application du présent article.

Article R224-3-2

Pour les aérodromes mentionnés à l'article L. 6323-2 du code des transports, les aérodromes appartenant à l'Etat ainsi que tout aérodrome répondant au critère fixé à l'article L. 6327-1 du même code, les tarifs des redevances perçues en application de l'article R. 224-2, hormis celles mentionnées au troisième alinéa du 2°

de cet article, et, le cas échéant, leurs modulations, sont notifiés et homologués dans les conditions fixées aux articles R. 224-3-3 à R. 224-3-6 sous réserve du III de l'article R. 224-4.

Pour tout aéroport répondant au critère fixé à l'article L. 6327-1 du code des transports, l'autorité administrative chargée de l'homologation est l'Autorité de régulation des transports.

Dans les autres cas, l'autorité administrative chargée de l'homologation est le ministre chargé de l'aviation civile.

Article R224-3-3

En vue de leur homologation, l'exploitant ou, le cas échéant, le signataire de la convention prévue à l'article L. 6321-3 du code des transports, notifie les tarifs des redevances mentionnées à l'article R. 224-2, hormis celles mentionnées au troisième alinéa du 2° de cet article, et, le cas échéant, leurs modulations, au ministre chargé de l'aviation civile et à la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, ainsi qu'à l'Autorité de régulation des transports lorsqu'elle est compétente en application de l'article L. 6327-1 du code des transports.

La notification est effectuée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, quatre mois au moins avant le début de chaque période tarifaire annuelle. Ce délai est ramené à deux mois lorsqu'un contrat a été conclu en application de l'article R. 224-4.

Cette notification est accompagnée des éléments mentionnés à l'article R. 224-3-1 et au IV de l'article R. 224-3, de l'avis de la commission consultative économique de l'aéroport, ainsi que, lorsqu'un contrat a été conclu en application de l'article R. 224-4, des éléments permettant de vérifier le respect du contrat.

Les tarifs des redevances ainsi notifiés et, le cas échéant, leurs modulations, sont rendus publics par l'exploitant au moins deux mois avant le début de chaque période tarifaire.

Dans un délai de quinze jours à compter de la réception de la notification, la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes transmet à l'autorité administrative chargée de leur homologation un avis motivé sur les tarifs ainsi notifiés. L'absence d'avis vaut accord de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes sur les tarifs notifiés.

Article R224-3-4

I.-Lorsque le ministre chargé de l'aviation civile homologue les tarifs des redevances mentionnées à l'article R. 224-2 et, le cas échéant, leurs modulations, il s'assure :

-du respect de la procédure de consultation prévue au II de l'article R. 224-3 ;

-que les tarifs précités et le cas échéant leurs modulations respectent les règles générales applicables aux redevances, qu'ils sont non discriminatoires et que leur évolution, par rapport aux tarifs en vigueur, est modérée ;

-lorsqu'un contrat a été conclu en application de l'article L. 6325-2 du code des transports, du respect des conditions de l'évolution des tarifs prévues par le contrat ;

-en l'absence de contrat pris en application de l'article L. 6325-2 du code des transports, que l'exploitant d'aéroport reçoit une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre d'activités mentionné à

l'article R. 224-3-1, appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital calculé sur ce périmètre et que le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus.

II.-L'autorité administrative chargée de l'homologation peut demander à l'exploitant d'aérodrome de lui transmettre tout élément permettant de justifier sa proposition tarifaire. Elle est notamment fondée à demander à l'exploitant tout élément permettant de vérifier la bonne application des règles d'allocation des actifs, des produits et des charges mentionnées à l'article R. 224-3-1. Toute partie intéressée qui le demande est entendue par cette autorité avant qu'elle ne prenne sa décision.

III.-Les tarifs et leurs modulations sont réputés homologués par l'autorité administrative et deviennent exécutoires dans les conditions fixées au V de l'article R. 224-3 à moins qu'elle n'y fasse opposition dans un délai d'un mois suivant la réception de la notification.

L'exploitant d'aérodrome peut, dans le mois qui suit l'opposition de l'autorité administrative et sans nouvelle consultation des usagers, lui notifier, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, de nouveaux tarifs de redevances et, le cas échéant, leurs modulations. Il rend publics, au plus tard le lendemain de leur notification, les nouveaux tarifs et, le cas échéant, leurs modulations ainsi notifiés.

Ces tarifs et, le cas échéant, leurs modulations sont alors réputés homologués par l'autorité administrative et deviennent exécutoires dans les conditions fixées au V de l'article R. 224-3 à moins qu'elle n'y fasse opposition dans un délai de vingt et un jours suivant la réception de la notification.

Dans le cas où les tarifs des redevances ou leurs modulations ne sont pas homologués, ou en l'absence de l'une des notifications prévues à l'article R. 224-3-3, les tarifs précédemment en vigueur demeurent applicables.

IV. - Si la dernière homologation date de plus de vingt-quatre mois, l'autorité administrative chargée de l'homologation peut fixer les tarifs des redevances et leurs modulations. L'autorité administrative notifie les tarifs et leurs modulations à l'exploitant d'aérodrome et les rend publics. Les tarifs et leurs modulations sont exécutoires au plus tôt quarante-cinq jours après leur publication par l'autorité administrative.

L'exploitant d'aérodrome publie pour information les tarifs et leurs modulations au plus tard quinze jours après leur notification par l'autorité administrative.

La fixation des tarifs et de leurs modulations par l'autorité administrative vaut homologation de ces tarifs et de ces modulations.

Article R224-3-5

Sur demande motivée présentée par un tiers au moins des membres de la commission consultative économique d'un aérodrome, par l'Autorité de régulation des transports lorsqu'elle est compétente en application de l'article L. 6327-1 du code des transports, ou de sa propre initiative, le ministre chargé de l'aviation civile peut saisir pour avis la commission consultative aéroportuaire en cas de différends opposant l'exploitant de l'aérodrome et ses usagers sur la politique de tarification des redevances.

Le ministre peut en outre saisir cette commission, quand un contrat a été conclu en application de l'article L. 6325-2 du code des transports, sur le respect des dispositions du contrat ou sur les circonstances pouvant motiver sa révision ou sa fin anticipée.

Article R224-3-6

Pour les aéroports ne répondant pas au critère fixé à l'article L. 6327-1 du code des transports, l'application par l'exploitant de tarifs de redevances non homologués dans les conditions fixées par la présente section est passible d'une sanction pécuniaire, prononcée par le ministre chargé de l'aviation civile après avis de la commission consultative aéroportuaire, dont le montant est égal à 120 % de la différence entre le chiffre d'affaires annuel résultant des tarifs pratiqués par l'exploitant et des tarifs homologués, sans pouvoir excéder 1 % du chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice clos de l'exploitant. Préalablement à son avis, la commission consultative aéroportuaire entend les observations de l'exploitant.

Section 3 : Dispositions applicables aux aéroports de l'Etat et d'Aéroports de Paris

Article R224-4

I.-Les contrats prévus à l'article L. 6325-2 du code des transports sont passés entre l'Etat, représenté par le ministre chargé de l'aviation civile, et l'exploitant de l'aéroport ou des aéroports considérés. Ils déterminent :

-celles des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 dont les conditions d'évolution font l'objet du contrat ; celles-ci comprennent obligatoirement les redevances mentionnées au 1° de l'article R. 224-2 et les principales redevances accessoires, à l'exception de celles dont les conditions tarifaires sont fixées par contrat dans les conditions du 2° de l'article R. 224-2 ;

-les périodes tarifaires successives, d'une durée n'excédant pas un an, dans lesquelles les redevances susmentionnées sont établies dans le cadre du contrat ; les dates prévisionnelles d'entrée en vigueur des modifications des tarifs des redevances susmentionnées correspondent au début de chacune de ces périodes ;

-le plafond du taux moyen d'évolution de ces redevances pour chaque période tarifaire ;

-l'ajustement de ce plafond en cas d'écart avec les éléments prévisionnels pris en compte en matière de trafic, d'investissements et de charges et en cas d'introduction de nouvelles redevances ;

- le coût moyen pondéré du capital évalué, pour la période couverte par le contrat, sur le périmètre d'activités mentionné à l'article R. 224-3-1.

Ces contrats prévoient les conditions dans lesquelles est vérifié le caractère proportionné des redevances par rapport aux coûts correspondants.

Ils fixent les objectifs de qualité de service, assortis de mécanismes d'incitation financière.

Ils précisent en outre le montant des investissements et les principales opérations d'équipement prévus et leur calendrier.

Les contrats prévoient les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre d'activités mentionné à l'article R. 224-3-1. La signature des contrats par le ministre chargé de l'aviation civile vaut approbation de ces règles.

Les contrats peuvent prévoir les tarifs et leurs modulations applicables sur leur première période tarifaire.

Les contrats peuvent prévoir des modulations de redevances mentionnées à l'article R. 224-2-2, en précisant, le cas échéant, leur amplitude et leur durée. Toutefois, les contrats ne peuvent fixer de limites particulières

aux possibilités prévues au deuxième alinéa de l'article R. 224-2-2 de modulation visant à réduire ou à compenser les atteintes à l'environnement. Toute modulation prévue par le contrat reste par ailleurs soumise à l'homologation annuelle des tarifs de redevances mentionnée à l'article R. 224-3-2.

Ils prévoient les conditions de leur révision ou de leur fin anticipée sur demande du ministre et après avis conforme de la commission consultative aéroportuaire, notamment lorsque des circonstances exceptionnelles et imprévisibles affectent les éléments prévisionnels pris en compte en matière de trafic et d'investissements, dans une mesure telle qu'elles se traduisent par un bouleversement de l'économie du contrat.

Ils peuvent prévoir que les redevances sont perçues, sur les aérodromes d'Aéroports de Paris, par les tiers auxquels cette société a délégué l'exécution de certaines de ses missions en application de l'article L. 6323-4 du code des transports.

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile précise les conditions d'application du présent I.

II. - L'élaboration de tels contrats inclut les phases successives suivantes :

a) L'exploitant rend public un dossier relatif au périmètre d'activités mentionné à l'article R. 224-3-1, qui comprend notamment :

- un bilan de l'exécution du contrat pluriannuel en cours ou, lorsqu'un tel contrat n'a pas été conclu, une étude décrivant sur les années précédentes les évolutions du trafic, des capacités aéroportuaires, de la nature et de la qualité des services rendus, des tarifs des redevances ainsi que des éléments économiques et financiers se rapportant au périmètre concerné ;

- une présentation des hypothèses de l'exploitant pour le contrat à venir, notamment en matière d'évolution du trafic sur l'aérodrome ou les aérodromes qu'il exploite, d'évolution des capacités aéroportuaires, de programmes d'investissements et, le cas échéant, du préfinancement de ceux-ci, d'adéquation des services publics aux besoins des usagers, de qualité de ces services, d'évolution des tarifs des redevances et, le cas échéant, de modulations de celles-ci ;

- une évaluation de l'impact économique et financier de ces hypothèses et, le cas échéant, d'hypothèses alternatives ;

- les hypothèses détaillées du calcul du coût moyen pondéré du capital évalué, pour la période couverte par le contrat, sur le périmètre d'activités mentionné à l'article R. 224-3-1 ; l'exploitant estime ce coût au regard de ses données financières et des données de marché disponibles comparables à la date de saisine. Les entreprises comparables sont celles dont les caractéristiques sont les plus proches de celles de l'exploitant en termes notamment de taille, de nature et de localisation géographique des activités et de cycle d'investissements ;

- le cas échéant, les règles comptables d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre mentionné à l'article R. 224-3-1 ;

Le contenu de ce dossier est précisé par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ;

L'exploitant informe sans délai le ministre chargé de l'aviation civile de la publication du dossier ;

b) A compter de la publication du dossier mentionné au a, le ministre chargé de l'aviation civile peut saisir, lorsqu'elle est compétente, l'Autorité de régulation des transports pour solliciter un avis de cadrage sur le coût moyen pondéré du capital figurant dans le dossier et évalué, pour la période couverte par le contrat, sur le périmètre d'activités mentionné à l'article R. 224-3-1. Cette autorité rend son avis dans les conditions prévues à l'article R. 224-7 ;

c) Dans un délai de six semaines suivant la publication du dossier mentionné au a, les usagers et les autres parties intéressées adressent leurs observations au ministre chargé de l'aviation civile et à la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes. Le ministre chargé de l'aviation civile communique ces observations à l'exploitant d'aérodrome ;

d) Au plus tard douze semaines suivant la publication du dossier mentionné au a, l'exploitant rend public un document par lequel il récapitule les observations des usagers et des autres parties intéressées, justifie la manière dont il envisage d'en tenir compte et en précise le cas échéant les conséquences sur les propositions qu'il avait initialement formulées dans le dossier ;

e) Le ministre chargé de l'aviation civile saisit la commission consultative aéroportuaire mentionnée à l'article L. 228-1 ; la commission consultative aéroportuaire auditionne notamment la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes ; l'avis de la commission est rendu public par ce même ministre ;

f) Sur la base des éléments ci-dessus, le contrat est négocié entre le ministre chargé de l'aviation civile et l'exploitant d'aérodrome.

Dans le cadre de la préparation des contrats, l'exploitant d'aérodrome transmet au ministre chargé de l'aviation civile et au président de la commission consultative aéroportuaire, à leur demande, tout élément permettant d'évaluer l'impact économique et financier des hypothèses retenues pour le contrat à venir, y compris le plan d'affaires, sous format électronique modifiable avec accès aux formules et aux données, permettant à l'exploitant d'aérodrome d'établir sa proposition d'évolution des tarifs des redevances. Dans le cas où des instruments financiers émis par l'exploitant sont admis aux négociations sur un marché réglementé et où ces éléments d'évaluation constituent des informations privilégiées au sens de l'article 7 du règlement (UE) n° 596/2014 du 16 avril 2014, ceux-ci ne peuvent être communiqués à des tiers.

Lorsque le ministre chargé de l'aviation civile est l'autorité chargée de l'homologation et le projet de contrat prévoit les tarifs et leurs modulations applicables sur la première période tarifaire couverte par le contrat, le ministre chargé de l'aviation civile vérifie les conditions prévues au I de l'article R. 224-3-4 ;

g) Lorsque l'Autorité de régulation des transports est compétente en application de l'article L. 6327-1 du code des transports, le ministre chargé de l'aviation civile signe le contrat après son avis conforme. L'autorité est saisie dans les conditions prévues à l'article R. 224-8 et rend son avis dans les conditions prévues à l'article L. 6327-3 du code des transports. L'autorité rend public le projet de contrat dont elle est saisie ;

h) Une fois conclu, le contrat est rendu public ainsi que, le cas échéant, l'avis de l'Autorité de régulation des transports.

III. - Par exception aux articles R. 224-3-3 et R. 224-3-4, lorsque le contrat prévoit les tarifs et leurs modulations applicables sur la première période tarifaire couverte par le contrat, ceux-ci sont réputés homologués à la signature du contrat. Ils deviennent exécutoires au plus tôt un mois après la publication du contrat et un mois après la publication des tarifs par l'exploitant.

Section 4 : Dispositions particulières applicables aux autres aérodromes

Article R224-5

Pour les aérodromes qui n'appartiennent pas à l'Etat et qui ne relèvent pas de l'article L. 6323-2 du code des transports, à l'exception des aérodromes répondant au critère fixé à l'article L. 6327-1 du code des transports, les tarifs des redevances mentionnées au 1° de l'article R. 224-2 et, le cas échéant, leurs modulations, sont notifiés par la personne chargée de leur fixation au représentant de l'Etat dans le département au moins deux mois avant leur entrée en vigueur. Cette notification, communiquée par lettre recommandée avec avis de réception, est accompagnée de l'avis de la commission consultative économique ou, à défaut, du compte rendu de la consultation des usagers, ainsi que des informations mentionnées au IV de l'article R. 224-3.

Article R224-6

Pour les aérodromes exploités par une chambre de commerce et d'industrie, au cas où les ressources provenant de l'exploitation de l'aérodrome sont insuffisantes pour permettre aux ports autonomes ou tous autres établissements publics d'assurer le financement de la participation mise à leur charge par les articles R. 221-8 et R. 223-5, ces établissements peuvent, à titre exceptionnel et avec l'accord des ministres intéressés, payer les dépenses restant à couvrir au moyen de toutes recettes qu'ils sont autorisés à percevoir.

Section 5 : Autorité de régulation des transports

Article R224-7

L'Autorité de régulation des transports rend un avis de cadrage au plus tard deux mois après avoir été saisie, en application du b du II de l'article R. 224-4, sur le coût moyen pondéré du capital évalué, pour la période couverte par le contrat, sur le périmètre d'activités mentionné à l'article R. 224-3-1.

L'autorité peut consulter toute partie intéressée avant de rendre son avis. Toute partie intéressée peut demander à être entendue par cette autorité avant qu'elle ne rende son avis.

Cet avis indique le coût moyen pondéré du capital avec une valeur minimale et une valeur maximale.

Article R224-8

I.-L'Autorité de régulation des transports rend un avis conforme au ministre chargé de l'aviation civile au plus tard deux mois après avoir été saisie, en application du g du II de l'article R. 224-4, d'un projet de contrat régi par l'article L. 6325-2 du code des transports. L'autorité peut prolonger ce délai de deux mois dans des cas exceptionnels et dûment motivés.

II.-Lorsqu'il saisit l'autorité en application du g du II de l'article R. 224-4, le ministre chargé de l'aviation civile lui transmet, outre le projet de contrat :

- le dossier et le document établis par l'exploitant aéroportuaire, mentionnés aux a et d du II de l'article R. 224-4 ;
- les observations des usagers et des autres parties intéressées recueillies en application du c du II de l'article R. 224-4 ;
- l'avis de la commission consultative aéroportuaire rendu en application du e du II de l'article R. 224-4 ;
- les éléments recueillis en application du deuxième alinéa du f du II de l'article R. 224-4, y compris ceux ne pouvant pas être communiqués à des tiers.

A la demande de l'autorité, le ministre chargé de l'aviation civile et l'exploitant d'aérodrome lui transmettent tout élément permettant de justifier leur proposition de contrat.

L'autorité peut consulter toute partie intéressée avant de rendre son avis. Toute partie intéressée peut demander à être entendue par cette autorité avant qu'elle ne rende son avis.

CHAPITRE V : DISPOSITIONS SPECIALES AUX AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE DESTINES PRINCIPALEMENT A LA FORMATION AERONAUTIQUE.

Article R225-1

Les collectivités publiques, les établissements publics et les personnes physiques ou morales de droit privé qui créent ou aménagent un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique et affecté principalement à la formation aéronautique et au tourisme aérien peuvent bénéficier, sous la forme de subvention exclusivement destinée à l'équipement, de l'aide financière de l'Etat prévue à l'article R. 221-7.

Dans la limite d'un maximum fixé chaque année par arrêté ministériel le montant de la subvention ne peut dépasser 30 % des charges d'équipement incombant à la personne qui crée l'aérodrome. Ce montant peut, dans les cas exceptionnels, atteindre 50 % desdites charges sans toutefois que le montant moyen de l'ensemble des subventions puisse dépasser 30 % des charges.

Article R225-2

Les crédits nécessaires à l'octroi de l'aide financière de l'Etat sont inscrits au budget du secrétariat général à l'aviation civile. Ils sont répartis, dans les limites fixées à l'article R. 225-1 après avis de la commission de l'aviation légère et sportive complété par les représentants du ministre de tutelle de la collectivité ou de l'établissement public intéressé et du ministre chargé du budget.

Article R225-3

L'octroi d'une aide financière de l'Etat est subordonné à l'engagement pris par la personne qui crée l'aérodrome de maintenir ce dernier en exploitation pendant vingt années au moins.

Article R225-4

L'aide financière de l'Etat peut être accordée soit en espèces, soit, si la convention prévue à l'article R. 225-5 en dispose ainsi, partiellement en nature.

Article R225-5

Les conventions visées à l'article L. 221-1 et à l'article R. 221-4 et concernant les aérodromes principalement affectés à la formation aéronautique et au tourisme sont définitivement conclues entre le ministre chargé de l'aviation civile et la personne de droit public ou privé qui crée ou aménage l'aérodrome lorsqu'elles sont conformes à une convention type approuvée par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre de l'économie et des finances, du ministre de l'intérieur, du secrétaire d'Etat au budget et du ministre de l'industrie.

Les conventions dont les dispositions dérogent à la convention type doivent, en outre, être spécialement approuvées par les autorités mentionnées à l'alinéa ci-dessus.

Chaque convention indique notamment :

1° Les dispositions prévues aux alinéas a à d de l'article R. 221-4.

2° La durée de l'engagement prévu à l'article R. 225-4 ci-dessus.

3° Eventuellement la part servie en nature de la subvention d'équipement.

4° Les conditions dans lesquelles l'Etat exerce :

Son droit de reprise des installations et matériels qu'il aura procurés à l'aérodrome à titre de subvention en nature ;

Un droit de créance sur la valeur non amortie des autres installations et matériels proportionnellement au montant des subventions d'équipement précédemment allouées par lui.

CHAPITRE VI : SANCTIONS ADMINISTRATIVES.

Article R226-1

Sur proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances, le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer une amende administrative à l'encontre du responsable du vol, propriétaire, exploitant technique ou exploitant commercial d'un aéronef, qui ne respecte pas ou ne fait pas respecter par l'un de ses préposés ou mandataires les mesures qu'il a prises par arrêté en application de l'article R. 221-3 et fixant sur un aérodrome :

1° Les restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de la classification acoustique, de leur capacité en sièges et de leur masse maximale certifiée au décollage ;

2° Les restrictions permanentes ou temporaires apportées à l'exercice de certaines activités en raison des nuisances sonores qu'elles occasionnent ;

3° Les procédures particulières de décollage en vue de limiter les nuisances sonores engendrées par cette phase de vol ;

4° Les règles relatives aux essais moteurs ;

5° Les valeurs maximales de bruit à ne pas dépasser.

Article R226-2

Les manquements aux mesures énumérées à l'article R. 226-1 sont constatés par les fonctionnaires et agents visés à l'article L. 150-13. Ces manquements font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que le montant maximum de l'amende encourue, sont notifiés à la personne concernée et communiqués au ministre chargé de l'aviation civile. La personne concernée est invitée à présenter ses observations dans un délai d'un mois à compter de cette notification.

A l'expiration de ce délai, le ministre chargé de l'aviation civile saisit la Commission nationale de prévention des nuisances qui lui fait une proposition sur les suites à donner aux affaires dont elle a été saisie.

La personne concernée doit avoir connaissance de l'ensemble des éléments de son dossier. Elle doit pouvoir être entendue par la commission avant que celle-ci ne fasse sa proposition et se faire représenter ou assister par la personne de son choix.

Article R226-3

Les amendes administratives sont prononcées par le ministre chargé de l'aviation civile et ne peuvent excéder, par manquement constaté, un montant de 1 500 euros pour une personne physique et de 7 500 euros pour une personne morale. Aucune amende ne peut être prononcée plus de deux ans après la constatation d'un manquement.

Article R226-4

Les amendes administratives font l'objet d'une décision motivée notifiée à la personne concernée. Ces amendes sont recouvrées comme les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction.

Article R226-5

Les membres de la Commission nationale de prévention des nuisances, ainsi que leurs suppléants, sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour une période de trois ans renouvelable.

La commission est présidée par un inspecteur général de l'aviation civile et de la météorologie et comprend en outre :

1° Quatre représentants de l'Etat, dont un proposé par le ministre chargé de l'environnement et un proposé par le ministre chargé de la défense ;

2° Quatre personnalités qualifiées dans le domaine de l'aéronautique, dont au moins un exploitant et un gestionnaire d'aérodrome ;

3° Quatre personnalités qualifiées dans le domaine de l'environnement, proposées par le ministre chargé de l'environnement, dont une au moins au titre des associations de riverains.

Article R226-6

Les membres titulaires ou suppléants de la Commission nationale de prévention des nuisances qui perdent la qualité en fonction de laquelle ils ont été nommés perdent la qualité de membre de la commission.

En cas de vacance survenant plus de six mois avant l'expiration du mandat, il est pourvu à la nomination, dans les conditions prévues à l'article R. 226-5, d'un nouveau membre dont le mandat expire à la date à laquelle aurait expiré le mandat de la personne qu'il remplace.

La commission ne peut délibérer que si au moins huit de ses membres sont présents. La proposition est adoptée à la majorité des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Les fonctions de membre de la Commission nationale de prévention des nuisances sont gratuites. Son secrétariat est assuré par la direction générale de l'aviation civile.

CHAPITRE VII : ENVIRONNEMENT DES AERODROMES.

Section 1 : Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA)

Article R227-1

A compter de la notification, prévue à l'article L. 6361-14 du code des transports, du procès-verbal, à l'occasion de laquelle sont notifiés les griefs retenus et indiqués les textes fondant les poursuites et le montant de l'amende encourue, la personne concernée dispose d'un délai d'un mois pour présenter par écrit ses observations à l'autorité.

A réception des observations ou, à défaut, à l'issue de ce délai, le rapporteur permanent saisit les fonctionnaires et agents chargés de l'instruction des manquements et leur communique, lorsqu'elles existent, les observations de la personne concernée. Ces fonctionnaires et agents ne peuvent échanger avec la personne concernée ou ses représentants qu'en associant le rapporteur permanent à ces échanges.

A l'issue de leur instruction, ces fonctionnaires et agents transmettent le dossier au rapporteur permanent.

Le rapporteur permanent s'assure que le dossier d'instruction contient tous les éléments nécessaires au traitement de l'affaire. Il peut se faire communiquer, par les fonctionnaires et agents chargés de l'instruction, tout complément ou précision qu'il juge utile.

Article R227-2

Lorsqu'il estime le dossier d'instruction complet, le rapporteur permanent le notifie à la personne concernée en lui rappelant les faits reprochés, leur qualification, les textes applicables à ces faits et l'amende encourue, et en l'invitant à présenter ses observations dans un délai d'un mois. Il l'informe en outre des conditions dans lesquelles l'instruction sera close et des conséquences de cette clôture.

Si les observations transmises par la personne concernée lui paraissent justifier un complément d'instruction, le rapporteur permanent les transmet aux fonctionnaires et agents qui en sont chargés. Il adresse à la personne concernée les éventuels éléments nouveaux fournis par ceux-ci, en lui accordant un délai d'un mois pour présenter, le cas échéant, de nouvelles observations.

A compter de la date de clôture de l'instruction, seules les informations qui n'ont pas pu être communiquées avant cette date peuvent être transmises à l'autorité et prises en compte, sauf dérogation accordée par le président de l'autorité. Celui-ci peut demander au rapporteur permanent de faire procéder à un complément d'instruction dans les conditions prévues au précédent alinéa.

Article R227-2-1

Les cas dans lesquels le rapporteur permanent procède au classement sans suite du dossier en application du cinquième alinéa de l'article L. 6361-14 du code des transports sont les suivants :

- 1° Le procès-verbal a été établi plus de deux ans après la commission des faits constitutifs du manquement ;
- 2° La personne visée par le procès-verbal n'est pas au nombre de celles énumérées à l'article L. 6361-12 du code des transports ;
- 3° La personne concernée établit, par la production d'un document officiel ayant date certaine, que les opérations à l'origine de l'établissement du procès-verbal étaient autorisées à la date à laquelle elles se sont produites.

Article R227-2-2

Le procès-verbal, le dossier d'instruction, ses compléments éventuels et la convocation à la séance au cours de laquelle l'affaire doit être examinée sont envoyés à la dernière adresse connue de la personne concernée ou de son mandataire, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, ou par voie électronique dans les conditions prévues par l'article L. 112-15 du code des relations entre le public et l'administration.

Article R227-3

Le président convoque les membres de l'autorité et les membres associés un mois au moins avant la date de la séance relative à l'exercice du pouvoir de sanction. L'ordre du jour et les dossiers complets des affaires inscrites à la séance sont joints à la convocation.

Article R227-4

Les séances relatives à l'exercice du pouvoir de sanction se tiennent valablement en l'absence des membres associés dûment convoqués. Elles sont publiques si la personne poursuivie le demande.

Article R227-5

L'autorité peut entendre, pendant la séance, toute personne dont elle estime l'audition utile, notamment les fonctionnaires et agents chargés de l'instruction.

Seuls prennent part à la délibération sur une affaire les membres de l'autorité ayant assisté aux débats relatifs à celle-ci et, le cas échéant, entendu la défense de la personne concernée.

Section 2 : Modification de la circulation aérienne

Article R227-7

I.-Pour l'application du présent article, on entend par :

- 1° “ Procédure ” : une procédure de vol aux instruments constituée de segments définis par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ;
- 2° “ Jour pertinent ” : une période de vingt-quatre heures au cours de laquelle le sens d'utilisation de la piste a été exclusivement celui permettant l'utilisation de la procédure à créer ou à modifier ;
- 3° “ Année civile de référence ” : une année civile représentative du trafic aérien de l'aérodrome considéré ;
- 4° “ Flux moyen journalier ” : la moyenne, sur les jours pertinents de l'année civile de référence, du nombre de départs ou d'arrivées d'avions munis de turboréacteurs ou de turbopropulseurs utilisant un segment de procédure donné ;
- 5° “ Zone survolée ” : toute zone terrestre qui a fait l'objet d'un flux moyen journalier d'au moins trente survols d'avions munis de turboréacteurs ou de turbopropulseurs en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome ;

6° “ Nombre d'événements sonores aéronautiques de niveau instantané d'au moins 62 dB (A) ” : la moyenne, sur les jours pertinents de l'année civile de référence, du nombre de tels événements pour l'aérodrome considéré.

II.-L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré lorsque les conditions suivantes sont réunies :

1° La procédure à créer ou à modifier concerne une piste qui est utilisée, lors de l'année civile de référence, pour au moins dix pour cent du nombre total de départs et d'arrivées de l'aérodrome concerné ;

2° Le flux moyen journalier sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins trente survols d'avions munis de turboréacteurs ou de turbopropulseurs ;

3° La superficie des zones nouvellement survolées du fait de la création ou de la modification de la procédure est supérieure à dix pour cent de la superficie des zones survolées avant création ou modification où le nombre ou l'altitude des survols est appelé à varier après création ou modification.

III.-L'enquête publique est organisée dans les communes où le nombre ou l'altitude des survols varie du fait de la création ou de la modification de la procédure et qui remplissent l'une des conditions suivantes :

1° Leur territoire était, avant création ou modification, exposé en tout ou partie à un nombre d'événements sonores aéronautiques de niveau instantané d'au moins 62 dB (A) supérieur à dix ;

2° Leur territoire sera, après création ou modification, exposé en tout ou partie à un nombre d'événements sonores aéronautiques de niveau instantané d'au moins 62 dB (A) supérieur à dix.

Section 3 : Restrictions d'exploitation liées au bruit des aéronefs

Article R227-8

Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article R. 221-3, des restrictions d'exploitation au sens du e de l'article 2 de la directive 2002/30/ CE du 26 mars 2002 peuvent être imposées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile sur les aérodromes visés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts. Ces restrictions sont établies aérodrome par aérodrome en prenant en compte les caractéristiques propres de l'aérodrome considéré et les effets prévisibles de la réduction à la source du bruit généré par les aéronefs, des mesures d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de construction et des procédures de navigation aérienne et de conduite de vol visant à limiter le bruit pour les riverains, ainsi que des coûts et avantages que sont susceptibles d'entraîner, outre les restrictions envisagées, ces différentes mesures.

Article R227-9

L'évaluation des caractéristiques d'un aérodrome et des différentes mesures dont il est susceptible de faire l'objet comporte les informations prévues par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile portant notamment sur la situation de l'aérodrome, les effets sur l'environnement du transport aérien en l'absence de mesures visant à en limiter les nuisances sonores et la comparaison des mesures envisagées au regard de leurs conséquences économiques et de leur efficacité environnementale. L'évaluation et les projets de mesures qui en tirent les conséquences sont mis à la disposition de toute personne intéressée dans les services de la direction générale de l'aviation civile.

Lorsque des projets aéroportuaires font l'objet d'une étude d'impact en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, celle-ci vaut évaluation au sens de l'alinéa précédent lorsqu'elle comporte les informations fixées par l'arrêté prévu à ce même alinéa.

Article R227-10

Celles des restrictions d'exploitation visées à l'article R. 227-8 qui sont définies par référence à des critères de performances se fondent sur le bruit émis par l'aéronef, déterminé par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume 1, troisième édition (juillet 1993) de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.

Article R227-11

Lorsqu'une mesure de retrait des aéronefs présentant une faible marge de conformité au sens du d de l'article 2 de la directive 2002/30/ CE du 26 mars 2002, sur un aérodrome entrant dans le champ d'application de la présente section, est prise conformément à l'article R. 227-8, les règles suivantes s'appliquent :

-six mois après la publication de la mesure, le nombre de mouvements effectués dans l'aéroport avec des aéronefs présentant une faible marge de conformité ne peut être supérieur, pour une période donnée, à celui de la période correspondante de l'année précédente ;

-six mois au moins après l'expiration du délai de six mois prévu à l'alinéa précédent, chaque exploitant peut être tenu de réduire le nombre de mouvements de ses aéronefs présentant une faible marge de conformité qui sont utilisés dans l'aéroport, à un rythme annuel qui ne dépasse pas 20 % du nombre annuel de ces mouvements à la date de la décision.

Article R227-12

Les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas :

- aux restrictions d'exploitation qui ont été décidées avant la date d'entrée en vigueur de la directive 2002/30/ CE du 26 mars 2002 ;

- aux modifications mineures d'ordre technique apportées aux restrictions d'exploitation partielles qui n'ont pas d'incidence significative en termes de coûts pour les entreprises de transport aérien et qui ont été introduites après l'entrée en vigueur de la directive 2002/30/CE du 26 mars 2002.

Article R227-13

Les aéronefs présentant une faible marge de conformité immatriculés sur les registres de pays en développement dont la liste est fixée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile sont, pendant une période de dix ans à compter du 28 mars 2002, exemptés de la mesure visée à l'article R. 227-11, à condition :

-que ces aéronefs, pour lesquels a été délivré un certificat attestant qu'ils répondent aux normes acoustiques définies dans le volume 1, deuxième partie, chapitre III, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, aient été utilisés sur l'aérodrome considéré entre le 1er janvier 1996 et le 31 décembre 2001 et ;

-que ces aéronefs aient figuré pendant cette période sur le registre du pays en développement considéré et continuent d'être exploités par une personne établie dans ce pays.

Article R227-14

Le ministre chargé de l'aviation civile peut accorder des autorisations individuelles pour l'exploitation particulière d'aéronefs présentant une faible marge de conformité qui ne pourrait s'exercer sur la base d'autres dispositions de la présente section. Cette exemption est limitée :

- aux aéronefs dont l'exploitation revêt un caractère exceptionnel ;
- aux aéronefs effectuant des vols non commerciaux à des fins de modification, de réparation ou d'entretien.

Article R227-15

En ce qui concerne les aérodromes qualifiés d'aéroports coordonnés en application de l'article R. 221-12, la décision du ministre chargé de l'aviation civile prononçant une mesure de restriction d'exploitation en application de l'article R. 227-8, accompagnée de l'exposé des motifs ayant présidé à son introduction si elle procède au retrait des aéronefs présentant une faible marge de conformité, est publiée au moins deux mois avant la tenue de la conférence internationale de planification des mouvements d'aéronefs relative à la période de planification horaire pertinente.

Article R227-16

Sans préjudice des compétences qui lui sont conférées par les articles L. 571-7 et R. 571-31-4 et suivants du code de l'environnement, le ministre chargé de l'aviation civile peut, en vue de réduire les nuisances sonores, réglementer le trafic des hélicoptères au départ ou à destination ou à proximité de chaque aérodrome situé dans les agglomérations de largeur moyenne comprise entre 1 200 mètres et 3 600 mètres, qui figurent sur la carte aéronautique OACI au 1/500 000, publiée par l'Institut national de l'information géographique et forestière, ainsi que des aérodromes situés à moins d'un demi-mille nautique (926 mètres) ou 463 mètres côté mer pour les agglomérations littorales dans les conditions fixées aux articles R. 227-17 à R. 227-19.

Article R227-17

Le ministre chargé de l'aviation civile peut fixer, pour chaque aérodrome relevant de sa compétence situé dans les zones mentionnées à l'article R. 227-16, tout ou partie des limitations suivantes :

I.-Limiter, en fonction des caractéristiques de l'environnement et des conditions d'exercice de l'activité aérienne des aérodromes concernés, le nombre maximal de mouvements d'hélicoptères par plage horaire, par jour, mois, saison et année ;

II.-Déterminer les plages horaires et hebdomadaires dans lesquelles le trafic des hélicoptères dont le niveau de performance acoustique est inférieur à un seuil fixé par ce ministre est interdit ;

III.-Déterminer les plages horaires et hebdomadaires pendant lesquelles les essais moteurs sont interdits.

Le ministre peut prévoir les cas où il peut exceptionnellement être dérogé en raison de manifestations à caractère international ou d'importance économique majeure aux limites fixées en application du I du présent article.

Les limitations fixées en application du présent article ne concernent pas les transports sanitaires ni les missions urgentes de protection civile.

L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires instituée aux articles L. 227-1 et suivants et, lorsqu'elles existent, les commissions consultatives de l'environnement des aérodromes concernés sont consultées sur les projets d'arrêtés pris en application du présent article.

Article R227-18

L'exploitant de chaque aérodrome situé dans une zone définie à l'article R. 227-16 tient à jour un registre des mouvements d'hélicoptères. Il recense, pour chaque mouvement, l'heure, le type d'appareil et, lorsqu'il s'agit d'un transport sanitaire ou d'une mission urgente de protection civile, l'objet du vol. Ce registre peut être consulté.

Article R227-19

Durant la phase d'approche, l'atterrissage et le décollage au départ ou à destination des aérodromes situés dans les zones définies à l'article R. 227-16, les équipages sont tenus de respecter les procédures de conduite à moindre bruit définies dans le manuel de vol ou d'exploitation de leur aéronef.

Article R227-20

Les manquements aux règles fixées par le ministre chargé de l'aviation civile en application de l'article R. 227-17 peuvent donner lieu au prononcé des sanctions administratives prévues à l'article L. 227-4.

TITRE III : AERODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE.

CHAPITRE Ier : DEFINITIONS.

Article R231-1

Les dispositions du chapitre IV du titre II du présent livre du code relatives aux redevances pour services rendus aux usagers sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont applicables de plein droit aux usagers civils des aérodromes sur lesquels, bien qu'ils ne soient pas ouverts à la circulation aérienne publique, a été autorisée une activité aérienne civile et commerciale, réserve faite des cas où la convention passée entre l'Etat et la personne qui a créé l'aérodrome prévoit des dispositions contraires.

CHAPITRE II : AERODROMES A USAGE RESTREINT.

Article R232-1

Pour les aérodromes agréés à usage restreint appartenant à l'Etat et accueillant une activité civile ou commerciale peuvent être accordées les concessions prévues par l'article R. 223-2, auxquelles s'appliquent les dispositions des articles R. 223-5 et R. 223-6.

Article R232-2

Les dispositions du chapitre IV du titre II du présent livre du code relatives aux redevances pour services rendus aux usagers sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont applicables de plein droit sur les aérodromes agréés à usage restreint, réserve faite des cas où la convention passée entre l'Etat et la personne qui a créé l'aérodrome prévoit des dispositions contraires.

CHAPITRE III : AERODROMES A USAGE PRIVE.

TITRE IV : SERVITUDES AERONAUTIQUES.

CHAPITRE Ier : DISPOSITIONS GENERALES.

Article R241-3

Les servitudes prévues à l'article R. 241-1 assureront à la navigation aérienne, conformément à l'annexe 14 de la convention relative à l'aviation civile internationale en date du 7 décembre 1944 ou aux conventions internationales civiles et militaires, des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des standards et des recommandations de l'organisation de l'aviation civile internationale.

CHAPITRE II : SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT.

Article R242-1

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement établi pour les aérodromes d'intérêt national ou international mentionnés à l'article L. 6311-1 du code des transports est approuvé et rendu exécutoire par décret en Conseil d'Etat, à moins que les conclusions du rapport d'enquête et les avis des collectivités publiques intéressées ne soient favorables, auquel cas il est statué par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, en accord, s'il y a lieu, avec le ministre de la défense. Pour les autres aérodromes, le plan de servitudes aéronautiques est approuvé et rendu exécutoire par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, en accord, s'il y a lieu, avec le ministre de la défense.

La liste des pièces à annexer à la demande est fixée par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et de la défense nationale.

L'autorisation est réputée accordée en l'absence de réponse de l'autorité administrative à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la date de réception de la demande.

La déclaration d'utilité publique de tout ou partie des opérations nécessaires à la mise en oeuvre du plan des servitudes peut être contenue dans le décret ou l'arrêté rendant celui-ci exécutoire si l'autorité qui statue a elle-même compétence pour prononcer cette déclaration.

Article R242-2

En cas d'urgence des mesures provisoires de sauvegarde peuvent être prises par arrêté ministériel après enquête publique.

Ces mesures provisoires cessent d'être applicables si, dans un délai de deux ans à compter de cet arrêté, elles n'ont pas été reprises dans un plan de dégagement régulièrement approuvé.

CHAPITRE III : SERVITUDES AERONAUTIQUES DE BALISAGE.

Article R243-1

Le ministre chargé de l'aviation civile ou, pour les aérodromes ou itinéraires qui le concernent, le ministre chargé de la défense nationale peut prescrire le balisage de jour et de nuit ou le balisage de jour ou de nuit de tous les obstacles qu'il juge dangereux pour la navigation aérienne.

De même il peut prescrire l'établissement de dispositifs visuels ou radio-électriques d'aides à la navigation aérienne.

Il peut également prescrire la suppression ou la modification de tout dispositif visuel, autre qu'un dispositif de balisage maritime ou de signalisation ferroviaire ou routière de nature à créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne.

CHAPITRE IV : DISPOSITIONS PARTICULIERES A CERTAINES INSTALLATIONS.

Article R244-1

A l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement en application du présent titre, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne est soumis à une autorisation spéciale du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense.

Des arrêtés ministériels déterminent les installations soumises à autorisation ainsi que la liste des pièces qui doivent être annexées à la demande d'autorisation.

L'autorisation peut être subordonnée à l'observation de conditions particulières d'implantation, de hauteur ou de balisage suivant les besoins de la navigation aérienne dans la région intéressée.

Le silence gardé à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la date de réception de la demande d'autorisation vaut accord.

Lorsque les installations en cause ainsi que les installations visées par la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie qui existent à la date du 8 janvier 1959, constituent des obstacles à la navigation aérienne, leur suppression ou leur modification peut être ordonnée par décret.

Les dispositions de l'article R. 242-3 ci-dessus sont dans ce cas applicables.

CHAPITRE V : TERRAINS RESERVES.

Article R245-2

Des décrets préciseront les modalités d'application du présent titre.

TITRE V : AEROPORTS DE PARIS.

Article R251-1

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile désigne un commissaire du Gouvernement et un commissaire du Gouvernement adjoint habilités à siéger, avec voix consultative, au conseil d'administration de la société Aéroports de Paris.

Article R251-2

Chaque représentant des salariés dispose, pour l'exercice de son mandat d'administrateur de la société Aéroports de Paris, d'un crédit d'heures égal à la moitié de la durée légale du travail.

Article R251-3

Le conseil d'administration de la société Aéroports de Paris établit les statuts du personnel ainsi que les échelles de traitements, salaires et indemnités et les soumet à l'approbation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de l'économie et des finances. A défaut de décision expresse intervenant dans le délai de deux mois à compter de la réception de la délibération, l'approbation est réputée acquise.

TITRE VI : AEROPORT DE BALE-MULHOUSE.

Article R260-1

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est admis au bénéfice des dispositions prévues par les articles R. 224-4 et R 224-6.

Article R260-2

L'aéroport de Bâle-Mulhouse a le pouvoir de délivrer, dans les conditions prévues au II de l'article R. 57-4 du code du domaine de l'Etat, les titres d'occupation du domaine public de l'Etat en application des articles L. 34-1 à L. 34-9 dudit code et de l'article 3 de la loi n° 94-631 du 25 juillet 1994.

TITRE VII : AEROPORTS D'INTERET GENERAL SITUES HORS DU TERRITOIRE DE LA FRANCE METROPOLITAINE.

TITRE VIII : DISPOSITIONS PENALES

CHAPITRE Ier : SERVITUDES AERONAUTIQUES.

Article R281-1

La commission prévue par l'article L. 281-4 est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile ou, pour les aérodromes ou itinéraires qui le concernent, par le ministre de la défense.

Elle mentionne l'objet du commissionnement et la circonscription géographique dans laquelle l'agent commissionné a vocation, en raison de son affectation, à constater les infractions.

Article R281-2

Les agents commissionnés en application de l'article R. 281-1 prêtent serment devant le tribunal judiciaire de leur résidence administrative.

Article R281-3

La formule du serment est la suivante :

"Je jure de procéder avec exactitude et probité, dans la limite des lois et règlements en vigueur, à la constatation des infractions mentionnées à l'article L. 281-1 du code de l'aviation civile".

"Je jure également de ne rien révéler ou utiliser de ce qui se ra porté à ma connaissance à l'occasion de l'exercice de mes fonctions."

CHAPITRE II : PROTECTION DES AERODROMES, DES AERONEFS AU SOL ET DES INSTALLATIONS A USAGE AERONAUTIQUE.

Section 1 : Dispositions communes

Article R282-1

Pour la constatation des infractions aux dispositions visées aux articles R. 282-2 et R. 282-3 ainsi que pour la constatation des manquements aux dispositions mentionnées aux articles R. 217-2 et R. 217-3, l'habilitation prévue à l'article L. 6372-1 du code des transports est prononcée par le ministre chargé des transports. Elle

mentionne son objet et la circonscription géographique dans laquelle l'agent habilité à cet effet a vocation, en raison de son affectation, à constater ces infractions et manquements.

Article R282-1-1

Les agents habilités en application de l'article R. 282-1 prêtent serment devant le tribunal judiciaire de leur résidence administrative.

Article R282-1-2

La formule du serment est la suivante :

" Je jure de procéder avec exactitude et probité, dans la limite des lois et règlements en vigueur, à la constatation des infractions aux dispositions visées aux articles R. 282-2 et R. 282-3 du code de l'aviation civile ainsi qu'à la constatation des manquements aux dispositions mentionnées aux articles R. 217-2 et R. 217-3 du même code.

" Je jure également de ne rien révéler ou utiliser de ce qui sera porté à ma connaissance à l'occasion de l'exercice de mes fonctions. "

Article R282-1-3

Sans préjudice des compétences reconnues aux officiers et agents de police judiciaire, les contraventions de grande voirie sur les aérodromes mentionnées à l'article L. 2132-13 du code général de la propriété des personnes publiques peuvent être constatées par les agents de la direction générale de l'aviation civile ainsi que par les personnels de l'exploitant de l'aérodrome, assermentés et habilités à cet effet.

Section 2 : Sécurité

Article R282-2

Sans préjudice de l'application des dispositions régissant le cas des contraventions de grande voirie et le cas des contraventions au code de la route en zone librement accessible au public, ceux qui ont contrevenu aux dispositions de l'arrêté préfectoral pris en application du II de l'article R. 213-1-4 sont punis :

1. De l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe, lorsque l'infraction a été commise à l'intérieur d'une zone non librement accessible au public dont l'accès est réglementé ;
2. De l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe dans la zone qui inclut les parties d'un aérodrome, y compris la totalité ou une partie des terrains et des bâtiments adjacents, qui ne se trouvent pas dans une zone non librement accessible au public dont l'accès est réglementé.

Section 3 : Sûreté

Article R282-3

Sans préjudice de l'application des dispositions régissant le cas des contraventions de grande voirie et le cas des contraventions au code de la route en zone côté ville, ceux qui ont contrevenu aux dispositions de l'arrêté préfectoral pris en application des points c et d de l'article R. 213-1-5 sont punis :

1. De l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe, lorsque l'infraction a été commise à l'intérieur de la zone côté piste.

Sera punie de la même amende toute personne pénétrant à l'intérieur de la zone côté piste ou, le cas échéant, dans un des différents secteurs et zones qui composent cette dernière sans raison légitime de s'y trouver ;

2. De l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe, lorsque l'infraction a été commise dans la zone côté ville.

CHAPITRE III : CONTROLE SANITAIRE AUX FRONTIERES.

Partie réglementaire - Décrets en Conseil d'Etat

LIVRE III : TRANSPORT AERIEN

TITRE Ier : DISPOSITIONS GENERALES. DEFINITIONS.

TITRE II : CONTRAT DE TRANSPORT

CHAPITRE Ier : TRANSPORT DE MARCHANDISES.

Article R321-1

L'action en responsabilité contre le transporteur aérien de marchandises prévue à l'article L. 321-5 doit être portée au choix du demandeur soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

CHAPITRE II : TRANSPORT DE PERSONNES.

Article R322-1

Il est dressé une liste nominative des passagers embarqués dont le duplicata doit se trouver à bord de l'aéronef et être communiqué sur leur demande aux autorités chargées de la police de la circulation.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux déplacements qui comportent le retour sans escale à l'aérodrome du départ.

Article R322-2

L'action en responsabilité contre le transporteur aérien de personnes devra être exercée dans les conditions prévues à l'article R. 321-1.

Article R322-3

Dans le présent chapitre, les notions de "transporteur contractuel" et de "transporteur de fait" s'entendent au sens du chapitre V de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999. Le transporteur effectif est celui des deux qui assure le service.

Article R322-4

Toute personne qui commercialise des titres de transport aérien informe le consommateur, pour chaque tronçon de vol, de l'identité du transporteur contractuel et, le cas échéant, du transporteur de fait.

Cette information est communiquée par écrit ou par voie électronique dès que l'identité du transporteur effectif est connue et au plus tard lors de la conclusion du contrat de transport aérien.

Pour les contrats conclus par téléphone, le consommateur reçoit un document écrit ou électronique confirmant cette information.

Article R322-5

Pour les vols non réguliers affrétés, l'information prévue à l'article R. 322-4 est fournie sous la forme d'une liste comprenant au maximum, par tronçon, trois transporteurs, au nombre desquels figurent le transporteur contractuel et le transporteur de fait auquel l'affréteur commercial aura éventuellement recours.

Dès qu'elle est connue, l'identité du transporteur aérien effectif est communiquée par écrit ou par voie électronique au consommateur. Cette information est communiquée au plus tard huit jours avant la date prévue au contrat de transport ou au moment de la conclusion du contrat si celle-ci intervient moins de huit jours avant le début du voyage.

Article R322-6

Après la conclusion du contrat de transport aérien, le transporteur contractuel informe le consommateur, pour chaque tronçon de vol figurant à ce contrat, de toute modification de l'identité du transporteur assurant effectivement ce tronçon.

Cette modification, dès qu'elle est connue, est portée sans délai à la connaissance du consommateur, le cas échéant par l'intermédiaire de la personne ayant vendu le titre de transport aérien. Le consommateur en est informé au plus tard au moment de l'enregistrement ou, en cas de correspondance s'effectuant sans enregistrement préalable, avant les opérations d'embarquement.

Article R322-7

Les compagnies aériennes effectuant des transports à destination des zones du territoire national où la vaccination anti-amarile est obligatoire vérifient, avant l'embarquement, que les voyageurs sont régulièrement autorisés à atterrir au point d'arrivée et aux escales prévues et sont à cet égard en possession d'un certificat de vaccination anti-amarile ou d'un certificat de contre-indication médicale à cette vaccination.

CHAPITRE III : LOCATION D'AERONEFS.

TITRE III : ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN.

Article R330-1

I.-Les décisions relatives aux licences d'exploitation des transporteurs aériens publics, notamment leur délivrance, leur transformation en licence temporaire, leur suspension et leur retrait, sont prises par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, sous réserve des dispositions de l'article R. 330-19, après avis du Conseil supérieur de l'aviation marchande.

Toutefois, cet avis n'est pas requis préalablement au renouvellement d'une licence temporaire décidé après la prolongation d'une période de procédures de sauvegarde ou de redressement judiciaire, ou au retrait intervenant à la suite de la liquidation judiciaire de la société ou de sa dissolution.

L'avis du conseil est émis après que le transporteur a été invité à présenter ses observations devant celui-ci.

II.-Les dispositions des paragraphes 1 à 4 et 6 de l'article 5 du règlement (CEE) n° 2407/92 du 23 juillet 1992 s'appliquent aux transporteurs aériens effectuant des transports aériens publics au moyen exclusivement d'aéronefs de moins de 20 sièges ou dont la masse maximale au décollage est inférieure à 10 tonnes dès lors que leur chiffre d'affaires annuel est supérieur à 3 millions d'euros ou qu'ils exploitent des services réguliers.

III.-Pour l'application des dispositions du dernier alinéa de l'article L. 330-1 du présent code, les transports aériens de passagers, de fret ou de courrier visés au 2 de l'article 1er du règlement (CEE) n° 2407/92 du 23 juillet 1992 ne nécessitent l'obtention d'une licence d'exploitation et d'un certificat de transporteur aérien que si la capacité d'emport, équipage compris, des aéronefs utilisés est supérieure selon les cas :

Pour les aéronefs non entraînés par un organe moteur, à quatre personnes ou 400 kilogrammes de charge :

Pour les vols locaux à :

-trois personnes lorsque le vol local est effectué au moyen d'un giravion ;

-cinq personnes dans les autres cas. Toutefois, les vols locaux effectués au moyen d'avions à turboréacteurs nécessitent dans tous les cas une licence d'exploitation et un certificat de transporteur aérien.

Le vol local est, pour l'application du présent article, un vol :

-sans escale ;

-dont les points de départ et d'arrivée sont identiques ;

-de moins de trente minutes entre le décollage et l'atterrissage sauf pour les aéronefs ultra-légers motorisés ;

-durant lequel l'aéronef ne s'éloigne pas à plus de quarante kilomètres de son point de départ.

Article R330-1-1

En dehors des cas visés au III de l'article R. 330-1, l'activité de transport aérien public mentionnée à l'article L. 330-1 est subordonnée, en ce qui concerne le respect des garanties techniques, à la détention par l'entreprise de transport concernée d'un certificat de transporteur aérien en cours de validité conformément aux dispositions des articles 2 (d) et 9 du règlement (CEE) n° 2407/92 du 23 juillet 1992.

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile fixe les règles relatives notamment au contenu du certificat de transporteur aérien, à sa durée de validité, aux justifications à produire par les entreprises de transport aérien en vue de son obtention.

Article R330-1-2

Le ministre chargé de l'aviation civile délivre les certificats de transporteur aérien.

Article R330-2

Seule peut obtenir une licence d'exploitation de transporteur aérien l'entreprise qui exerce, à titre principal, une activité de transporteur aérien public et qui a son principal établissement et, le cas échéant, son siège social sur le territoire de la République française.

L'entreprise doit être détenue et continuer à être détenue, soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres de la Communauté européenne ou parties à l'accord sur l'Espace économique européen ou à tout autre accord ayant la même portée en matière de transport aérien, ou par des ressortissants de ces Etats. Les sociétés cotées, notamment, doivent être en mesure à tout moment d'établir qu'elles sont effectivement contrôlées par ces Etats ou leurs ressortissants.

Toute entreprise ayant directement ou indirectement une participation de contrôle dans un transporteur aérien doit satisfaire aux conditions prévues à l'alinéa précédent.

Article R330-2-1

En application de l'article L. 1262-3 du code du travail, les entreprises de transport aérien sont assujetties aux dispositions du code du travail applicables aux entreprises établies sur le territoire national, notamment au titre de leurs bases d'exploitation situées sur les aérodromes français.

Une base d'exploitation se définit par l'exercice d'une activité habituelle, stable et continue de transport aérien mettant en œuvre des moyens techniques, matériels et humains, dont le recours à des salariés ayant le centre effectif de leur activité professionnelle sur l'aérodrome concerné.

Au sens des dispositions qui précèdent, le centre de l'activité professionnelle d'un salarié est le lieu où, de façon habituelle, il travaille ou celui où il prend et termine son service.

Article R330-3

Les transporteurs aériens titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par la France et les autres transporteurs aériens exerçant une activité de transport aérien public sur le territoire français fournissent au ministre chargé de l'aviation civile ou à toute personne désignée par lui des renseignements statistiques sur leur trafic selon des modalités fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article R330-4

Les transporteurs aériens titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par la France ne peuvent exercer une activité de transport aérien public qu'au moyen d'aéronefs inscrits au registre d'immatriculation français. Toutefois, un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile fixe, sans préjudice des dérogations prévues aux paragraphes 2 (b) et 3 de l'article 8 du règlement (CEE) n° 2407/92 du 23 juillet 1992, les conditions dans lesquelles des aéronefs immatriculés dans les Etats membres de la Communauté européenne autres que la France ou dans les Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen ou à tout autre accord ayant la même portée en matière de transport aérien peuvent être utilisés.

Article R330-5

La délivrance et le maintien en état de validité d'une licence d'exploitation sont subordonnés au respect de conditions d'honorabilité et d'absence de faillite par les personnes qui assurent la direction permanente et effective de l'entreprise de transport aérien.

Les ressortissants français sont réputés remplir ces conditions lorsqu'ils n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite personnelle ou d'une condamnation définitive mentionnée au bulletin n° 2 de leur casier judiciaire ou sur une pièce équivalente et entraînant l'interdiction d'exercer une activité professionnelle ou sociale.

Pour les ressortissants d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ou partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou à tout autre accord ayant la même portée en matière de transport aérien, ces conditions sont appréciées selon les modalités prévues à l'article 6 du règlement (CEE) n° 2407/92.

Article R330-6

I.-L'exploitation, par un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par la France, ou par un transporteur aérien établi en France titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par un autre Etat membre de la Communauté européenne, de services aériens réguliers ou non réguliers sur des liaisons comportant au moins un point d'escale en France et pour lesquelles le règlement (CEE) n° 2408/92 du 23 juillet 1992 ne s'applique pas est autorisée par le ministre chargé de l'aviation civile. Un arrêté du ministre précise, notamment, les conditions dans lesquelles l'avis du Conseil supérieur de l'aviation marchande peut être requis pour l'autorisation d'exploitation de services réguliers, ainsi que les critères selon lesquels sont appréciées les demandes concurrentes émanant de différents transporteurs dans le cas d'une limitation des droits de trafic ou du nombre de transporteurs aériens susceptibles de les exploiter. Le silence gardé pendant plus de trois mois par le ministre sur une demande vaut décision de rejet.

Les zones dans lesquelles le transporteur est autorisé à assurer des services non réguliers, les lignes régulières qu'il est autorisé à exploiter ainsi que la durée et, le cas échéant, les conditions associées à ces autorisations sont fixées par l'arrêté d'autorisation.

Un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par un Etat membre de la Communauté européenne autre que la France est établi au sens du premier alinéa lorsqu'il exerce de façon stable, habituelle et continue une activité de transport aérien à partir d'une base d'exploitation située sur le territoire national telle que définie à l'article R. 330-2-1.

Les dispositions du I sont applicables sous réserve de celles de l'article R. 330-19-1.

II.-L'exploitation, par un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par un autre Etat membre de la Communauté et qui n'est pas établi en France, ou par un transporteur titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou à tout autre accord ayant la même portée en matière de transport aérien, de services aériens réguliers ou non réguliers sur des liaisons comportant au moins un point d'escale en France et pour lesquelles le règlement (CEE) n° 2408/92 ne s'applique pas est soumise à autorisation dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

III.-L'exploitation par un transporteur aérien, autre que ceux visés aux I et II, de services aériens réguliers ou non réguliers comportant au moins un point d'escale en France est soumise à autorisation dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article R330-7

Le ministre chargé de l'aviation civile peut décider, sur proposition de collectivités territoriales ou d'autres personnes publiques intéressées et sous réserve des compétences spécifiques attribuées à certaines d'entre elles, d'imposer des obligations de service public sur des services aériens réguliers dans les conditions définies à l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92 du 23 juillet 1992.

Dans ce cadre, si aucun transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par la France ou un autre Etat membre de la Communauté européenne ou partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou à tout autre accord ayant la même portée en matière de transport aérien n'a commencé ou n'est sur le point de commencer l'exploitation de services aériens sur une liaison, conformément aux obligations de service public imposées sur cette liaison, le ministre chargé de l'aviation civile peut, par arrêté, en limiter l'accès à un seul transporteur qui est choisi à l'issue d'une procédure d'appel d'offres pour une période maximale de trois ans renouvelable.

Article R330-8

I.-Sous réserve des dispositions de l'article R. 330-19-1, les programmes d'exploitation de services aériens de transport public au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire national doivent être déposés auprès du ministre chargé de l'aviation civile dans les conditions suivantes :

1. Les programmes d'exploitation de services aériens réguliers doivent être déposés au moins un mois avant le début de leur mise en oeuvre et comporter une série d'indications sur les conditions techniques et commerciales d'exploitation précisées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ;

2. Les programmes d'exploitation de services aériens non réguliers doivent être déposés dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

II.-Les programmes d'exploitation de services aériens réguliers et non réguliers de transport public déposés conformément aux dispositions du I peuvent être mis en oeuvre dans les conditions suivantes :

1. Les programmes d'exploitation de services aériens réguliers et non réguliers de transport public, effectués sur le territoire de la Communauté européenne ou des Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen ou à tout autre accord ayant la même portée en matière de transport aérien, sur des liaisons comportant au moins un point d'escale en France, par des transporteurs titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par l'un de ces Etats, peuvent être mis en oeuvre si le ministre chargé de l'aviation civile ne s'y est pas opposé dans un délai de quinze jours suivant leur dépôt, sous réserve, le cas échéant, de l'application des dispositions de l'article R. 330-9 ;

2. Dans tous les autres cas, les programmes d'exploitation doivent recueillir l'approbation du ministre chargé de l'aviation civile. Le silence gardé par le ministre pendant plus d'un mois à compter du dépôt vaut décision de rejet.

III.-Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à l'exploitation de services aériens non réguliers de transport public réalisés par des transporteurs titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par la France, un autre Etat membre de la Communauté européenne ou un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou à tout autre accord ayant la même portée en matière de transport aérien, sur des liaisons comportant au moins un point d'escale en France et pour lesquelles le règlement (CEE) n° 2408/92 du 23 juillet 1992 ne s'applique pas, lorsqu'ils sont effectués au moyen d'aéronefs dont la capacité ne dépasse pas 20 sièges ou dont la masse maximale au décollage n'excède pas 10 tonnes et que le chiffre d'affaires annuel du transporteur ne dépasse pas un montant équivalent à trois millions d'euros.

Article R330-9

L'exploitation de services aériens par des transporteurs titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par la France au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire national, dans le cadre d'accords commerciaux aux termes desquels le transporteur contractuel n'est pas le transporteur de fait au sens de la convention de Guadalajara du 18 septembre 1961 complétant la convention de Varsovie du 12 octobre 1929, nécessite une autorisation qui est délivrée dans les conditions fixées par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Cet arrêté fixe, notamment, les conditions d'ordre économique et social qui doivent être remplies et précise celles qui sont requises dans le domaine de la sécurité des vols.

Article R330-10

I.-Les transporteurs aériens qui exploitent des services aériens réguliers de passagers au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire national transmettent au ministre chargé de l'aviation civile leurs conditions générales de transport, y compris les avantages de toute nature consentis à la clientèle.

II.-1. Les transporteurs aériens titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par la France, un autre Etat membre de la Communauté européenne ou un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou à tout autre accord ayant la même portée en matière de transport aérien déposent auprès du ministre chargé de l'aviation civile les tarifs de passagers qu'ils proposent directement au public relatifs à des services aériens intracommunautaires ou à destination ou en provenance d'un Etat partie à l'un des accords susmentionnés, y compris leurs conditions d'application, un jour au moins avant leur entrée en vigueur sauf s'il s'agit d'un alignement sur un tarif existant, auquel cas seule une notification préalable est requise.

2. Dans tous les autres cas, les tarifs de passagers et leurs conditions d'application doivent recueillir l'homologation préalable du ministre chargé de l'aviation civile.

Celle-ci est réputée acquise si le ministre n'a pas fait connaître son opposition dans un délai de quinze jours après l'envoi des tarifs ou, le cas échéant, des renseignements complémentaires demandés.

Pour les liaisons faisant l'objet d'obligations de service public mentionnées à l'article R. 330-7, les dispositions du présent 2 s'appliquent, y compris aux tarifs de fret.

3. Le ministre chargé de l'aviation civile peut demander à toute autre personne qu'un transporteur aérien, habilitée à commercialiser des titres de transport aérien, de se conformer aux dispositions des paragraphes 1 et 2 précédents.

Article R330-11

Les entreprises titulaires d'une licence d'exploitation de transporteur aérien délivrée par la France doivent, sur la demande des agents de l'Etat chargés de l'application des dispositions du présent livre, communiquer à ceux-ci tous les documents nécessaires à l'exercice de leur mission.

Article R330-12

Sans préjudice des sanctions pénales qui pourraient être infligées aux transporteurs aériens en vertu des lois et règlements en vigueur ainsi que des sanctions prévues aux articles L. 330-4 et R. 330-20 du présent code, les mesures suivantes pourront être prises :

-suspension ou retrait du certificat de transporteur aérien par l'autorité qui l'a délivré conformément aux dispositions de l'article R. 330-12-1 lorsque les conditions ayant présidé à sa délivrance ne sont plus respectées ou lorsque le transporteur utilise ses aéronefs sans se conformer aux dispositions des articles R. 133-1-1 et R. 330-1-1 et des arrêtés pris pour leur application ;

Le certificat de transporteur aérien peut également être suspendu ou retiré par la même autorité et dans les mêmes conditions lorsque l'entreprise ne se conforme pas à ses obligations telles qu'elles résultent des articles R. 133-1-3, R. 133-4 et R. 133-4-1 ;

-suspension ou retrait de la licence d'exploitation de transporteur aérien par l'autorité qui l'a délivrée en application des dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 330-1 lorsque les conditions ayant présidé à sa délivrance ne sont plus remplies.

Article R330-12-1

Le retrait du certificat de transporteur aérien est prononcé par l'autorité ayant délivré le certificat, après que le transporteur intéressé a été mis à même de présenter des observations. Toutefois, en cas d'urgence, la suspension du certificat peut être prononcée sans formalité.

Article R330-12-2

I.-En cas de menace pour la sécurité nationale présentant à la fois un caractère d'urgence et de particulière gravité, le ministre chargé de l'aviation civile peut suspendre, pour une durée qui ne peut excéder un mois, l'autorisation d'exploiter des services de transport aérien entre un aéroport étranger et le territoire national, accordée à une entreprise de transport aérien en application de l'article R. 330-6 du code de l'aviation civile.

II.-Dans les mêmes circonstances, le préfet de région du lieu du principal établissement de l'entreprise de transport aérien peut suspendre, pour une durée qui ne peut excéder un mois, l'autorisation d'exploiter des services de transport aérien entre un aéroport étranger et le territoire national, accordée à cette entreprise en application de l'article R. 330-19-1 du code de l'aviation civile.

Article R330-13

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 5e classe le fait pour toute personne :

-d'exercer l'activité de transporteur aérien public sans être titulaire d'une licence d'exploitation conformément aux prescriptions de l'article L. 330-1 ;

-de ne pas déférer à la demande qui lui est faite en application des articles R. 133-1-3, R. 330-3 et R. 330-11 ou de transmettre des informations mensongères ou erronées ;

-d'effectuer des services aériens sans l'autorisation prévue à l'article R. 330-9.

La récidive de la contravention prévue au présent article est réprimée conformément aux articles 132-11 et 132-15 du code pénal.

Article R330-15

Les peines d'amende prévues à l'article R. 330-13 pourront être appliquées autant de fois qu'il aura été effectué de vols ou délivré de titres de transport en contravention aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Article R330-17

Dans les territoires d'outre-mer, les infractions définies à l'article R. 330-15 seront punies de la peine d'amende prévue par le 4° de l'article 131-13 du code pénal pour les contraventions de la quatrième classe autant de fois qu'il est prévu à l'article R. 330-16.

Article R330-18

Les modalités de la transaction prévue à l'article L. 330-9, autres que celles relatives à l'autorité compétente pour faire la proposition de transaction, sont fixées par les II, III et IV de l'article R. 151-8.

La proposition de transaction est faite par le ministre chargé de l'aviation civile sauf lorsque l'infraction a été commise dans les départements d'outre-mer pour lesquels s'appliquent les dispositions prévues aux I-1 et I-2 de l'article R. 151-8. Le préfet de région est compétent lorsque l'infraction concerne un transporteur aérien entrant dans le champ d'application des dispositions de l'article R. 330-19.

Article R330-19

La licence d'exploitation de transporteur aérien est délivrée, transformée en licence temporaire, suspendue et retirée par le préfet de région du lieu du principal établissement de l'entreprise, lorsque l'entreprise intéressée exploite exclusivement des aéronefs d'une masse maximale au décollage inférieure à 10 tonnes ou d'une capacité inférieure à 20 sièges sauf si cette entreprise exploite des services réguliers internationaux.

La licence d'exploitation visée au III de l'article R. 330-1 est délivrée, transformée en licence temporaire, suspendue et retirée par arrêté du préfet de région dans les conditions prévues par les dispositions des articles 3 (paragraphes 1 et 2), 4 (paragraphes 1,2,4 et première phrase du paragraphe 5), 6,7 et 8 (paragraphes 1,2 (a) et 3), 9 à 12 et 13 (paragraphe 2) du règlement (CEE) n° 2407/92 du 23 juillet 1992. Des garanties financières et morales peuvent, en outre, être demandées dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article R330-19-1

Le préfet de région compétent pour délivrer la licence d'exploitation à un transporteur aérien visé à l'article R. 330-19 accorde à ce transporteur l'autorisation d'exploiter des services aériens prévue par l'article L. 330-2, celle d'utiliser un aéronef immatriculé à l'étranger prévue par l'article R. 330-4, ainsi que celle prévue à l'article R. 330-9.

Les programmes d'exploitation des transporteurs aériens mentionnés à l'article R. 330-19 sont soumis à dépôt préalable ou à l'approbation du préfet de région dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article R330-20

Le ministre chargé de l'aviation civile peut, après consultation de la commission administrative de l'aviation civile prévue à l'article R. 160-3, prononcer une amende administrative à l'encontre de la personne physique ou morale qui :

1. Soit effectue un transport aérien public, sans être titulaire d'une licence d'exploitation de transporteur aérien en cours de validité lorsque celle-ci est requise en application des articles L. 6412-2 ou L. 6412-6 du code des transports, ou bien participe à l'organisation ou à la commercialisation d'une telle opération de transport aérien public ;
2. Soit ne respecte pas les obligations de service public imposées conformément aux dispositions de l'article 16 du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté ;
3. Soit effectue un vol ne figurant pas dans un programme d'exploitation autorisé, conformément aux articles L. 6412-3 et L. 6412-4 du code des transports ;
4. Soit ne respecte pas les dispositions relatives au dépôt et à l'homologation des tarifs prises en application de l'article L. 6412-5 du code des transports ;
5. Soit ne respecte pas les obligations découlant du règlement (CE) n° 2111/2005 du 14 décembre 2005 reprises aux articles R. 322-3 à R. 322-6, applicables au contrat de transport aérien en matière d'information sur l'identité du transporteur aérien ;
6. Soit ne respecte pas les obligations à l'égard des passagers fixées par les dispositions du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol ;
7. Soit ne respecte pas les obligations de fourniture des renseignements statistiques sur son trafic prévues à l'article R. 330-3 ;
8. Soit ne respecte pas les obligations fixées par le règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens ;
9. Soit, s'agissant d'un exploitant d'aéronef mentionné à l'article L. 229-5 du code de l'environnement, transporteur aérien commercial au sens du p de l'article 3 de la directive 2003/87/ CE du 13 octobre 2003, ne respecte pas les obligations relatives aux quotas d'émission de gaz à effet de serre résultant des dispositions de l'article R. 229-37-7 du code de l'environnement.

Article R330-21

Les manquements visés à l'article R. 330-20 sont constatés par les fonctionnaires et agents énumérés à l'article L. 6431-1 du code des transports.

Les dispositions prévues aux articles R. 160-2, R. 160-8, R. 160-9, R. 160-10, R. 160-14 du livre Ier du présent code s'appliquent pour l'ensemble de la procédure d'instruction, le recouvrement des amendes et le recours éventuel contre les décisions du ministre.

Pour l'application de l'article R. 160-2 aux manquements correspondant aux 5,6 et 8 de l'article R. 330-20, les procès-verbaux sont notifiés à la ou aux personnes concernées, dans le délai d'un an à compter de la connaissance des faits constitutifs du manquement, par l'organisme national chargé de l'application des règlements concernés et transmis au ministre chargé de l'aviation civile.

La connaissance des faits constitutifs du manquement est réputée établie à la date de la mise en demeure, adressée à la ou aux personnes concernées, de se conformer aux obligations fixées par les règlements mentionnés aux 5,6 et 8 de l'article R. 330-20. Cette mise en demeure est effectuée par l'organisme mentionné à l'alinéa précédent après réception de tous les documents comportant les informations pertinentes relatives au manquement.

Article R330-22

Le ministre chargé de l'aviation civile, après avis de la commission administrative de l'aviation civile, fixe, s'il y a lieu, le montant de l'amende prévue à l'article R. 330-20 en tenant compte du type et de la gravité des manquements constatés et éventuellement des avantages qui en sont tirés. Ce montant ne peut excéder, par manquement constaté, 1 500 euros pour une personne physique et 7 500 euros pour une personne morale. Ces plafonds sont doublés en cas de nouveau manquement commis dans le délai d'un an à compter du jour où la sanction administrative infligée au titre d'un précédent manquement de même nature est devenue définitive.

Pour l'application du présent article aux 1 à 9 de l'article R. 330-20, chaque manquement constaté s'entend ainsi qu'il suit :

-par vol pour les 1,3 et 7 ;

-pour le 2, par vol ne respectant pas une des obligations de service public, ou par vol n'ayant pas été effectué alors que les obligations de service public l'imposaient ;

-par tarif pour le 4 ;

-par obligation du transporteur non respectée et par personne physique concernée pour les 5,6 et 8 ;

-pour le 9, par obligation fixée à l'article R. 229-37-7 du code de l'environnement non respectée par l'exploitant d'aéronef.

Article R330-22-1

Le ministre chargé de l'aviation civile publie sur le site internet du ministère chargé de l'aviation civile, pendant la durée qu'elle indique, l'intégralité ou un extrait de la décision de sanction devenue définitive prise au titre de l'article R. 330-20. L'identité des personnes physiques n'est pas divulguée lors de cette publication.

Article R330-23

La commission prévue à l'article L. 330-10 est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile ou, pour le personnel placé sous son autorité, par le ministre de la défense. Elle mentionne l'objet du commissionnement et la circonscription géographique dans laquelle l'agent commissionné a vocation, en raison de son affectation, à constater les infractions ou manquements.

Article R330-24

Les agents habilités en application de l'article R. 330-23 prêtent serment devant le tribunal judiciaire de leur résidence administrative.

TITRE IV : SOCIETE AIR FRANCE.

CHAPITRE II : FONCTIONNEMENT.

Article R342-1

Par dérogation aux dispositions du décret n° 95-237 du 2 mars 1995 pris pour l'application des articles 5 et 6 de la loi n° 94-640 du 25 juillet 1994 relative à l'amélioration de la participation des salariés dans l'entreprise, lorsque, en application de l'article L. 342-3, les salariés actionnaires sont représentés par catégories au conseil d'administration ou de surveillance de la société, les salariés de chacune des catégories désignent, en leur sein, leurs candidats respectifs.

Article R342-2

Pour leur application à la société Air France, les dispositions du titre III du livre IV du code du travail font l'objet des adaptations ci-dessous :

I. - Les représentants du personnel aux comités d'établissement sont élus dans les conditions fixées par l'article L. 433-2 du code du travail :

1. Par les ouvriers et employés ;

2. Par les ingénieurs, chefs de service, techniciens, agents de maîtrise et assimilés ;

3. Par les personnels navigants professionnels.

II. - Le nombre total des membres du comité central d'entreprise est déterminé comme il est dit à l'article D. 435-1 du code du travail.

Le collège du personnel navigant professionnel est représenté au sein de ce comité par trois délégués titulaires et trois délégués suppléants. La répartition de ces sièges entre les différentes spécialités de navigants fait l'objet d'un accord entre la société et les organisations syndicales représentatives ; à défaut, l'inspection du travail des transports décide de cette répartition. Pour permettre cette représentation, chaque établissement dans lequel il existe un collège de personnels navigants peut être représenté par plus de deux délégués.

TITRE V : TRANSPORTS SANITAIRES ET TRANSPORTS PAR MOYENS MILITAIRES

Section 1 : Transports sanitaires.

Article R351-1

Conformément à l'article 5 du décret n° 73-384 du 27 mars 1973 portant application des articles L. 51-1 à L. 51-3 du code de la santé publique relatif aux transports sanitaires privés, repris à l'article L. 351-1 du présent code, l'agrément institué par l'article L. 51-1 du code de la santé publique est délivré sur la demande de la personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'une entreprise privée de transports aériens sanitaires dès lors que :

1° Elle aura préalablement justifié de sa situation régulière vis-à-vis des dispositions du présent code ;

2° Les aéronefs utilisés à ces transports répondront aux normes minimales qui figurent à l'annexe II du décret du 27 mars 1973 reprise à l'annexe I du présent article ;

3° L'organisation de l'entreprise assure pour tout transport sanitaire la présence d'un médecin ou à défaut d'un infirmier ou d'une infirmière.

Section 2 : Transports par moyens militaires.

Article R351-2

Dans le cas exceptionnel où des transports aériens par moyens militaires seraient effectués au profit soit de personnes privées, soit de services publics ne relevant pas du ministère chargé de la défense, ces transports donnent lieu à remboursement dans des conditions fixées par un arrêté pris par le ministre chargé de la défense et le ministre chargé du budget à l'exception de ceux réalisés sur décision du ministre de la défense dans l'intérêt du ministère de la défense.

Les sommes dues au titre de ces remboursements sont rétablies au programme budgétaire concerné du ministère chargé de la défense.

En vue de couvrir la responsabilité civile éventuelle de l'Etat, encourue par le fait ou à l'occasion de ces transports, le ministre chargé de la défense est autorisé à contracter toutes assurances nécessaires dans des conditions fixées par un arrêté du ministre chargé du budget. Le montant des primes d'assurances est incorporé dans le prix des transports.

TITRE VI : ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN DONT LES TITRES SONT ADMIS AUX NEGOCIATIONS SUR UN MARCHE REGLEMENTE.

Article R360-1

Les registres de titres nominatifs des sociétés qui sont l'objet de l'article L. 360-1 mentionnent, outre les indications prévues aux articles 152, 204 et 205 du décret n° 67-236 du 23 mars 1967 modifié relatif aux sociétés commerciales, les informations devant être communiquées à la société conformément au deuxième alinéa de l'article L. 360-1, y compris le nom et l'adresse de l'intermédiaire financier mentionné au troisième alinéa du même article.

La privation de droits de vote et de droits à dividende prévue au quatrième alinéa de l'article L. 360-1 intervient à l'expiration d'un délai de quinze jours après demande de régularisation, effectuée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception à l'adresse inscrite dans le registre ou, le cas échéant, à laquelle il a été fait élection de domicile conformément au troisième alinéa de l'article L. 360-1.

Article R360-2

Le seuil mentionné à l'article L. 360-2 est franchi lorsque 45 % du capital ou des droits de vote sont détenus, directement ou indirectement, par des actionnaires autres que des ressortissants français. L'information prévue par l'article L. 360-2 est effectuée dans un délai de quinze jours à compter de la date à laquelle le président du conseil d'administration ou celui du directoire a connaissance de ce franchissement.

L'information des actionnaires de la société et du public prend la forme d'un avis publié au Bulletin des annonces légales obligatoires et diffusé sous la forme d'un communiqué selon les règles relatives aux obligations d'information du public. Cet avis mentionne la part du capital ou des droits de vote détenus directement ou indirectement par des actionnaires autres que des ressortissants français, à une date qui ne peut être antérieure de plus de quinze jours à celle de la publication de cet avis. Il indique également si la société envisage de mettre en oeuvre la procédure de mise en demeure prévue par l'article L. 360-2.

L'information mentionnée aux deux alinéas précédents est également faite dans les mêmes conditions de forme et de délai, lorsque la part du capital ou des droits de vote détenus directement ou indirectement par des actionnaires autres que des ressortissants français devient inférieure au seuil mentionné au premier alinéa du présent article, ou lorsque la société, au vu des informations dont elle dispose, modifie son intention de mettre en oeuvre la procédure de mise en demeure prévue par l'article L. 360-2.

Article R360-3

L'article L. 360-2 peut être mis en oeuvre, en une ou plusieurs fois, aussi longtemps que, compte tenu des informations dont dispose la société et des cessions déjà réalisées, la fraction du capital ou des droits de vote mentionnée au premier alinéa de l'article R. 360-2 demeure égale ou supérieure à 45 %.

La mise en demeure est effectuée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception au titulaire inscrit au registre de la société, y compris lorsque les titres sont inscrits au nom d'un intermédiaire pour le compte du propriétaire des titres, et à l'adresse inscrite dans ce registre ou, le cas échéant, à laquelle il a été fait élection de domicile conformément à l'article L. 360-1.

La mise en demeure comporte le rappel des dispositions des articles L. 360-1 à L. 360-4 et R. 360-1 à R. 360-5, et de l'information effectuée conformément à l'article R. 360-2. Elle indique le nombre de titres que l'actionnaire est mis en demeure de céder et rappelle le délai de deux mois dont il dispose pour y procéder. Elle ne peut être effectuée moins de quinze jours après la publication de l'avis prévu à l'article R. 360-2 mentionnant que la société envisage de mettre en oeuvre la procédure de mise en demeure.

Les actionnaires ayant fait l'objet d'une mise en demeure informent sans délai la société de la réalisation des cessions effectuées pour se conformer à cette mise en demeure.

Article R360-4

La saisine du président du tribunal judiciaire de Paris mentionnée à l'article L. 360-3 est effectuée par voie d'assignation en référé selon la procédure prévue au deuxième alinéa de l'article 485 du code de procédure civile. L'assignation est valablement délivrée à l'adresse du ou des actionnaires intéressés inscrite au registre nominatif ou, le cas échéant, à laquelle il a été fait élection de domicile conformément à l'article L. 360-1. Elle doit être accompagnée d'une copie des avis mentionnés à l'article R. 360-2, de la ou des mises en demeure effectuées conformément à l'article R. 360-3, ainsi que d'une copie certifiée conforme des extraits du registre nominatif de la société faisant apparaître que les titres en cause n'ont pas été cédés à l'issue du délai de deux mois prévu à l'article L. 360-3.

L'ordonnance emportant désignation de l'organisme mentionné à l'article L. 360-3 est exécutoire de plein droit. Elle indique pour chaque actionnaire le nombre de titres à céder par l'organisme.

Article R360-5

La vente des titres est effectuée sur le marché où les actions sont admises aux négociations si, pendant cinq jours de bourse consécutifs au cours des cinquante derniers jours de bourse qui précèdent la désignation de l'organisme, le volume moyen quotidien, exprimé en nombre de titres, constaté sur le marché des titres de la société, est supérieur au quart du volume quotidien, exprimé en nombre de titres, constaté au cours des douze mois précédant sa désignation. L'organisme doit vendre les titres dans la limite d'un nombre de titres par séance de bourse représentant 25 % du volume moyen quotidien, exprimé en nombre de titres, des trois jours de bourse précédents, cette limitation ne s'appliquant pas aux transactions réalisées sur le marché conformément à la réglementation applicable, mais qui ne sont pas conclues dans le cadre du mécanisme de confrontation directe ou indirecte des ordres. S'il existe un solde d'actions non vendues à l'expiration du délai de deux mois mentionné à l'article L. 360-4, l'organisme notifie à la société, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, le nombre de titres non cédés et le prix auquel elle peut s'en porter acquéreur. La société peut acquérir tout ou partie des titres en cause dans un délai de quinze jours à compter de cette notification.

Si l'organisme constate que la liquidité est insuffisante, selon les conditions définies à l'alinéa précédent, il notifie à la société, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, au plus tard trente jours après sa désignation, le prix auquel elle peut se porter acquéreur des titres. La société peut acquérir tout ou partie de ces titres dans un délai de quinze jours à compter de cette notification.

Un arrêté du ministre chargé de l'économie fixe les conditions de rémunération de l'organisme pour l'ensemble des missions prévues au présent article.

Les fonds issus des cessions et non affectés sont conservés par l'organisme pendant un an et versés à la Caisse des dépôts et consignations à l'expiration de ce délai. Les fonds sont à la disposition des ayants droit sous réserve de la prescription trentenaire au bénéfice de l'Etat.

Partie réglementaire - Décrets en Conseil d'Etat

LIVRE IV : PERSONNEL NAVIGANT

TITRE Ier : DISPOSITIONS COMMUNES

Article R410-1

Les conditions dans lesquelles les personnels visés à l'article L. 410-1 doivent être pourvus de titres aéronautiques et de qualifications sont fixées, après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et, dans le domaine des essais et réceptions, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense. Toutefois, l'avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile n'est pas requis pour les dispositions relatives aux conditions médicales d'aptitude et pour les dispositions relatives au personnel navigant non professionnel.

Article R410-2

Les titres aéronautiques et les qualifications prévus à l'article L. 410-1, les agréments prévus à l'article L. 410-3 et les habilitations prévues à l'article L. 410-4 sont délivrés, prorogés ou renouvelés par le ministre chargé de l'aviation civile et, dans le domaine des essais et réceptions, par le ministre de la défense.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut, par arrêté, déléguer sa signature pour prendre les décisions énumérées au 1er alinéa aux chefs des services déconcentrés métropolitains de l'aviation civile, au directeur de l'aviation civile Antilles-Guyane et au directeur du service de l'aviation civile de l'océan Indien, ainsi qu'aux fonctionnaires placés sous leur autorité.

Le ministre de la défense peut, par arrêté, déléguer sa signature pour délivrer, proroger ou renouveler les titres aéronautiques et les qualifications relevant de sa compétence au directeur du centre d'essais en vol de la direction générale de l'armement et aux fonctionnaires placés sous son autorité.

En Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française, sauf dans le domaine des essais et réceptions, les titres aéronautiques et les qualifications sont délivrés, prorogés ou renouvelés par le représentant de l'Etat. Cette autorité peut, par arrêté, déléguer sa signature pour délivrer, proroger ou renouveler les titres aéronautiques et les qualifications aux chefs des services d'Etat de l'aviation civile et aux fonctionnaires placés sous leur autorité.

Article R410-3

Les conditions dans lesquelles les licences délivrées par les autres Etats membres de la Communauté européenne, par la Confédération suisse ou par un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen sont acceptées au même titre que celles délivrées par les autorités nationales sont fixées, après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et, dans le domaine des essais et réceptions, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense.

L'acceptation d'une licence de personnel navigant professionnel prend la forme d'une validation qui est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile et, dans le domaine des essais et réceptions, par le ministre de la défense.

Le ministre chargé de l'aviation civile, ou le ministre de la défense dans le domaine des essais et réceptions, peut valider, après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en ce qui concerne les licences de personnel navigant professionnel, les titres délivrés par les Etats non visés au premier alinéa.

Le conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile peut, pour les décisions de validation mentionnées aux alinéas précédents, désigner un groupe d'experts chargé de se prononcer en son nom.

Article R410-4

Le conseil médical de l'aéronautique civile, qui constitue la commission médicale mentionnée à l'article L. 6511-4 du code des transports, est placé auprès du ministre chargé de l'aviation civile.

Article R410-5

Le conseil médical de l'aéronautique civile :

- 1° Etudie et coordonne les questions médicales ayant un impact sur la sécurité, en ce qui concerne le personnel navigant ;
- 2° Etudie et coordonne les questions d'ordre médico-social et d'hygiène intéressant l'aéronautique civile, les passagers et, d'une façon générale, le contrôle sanitaire ;
- 3° Analyse les données épidémiologiques concernant l'aptitude médicale des navigants ;
- 4° Est consulté sur les conditions dans lesquelles la médecine aéronautique et spatiale est enseignée ;
- 5° Assure dans les matières mentionnées aux 1° à 4° la liaison avec les organismes homologues étrangers ;
- 6° Se prononce sur le caractère définitif des inaptitudes déclarées lors des renouvellements d'aptitude par les différents centres d'expertise de médecine aéronautique à l'égard :

-des personnels navigants titulaires d'un titre aéronautique ;

-des candidats à l'obtention d'un de ces titres et détenteurs d'une carte de stagiaire ;

7° Prend les décisions prévues aux articles L. 6526-1, L. 6526-2, L. 6526-5 et L. 6526-7 du code des transports et par l'article R. 426-17 en matière de reconnaissance et d'imputabilité au service aérien d'une maladie ayant entraîné une incapacité temporaire ou permanente de travail ou le décès ;

8° Prend les décisions prévues aux articles L. 6526-1, L. 6526-2, L. 6526-5 et L. 6526-7 du code des transports et par l'article R. 426-17 en matière de reconnaissance et d'imputabilité au service aérien d'un accident aérien survenu en service ayant entraîné une incapacité temporaire ou permanente de travail ou le décès.

Article R410-6

Le conseil médical de l'aéronautique civile statue sur les recours formés dans un délai de deux mois par les personnels navigants ou par les candidats à l'une de ces fonctions à l'encontre des décisions individuelles prises par :

- les centres aéromédicaux et les examinateurs aéromédicaux mentionnés au point MED. A. 025 de l'annexe IV du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 ;
- les évaluateurs médicaux mentionnés à l'article R. 410-12 ;
- le directeur de la sécurité de l'aviation civile en application de l'article R. 410-8.

L'exercice de ce recours est un préalable obligatoire à la saisine du juge administratif.

Article R410-7

I.-De sa propre initiative en application du point ARA. GEN. 355 a à d de l'annexe VI du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011, le directeur de la sécurité de l'aviation civile peut saisir le conseil médical de l'aéronautique civile afin que ce dernier statue sur la décision d'aptitude aéromédicale d'un navigant.

II.-A la demande d'un employeur, et s'il l'estime justifié après avoir pris, au préalable, l'avis des médecins mentionnés aux quatrième et cinquième alinéas du III de l'article R. 410-10, le directeur de la sécurité de l'aviation civile peut saisir le conseil médical de l'aéronautique civile afin que ce dernier statue sur la décision d'aptitude aéromédicale d'un navigant.

Article R410-8

Le directeur de la sécurité de l'aviation civile peut, sur proposition d'un évaluateur médical, en cas de risque immédiat pour la sécurité des biens et des personnes résultant d'un doute sérieux sur l'aptitude médicale d'un navigant, prendre à titre conservatoire une mesure de suspension du certificat médical du navigant concerné pour une durée maximum de deux mois. Il saisit sans délai le conseil médical de l'aéronautique civile afin qu'il statue sur l'aptitude aéromédicale du navigant concerné.

Article R410-9

Le président du conseil médical de l'aéronautique civile signe le cas échéant les certificats médicaux mentionnés à l'article 5 du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 tirant les conséquences des décisions prises par cette instance.

Article R410-10

I.-Le conseil médical de l'aéronautique civile comprend quinze membres, tous docteurs en médecine.

II.-Neuf membres sont nommés par le ministre chargé de l'aviation civile après appel à candidatures, parmi les personnes qualifiées dans l'une des disciplines essentielles à la médecine aéronautique, dont un membre qualifié dans le domaine de la formation en médecine aéronautique.

III.-Six membres sont nommés par le ministre chargé de l'aviation civile parmi les personnes justifiant d'une expérience de la pratique de la médecine aéronautique qui lui sont proposées dans les conditions suivantes :

-une sur proposition du ministre de la défense ;

-une sur proposition des fédérations françaises aéronautiques et sportives ;

-deux sur proposition des organisations représentant les entreprises de transport aérien ;

-deux sur proposition des organisations syndicales représentatives des personnels navigants de l'aviation civile.

IV.-Les membres du conseil médical de l'aéronautique civile sont, après dépôt d'une déclaration d'intérêts, nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour un mandat de trois ans renouvelable. Cet arrêté porte nomination du président et du vice-président, celui-ci assurant la suppléance du président en cas d'absence ou d'empêchement.

V.-Tout membre du conseil médical de l'aéronautique civile dont le mandat est interrompu est remplacé, dans les conditions prévues respectivement au II, III et IV, jusqu'au terme du mandat en cours.

Article R410-11

I.-Les membres du conseil médical de l'aéronautique civile sont convoqués individuellement à chaque séance par le président.

II.-Le conseil ne peut valablement délibérer que si au moins cinq de ses membres sont présents.

III.-Les membres du conseil exercent leurs fonctions en toute indépendance et impartialité. Lorsque le conseil délibère dans les cas mentionnés aux articles R. 410-6, R. 410-7 et R. 410-8, un membre s'abstient de prendre part aux délibérations et aux votes portant sur une décision dont il a déjà eu à connaître à l'occasion de son activité extérieure au conseil. Lorsqu'un membre s'abstient de siéger, il n'est pas pris en considération pour l'application de la règle de quorum.

IV.-Les délibérations ont lieu à huis clos. Les décisions et avis sont prononcés à la majorité des voix. En cas de partage des voix, celle du président de séance est prépondérante.

V.-Le président peut, sur proposition du conseil, désigner un ou plusieurs médecins experts. La mission de ces experts leur est précisée par lettre du président et l'auteur du recours est informé de cette désignation.

VI.-Les auteurs des recours mentionnés à l'article R. 410-6 sont informés de la date de la séance au cours de laquelle leur demande sera examinée. Ils peuvent demander à être entendus par le conseil.

Article R410-12

I.-Le directeur de la sécurité de l'aviation civile est l'autorité compétente pour désigner les évaluateurs médicaux chargés des missions définies aux annexes IV, VI et VII du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 en tant qu'elles concernent l'aptitude médicale des personnels navigants. Ils répondent aux exigences fixées au point ARA. MED. 120 de l'annexe VI du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011.

II.-Les médecins examinateurs aéromédicaux et les centres aéromédicaux peuvent demander l'avis des évaluateurs médicaux avant de statuer sur les cas litigieux en matière d'aptitude aéromédicale des personnels navigants ou des candidats à ces fonctions.

III.-Les évaluateurs médicaux sont compétents pour établir et signer les certificats, attestations et documents dont la production est prescrite par le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011.

Article R410-13

I.-Sous réserve des dispositions du III, le directeur de la sécurité de l'aviation civile est l'autorité compétente chargée de l'application des règles relatives à l'aptitude technique et médicale des personnels navigants conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011.

II.-Le directeur de la sécurité de l'aviation civile met en œuvre les exigences applicables aux autorités pour le personnel navigant prévues par le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011.

Après avis du délégué général pour l'armement, le directeur de la sécurité de l'aviation civile :

-convertit une licence de pilote pour les opérations, essais et réceptions dans les conditions prévues aux articles 4 et 6 du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 ;

-valide une licence de pilote pour les opérations, essais et réceptions, délivrée par un pays tiers, dans les conditions prévues à l'annexe III du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 ;

-délivre un certificat spécial à un pilote pour les cas de vols liés à l'introduction ou à la modification de types d'aéronefs dans les conditions prévues au paragraphe FCL 700 b du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011.

III.-Le délégué général pour l'armement est l'autorité compétente chargée de la délivrance et de la surveillance des agréments des organismes de formation aux essais en vol prévues par le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011. Dans le domaine de compétence ainsi défini, le délégué général pour l'armement met en œuvre les exigences applicables aux autorités pour le personnel navigant prévues par le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011.

TITRE II : PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

CHAPITRE Ier : REGLES GENERALES.

Section 1 : Catégories.

Article R421-1

Pour l'application du présent livre :

1. Les opérations aériennes d'essais et de réceptions se définissent :

a) Essais :

Toutes épreuves exécutées en vol, à terre ou à l'eau, sous la direction ou le contrôle des industriels ou des représentants de l'Etat, qui ont pour objet la recherche des caractéristiques en vue de la mise au point des aéronefs ou de leurs éléments constitutifs, et de l'établissement de leur conformité soit à des spécifications, soit à des conditions techniques de navigabilité.

Les épreuves exécutées sur des aéronefs qui comportent un élément nouveau pouvant avoir un effet appréciable sur la masse, le centrage, la résistance structurale, la fiabilité, les caractéristiques opérationnelles ou la navigabilité sont également des essais, au sens du précédent alinéa.

Les vols d'instruction destinés à l'acquisition d'un titre d'essais sont considérés comme vols d'essais.

Les opérations aériennes d'essais sont réparties en deux classes :

Classe A :

Toutes épreuves comportant l'ouverture des domaines de vol ainsi que la mise au point des systèmes pouvant affecter de façon significative les caractéristiques de vol de l'aéronef.

Classe B :

Toutes épreuves exécutées à l'intérieur des domaines de vol déjà ouverts et comportant des manoeuvres au cours desquelles il n'est pas envisagé d'avoir à faire face à des caractéristiques de vol sensiblement différentes de celles qui sont déjà connues et jugées acceptables dans le cadre des opérations aériennes d'essais. Toutefois, les épreuves nécessitant un niveau de technicité équivalent à celui requis pour effectuer les épreuves définies pour la classe A appartiennent à la classe A.

b) Réceptions :

Toutes épreuves effectuées en vol, à terre ou à l'eau, en vue de contrôler la conformité individuelle d'un aéronef à la définition de type certifié dans le cas d'un aéronef civil, ou à ses spécifications techniques dans le cas d'un aéronef militaire ou appartenant à l'Etat.

2° Le transport aérien se définit :

Toute opération aérienne effectuée en vue ou pendant l'accomplissement du transport, contre rémunération ou contre salaire, de passagers, de poste ou de marchandises.

3° Le travail aérien se définit :

Toute opération aérienne rémunérée qui utilise un aéronef à d'autres fins que le transport ou les essais et réceptions définis aux 1° et 2° ;

Il comprend notamment l'instruction aérienne, les vols de démonstration ou de propagande, la photographie, le parachutage, la publicité et les opérations agricoles aériennes.

Article R421-2

La classification, par section ou par catégorie, du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile des sections A et B et des personnels des sections C et D est fixée après avis du conseil du personnel navigant défini à l'article R. 421-8 par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre des armées.

Article R421-3

Sont fixées par un décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre des armées, après avis du conseil du personnel navigant de l'aéronautique civile, prévu à l'article R. 421-7 :

- a) Les règles applicables à l'établissement et à la tenue des registres prévus aux articles L. 421-3 et L. 421-4 ;
- b) Les conditions dans lesquelles les modifications d'inscription, le refus d'inscription, la suspension, la radiation et la réinscription peuvent être prononcées ainsi que les conditions dans lesquelles les intéressés devront justifier de leur inscription au registre.

Section 2 : Conseil du personnel navigant professionnel.

Article R421-7

Le conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est chargé :

1° De présenter aux ministres intéressés toutes propositions relatives aux programmes d'instruction, d'examens, d'entraînement et de contrôle correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel visé aux articles L. 410-1, R. 410-1 et R. 410-3 ;

2° De dégager les enseignements que comporte, pour l'exercice de la profession, l'évolution des techniques aéronautiques.

Article R421-8

Le conseil est rattaché au secrétariat général à l'aviation civile Il comprend trois sections qui émettent des avis soit isolément, soit en sections jumelées, soit en séance plénière.

Les trois sections sont : la section des essais et réceptions, la section du transport aérien et la section du travail aérien.

Article R421-9

Les sections sont présidées par un de leurs membres désigné par le ministre des travaux publics et des transports en ce qui concerne les sections du transport aérien et du travail aérien et par le ministre des armées en ce qui concerne la section des essais et réceptions.

Des vice-présidents peuvent également être désignés dans les mêmes conditions pour chacune des sections.

Le président de la section du transport aérien préside le conseil ; le président de la section des essais et réceptions remplit les fonctions de vice-président.

Article R421-10

La section des essais et réceptions est composée comme suit :

Deux membres représentant l'aviation militaire désignés par le ministre des armées ;

Un membre représentant l'aviation civile désigné par le ministre chargé de l'aviation civile ;

Trois membres désignés par le ministre des armées sur propositions des organismes représentatifs de l'industrie aéronautique ;

Trois membres désignés par le ministre des armées sur propositions des organismes représentatifs du personnel navigant professionnel des essais et réceptions.

Article R421-11

La section du transport aérien est constituée comme suit :

Un membre représentant l'aviation civile, désigné par le ministre chargé de l'aviation civile ;

Un membre représentant l'aviation militaire, désigné par le ministre des armées ;

Six membres désignés par le ministre chargé de l'aviation civile sur propositions des exploitants du transport aérien ;

Six membres désignés par le ministre chargé de l'aviation civile et des transports sur propositions des organismes représentatifs du personnel navigant professionnel du transport aérien.

Article R421-12

La section du travail aérien est composée comme suit :

Un membre représentant l'aviation civile, désigné par le ministre chargé de l'aviation civile ;

Un membre représentant l'aviation militaire, désigné par le ministre des armées. Ce membre est le même que celui désigné par le ministre des armées pour représenter l'aviation militaire à la section du transport aérien ; il ne dispose que d'une seule voix quand le conseil est réuni en séance plénière ou en sections jumelées ;

Trois membres, désignés par le ministre chargé de l'aviation civile sur proposition des exploitants du travail aérien ;

Trois membres, désignés par le ministre chargé de l'aviation civil sur propositions des organismes représentatifs du personnel navigant professionnel du travail aérien.

Article R421-13

Les membres du conseil sont nommés pour trois ans, par mandats renouvelables, par décision du ministre chargé de l'aviation civile, qui nomme également, selon la procédure établie aux trois articles précédents, des suppléants en nombre double de celui des titulaires.

Les membres qui viendraient à perdre la qualité en vertu de laquelle ils ont été désignés, qui se démettraient de leurs fonctions ou qui seraient déclarés démissionnaires par le ministre chargé de l'aviation civile pour défaut d'assiduité sont remplacés par des membres désignés dans les mêmes formes que ci-dessus et dont le mandat expire à la même date que celui des membres remplacés.

Article R421-14

Le conseil se réunit en séance plénière sur convocation de son président et en séance de sections jumelées sur convocation du président de section, le plus ancien des sections intéressées.

La convocation est de droit si elle est demandée par l'un des ministres intéressés ou sur renvoi d'une section.

Chaque section se réunit sur convocation de son président. La convocation est obligatoire si elle est demandée par le ministre chargé de l'aviation civile ou, en ce qui concerne la section des essais et réceptions, par le ministre des armées. Cette réunion a lieu dans le délai imparti par les demandeurs et dans le mois de la demande s'il n'en est pas fixé de plus bref.

Le président du conseil du personnel navigant et les présidents de sections peuvent convoquer, pour siéger avec voix consultative, toute personne, fonctionnaire ou non, dont le concours leur paraît utile.

Article R421-15

Aucun vote ne peut avoir lieu que si la moitié au moins des membres titulaires ou suppléants ont pris part à la délibération. Toutefois, si ce quorum n'a pu être atteint au cours de deux séances consécutives consacrées à une même affaire, il n'est plus exigé au cours de la troisième séance. Les membres absents à deux séances consécutives sans motif valable peuvent être déclarés démissionnaires d'office.

Les votes ont lieu à la majorité des voix. En cas de partage, le président a voix prépondérante.

Article R421-16

Les affaires soumises au conseil du personnel navigant ou aux sections font l'objet d'un rapport.

Les rapporteurs sont choisis par le président soit parmi les membres titulaires ou suppléants du conseil, soit sur une liste de fonctionnaires ou d'agents établie par le ministre chargé de l'aviation civile, pour les sections du transport aérien et du travail aérien, et par le ministre des armées, pour la section des essais et réceptions.

Les rapporteurs qui ne sont pas membres du conseil ou de la section compétente assistent, avec voix consultative, aux séances au cours desquelles leur rapport est discuté.

Article R421-17

Le secrétariat du conseil du personnel navigant est assuré par le personnel de la direction générale de l'aviation civile. Le secrétariat de la section des essais et réceptions est assuré par le personnel de la délégation ministérielle pour l'armée de l'air et de l'espace.

CHAPITRE II : COMMANDANT DE BORD ET EQUIPAGE.

Article R422-1

La composition de l'équipage est déterminée d'après le type de l'aéronef, les caractéristiques et la durée du voyage à effectuer et la nature des opérations auxquelles l'aéronef est affecté.

Cet équipage est déterminé en conformité avec les règlements en vigueur :

Dans la catégorie Essais et réceptions, par le service public chargé des opérations ou l'entreprise, en accord avec le commandant de bord ;

Dans les catégories Transport aérien et Travail aérien, par l'exploitant.

La liste nominative de l'équipage est dressée avant chaque vol conformément aux règlements en vigueur.

Article R422-2

Les fonctions de commandant de bord sont exercées par un pilote.

Le commandant de bord figure en premier sur la liste de l'équipage.

En cas de décès ou d'empêchement du commandant de bord, le commandement de l'aéronef est assuré, de plein droit, jusqu'au lieu de l'atterrissage, suivant l'ordre fixé par cette liste.

CHAPITRE III : CONTRAT DE TRAVAIL.

Article R423-1

Les stipulations qui en vertu de l'article L. 423-1 doivent figurer obligatoirement sur le contrat de travail comportent notamment les précisions suivantes :

1° L'indemnité de licenciement qui est allouée, en application de l'article L. 423-1, sauf en cas de faute grave, au personnel licencié sans droit à pension à jouissance immédiate. Cette indemnité est calculée pour les sections A, B et C sur la base d'un mois de salaire mensuel minimum garanti par année de service dans l'entreprise et, pour la section D, sur la base d'un demi-mois par année de service, sans que l'exploitant soit tenu de dépasser le total de douze mois pour les sections A, B et C et de six mois pour la section D ;

2° Le délai de préavis à observer en cas de résiliation du contrat par l'une ou l'autre des parties et qui est au minimum de trois mois, sauf en cas de faute grave.

Pour le personnel de la catégorie D, la durée du délai de préavis est égale au minimum à un mois et demi, sauf en cas de faute grave.

Article R423-2

Le commandant de bord est tenu de rendre compte à l'exploitant des circonstances qui l'ont amené à décider de l'interruption de la mission d'un membre de l'équipage.

Article R423-3

Dans le cas prévu à l'article L. 423-3, l'intéressé est invité à présenter dès sa libération un rapport sur les causes et les circonstances des mesures dont il a été l'objet.

S'il apparaît que celles-ci n'ont pas été motivées par une faute grave de sa part, le solde de son salaire lui est versé sans délai ainsi que le montant de ses frais éventuels de logement et de subsistance au cours de la période considérée.

Dans le cas contraire et après avis du conseil de discipline ou jugement, suivant le cas, s'il est établi que les circonstances de l'internement, la détention ou la captivité sont dues à une faute grave de l'intéressé, ce dernier n'aura pas droit au versement du solde de son salaire, sans préjudice des sanctions éventuelles, lesquelles pourront comporter le remboursement des sommes perçues en application de l'article L. 423-4.

Article R423-4

Dans le but d'améliorer et de perfectionner leurs connaissances professionnelles, les membres du personnel navigant pourront être appelés à suivre à terre les stages d'instruction qui seront jugés nécessaires par les chefs d'entreprises ou les autorités administratives.

Article R423-5

Les éléments de rémunération du personnel navigant de l'aéronautique civile qui doivent être pris en considération pour la détermination du salaire mensuel minimum garanti et du salaire global moyen prévus au présent titre sont fixés par un arrêté ministériel.

Article R423-6

Tout employeur doit notifier avant l'exécution de toute activité aérienne à la caisse de retraite mentionnée aux articles L. 424-5 et L. 424-6 et dans les conditions précisées par le conseil d'administration de ladite caisse toute conclusion d'un contrat de travail avec un navigant professionnel ou stagiaire de l'aéronautique civile.

Faute par l'employeur d'avoir effectué cette notification, celle-ci peut l'être par l'intéressé lui-même.

Aucune des prestations prévues par les chapitres IV et VI du présent titre ne peut être versée si la notification mentionnée aux deux premiers alinéas n'a pas été faite.

CHAPITRE IV : INCAPACITES - MALADIES - CONSEIL MEDICAL DE L'AERONAUTIQUE CIVILE.

Article R424-1

Les prestations en espèces et indemnités versées en vertu de la législation sur la sécurité sociale, à l'exclusion des prestations familiales viendront en déduction des indemnités dues par l'exploitant au titre des articles L. 424-1 et L. 424-2.

Article R424-2

L'indemnité en capital versée en application de l'article L. 424-6 à un membre du personnel navigant professionnel ou stagiaire de l'aéronautique civile, lorsqu'il est frappé, à raison d'un fait survenu en cours d'exécution du contrat de travail, d'incapacité d'exercer la profession de navigant, est calculée en appliquant à l'indemnité qui lui serait due en cas d'incapacité permanente totale un pourcentage égal au taux de son incapacité ; toutefois cette somme ne pourra être inférieure à 50 % de celle qui lui serait attribuée dans le cas d'incapacité totale.

L'indemnité ainsi calculée est réduite de 1 % par mois d'âge au-delà de cinquante ans sans qu'elle puisse être inférieure à 20 % du montant prévu en cas d'incapacité totale.

Les conditions d'ouverture du droit à cette indemnité sont appréciées et les modalités de calcul fixées à la date de l'inaptitude définitive.

Article R424-3

Dans le cas du décès d'un navigant résultant d'un accident aérien survenu en service ou d'une maladie imputable au service et reconnue comme telle par le conseil médical de l'aéronautique civile, le conjoint non séparé de corps ni divorcé et les enfants à charge au sens de l'article R. 426-20 ont droit ensemble à une indemnité en capital qui ne peut être inférieure à trois fois ni supérieure à douze fois le plafond annuel servant de base au calcul des cotisations de sécurité sociale.

Pour chaque enfant à charge au sens de l'article R. 426-20, cette indemnité est majorée d'une somme égale au plafond annuel servant de base au calcul des cotisations de sécurité sociale.

Article R424-4

L'indemnité est versée à raison d'un tiers au conjoint non séparé de corps ni divorcé et à raison de deux tiers aux enfants à charge. La quote-part revenant aux enfants est répartie entre eux par parts égales. Lorsque le défunt ne laisse pas d'enfants à charge, l'indemnité est versée en totalité au conjoint non séparé de corps ni divorcé.

S'il n'y a pas de conjoint non séparé de corps ni divorcé, l'indemnité est versée en totalité aux enfants tributaires et répartie entre eux par parts égales.

Article R424-5

Dans les cas prévus à l'article R. 424-3, chaque ascendant du défunt a droit à une indemnité égale au plafond annuel servant de base au calcul des cotisations de sécurité sociale s'il justifie :

1° Qu'il est de nationalité française ou, s'il est étranger, qu'il a sa résidence habituelle en France ;

2° Qu'il est âgé de plus de soixante ans, s'il s'agit d'un ascendant du sexe masculin, et de plus de cinquante-cinq ans, s'il s'agit d'un ascendant du sexe féminin, ou s'il est atteint d'une infirmité ou d'une maladie incurable entraînant une invalidité d'au moins 70 % ou que son conjoint est atteint d'une telle infirmité ou maladie incurable. La mère veuve, divorcée, séparée de corps ou non mariée est regardée comme remplissant la condition d'âge même si elle a moins de cinquante-cinq ans lorsqu'elle a à sa charge un ou plusieurs enfants, infirmes ou âgés de moins de vingt et un ans ou sous les drapeaux ;

3° Qu'il n'est pas soumis à l'impôt général sur le revenu ou qu'il n'est imposé que pour un montant ne dépassant pas celui fixé à l'article 5,2° bis du code général des impôts, après application des abattements intervenant pour le calcul de l'impôt. Dans le cas où le demandeur est une ascendante mariée ne faisant pas l'objet d'une imposition distincte en application de l'article 6,3°, du code général des impôts, cette condition s'apprécie au regard du mari ;

4° Qu'il n'y a pas, à l'époque de la demande, d'ascendant d'un degré plus rapproché du défunt. Lorsque le défunt ne laisse pas d'ayants droit visés à l'article R. 424-3 et qu'un seul ascendant remplit les conditions requises celui-ci a droit à une indemnité double de celle visée au premier alinéa.

Article R424-6

Dans le cas d'incapacité permanente totale prévue à l'article R. 424-2, le navigant a droit à percevoir l'indemnité en capital résultant de l'article R. 424-3.

Article R424-7

Pour les accidents survenus au cours de la période comprise entre la date d'entrée en vigueur de la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 et le 1er octobre 1955 les indemnités dues à un ayant droit ou au groupe d'ayants droit constitué par le conjoint survivant et les enfants seront réduites, s'il y a lieu, du montant des sommes qui leur auront été versées, au même titre et sous quelque forme que ce soit, par les employeurs du personnel navigant ou les assureurs substitués aux employeurs.

CHAPITRE V : DISCIPLINE.

Article R425-1

Tout commandant de bord appartenant à la catégorie des essais et réceptions est tenu d'établir un rapport circonstancié dans les quarante-huit heures suivant tout accident ou incident affectant ou pouvant affecter la sécurité d'un aéronef et survenu soit au sol, soit en vol. Il en est de même pour toute infraction aux règlements de la circulation aérienne.

Ce rapport, établi en trois exemplaires, est adressé :

- aux représentants qualifiés du ministre de la défense ;
- à la direction de l'entreprise intéressée ;
- au président de la section des essais et réceptions du conseil du personnel navigant.

Article R425-2

S'il s'agit des essais et réceptions, le ministre des armées fait procéder à toutes investigations et enquêtes en vue de rechercher et de constater les causes des accidents ou incidents.

Article R425-3

Dans le cas prévu à l'article R. 425-2 le ministre des armées peut instituer une commission d'enquête dont la composition est fixée par arrêté.

Cette commission d'enquête entend obligatoirement les représentants des entreprises intéressées ainsi que le personnel navigant mis en cause ou ses représentants.

Article R425-4

Le conseil de discipline du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est chargé de donner au ministre chargé de l'aviation civile un avis sur l'application de sanctions à l'égard des personnes titulaires de titres aéronautiques de personnel navigant professionnel soit délivrés par ce ministre ou par le ministre de la défense, soit validés par ces mêmes autorités, à l'encontre desquelles auront été relevés des manquements aux règles édictées en matière de sécurité par :

- le présent code et les textes pris pour son application ;
- le code des transports et les textes pris pour son application ;
- le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 et les règlements pris pour son application ;
- le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010.

Article R425-5

Le conseil de discipline de l'aéronautique civile comprend deux sections : Essais et réceptions, Transport et travail aériens. Chacune d'elles est habilitée à proposer des sanctions au nom du conseil. Le conseil peut également siéger en séance plénière.

Chaque section comprend des représentants de l'administration, des exploitants et du personnel navigant professionnel. La composition et le fonctionnement du conseil sont fixés par décret en Conseil d'Etat pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre des armées.

Article R425-6

Le conseil de discipline du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est rattaché à la direction générale de l'aviation civile.

Article R425-7

La section des essais et réceptions comprend :

Un membre représentant l'aviation militaire, désigné par le ministre des armées ;

Un membre représentant l'aviation civile, désigné par le ministre chargé de l'aviation civile ;

Le chef du personnel navigant du centre d'essais en vol ou son adjoint ;

Deux pilotes appartenant à la catégorie des essais et réceptions, désignés l'un par l'organisation la plus représentative des entreprises employant le personnel navigant professionnel des essais et réceptions, l'autre par le ministre des armées, sur proposition des organisations les plus représentatives de ce personnel ;

Deux membres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile choisis par le ministre des armées en fonction de la spécialité de la personne traduite devant le conseil sur une liste comprenant deux noms pour chacune des spécialités suivantes : pilote d'essais et de réception d'avions, pilote d'essais de planeur, pilote d'essais et de réception d'hélicoptères, ingénieur d'essais, mécanicien d'essais, radionavigant d'essais, expérimentateur d'essais parachutiste d'essais. Cette liste est arrêtée par le ministre des armées sur proposition, pour l'un des noms de chaque spécialité, du directeur du centre d'essais en vol et, pour l'autre, des organisations les plus représentatives du personnel navigant professionnel des essais et des réceptions.

Article R425-8

La section du transport et du travail aériens comprend :

- trois membres représentant l'aviation civile, désignés par le ministre chargé de l'aviation civile ;

- un membre de l'organisme du contrôle en vol, désigné par le ministre chargé de l'aviation civile ;

- deux pilotes de ligne en activité ou ayant cessé leur activité professionnelle depuis moins de deux ans lors de leur nomination, désignés chacun par les deux organisations les plus représentatives des entreprises de transport aérien ;

- deux membres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile choisis par le ministre chargé de l'aviation civile, en fonction de la spécialité de la personne traduite devant le conseil. Le choix du ministre s'exerce sur une liste arrêtée par lui sur proposition des organisations les plus représentatives du personnel navigant professionnel du transport et du travail aériens.

Cette liste comprend :

- deux pilotes de la catégorie transport aérien ;

- deux pilotes de la catégorie travail aérien, dont un pilote d'hélicoptère ;
- deux mécaniciens navigants ;
- deux membres du personnel navigant commercial du transport aérien ;
- deux photographes navigants professionnels ;
- deux parachutistes professionnels.

Article R425-9

Les membres du conseil de discipline sont nommés pour trois ans par le ministre chargé de l'aviation civile. Leur mandat est renouvelable. Des suppléants peuvent être désignés dans les mêmes formes que les membres titulaires. Les personnes ayant encouru une condamnation inscrite à l'extrait n° 2 du casier judiciaire ou l'une des sanctions prévues à l'article R. 425-18 ne peuvent faire partie du conseil de discipline. Cessent de faire partie du conseil de discipline les membres qui viennent à perdre la qualité en vertu de laquelle ils ont été désignés, qui se démettent de leurs fonctions ou qui sont déclarés démissionnaires par le ministre compétent pour absence non justifiée à deux séances consécutives. Tout membre du conseil dont le mandat est interrompu est remplacé pour le temps à courir jusqu'à l'expiration de ce mandat.

Article R425-10

Le ministre des armées, pour la section des essais et réceptions, et le ministre chargé de l'aviation civile, pour la section du transport et du travail aériens, désignent un président et un vice-président parmi les membres titulaires ou suppléants de la section.

Lorsqu'il siège en séance plénière, le conseil est présidé par le plus âgé des présidents de section.

Article R425-11

La section des essais et réceptions est saisie par le ministre des armées. La section du transport et du travail aériens est saisie par le ministre chargé de l'aviation civile.

Le ministre des armées, le ministre chargé de l'aviation civile ainsi que le président de la section saisie peuvent décider qu'une affaire doit être soumise au conseil siégeant en séance plénière.

Article R425-12

Le président de la section compétente du conseil notifie à la personne traduite devant le conseil les poursuites dont elle est l'objet, lui fait connaître les griefs articulés à son encontre et l'invite à présenter ses observations par écrit.

L'intéressé dispose à cet effet d'un délai fixé par le président, qui ne peut être inférieur à un mois à compter de la date à laquelle il a reçu notification des poursuites.

Le président convoque l'intéressé à une date telle que ce dernier puisse disposer, compte tenu du temps nécessaire à son déplacement, d'un délai minimum de quinze jours avant sa comparution pour prendre connaissance ou faire prendre connaissance par son représentant ou défenseur, au secrétariat de la section compétente, de l'intégralité des pièces composant son dossier.

Article R425-13

Le président choisit un rapporteur soit parmi les membres titulaires ou suppléants du conseil, soit sur une liste de personnalités établie par le ministre des armées pour la section des essais et réceptions et par le ministre chargé de l'aviation civile pour la section du transport et du travail aériens.

Le rapporteur entend toute personne et recueille toutes les informations utiles à l'instruction de l'affaire. A l'issue de l'instruction, le rapporteur transmet au président de la section compétente son rapport qui est versé au dossier de la personne traduite devant le conseil.

La section compétente du conseil entend les personnes dont l'audition est jugée utile, le rapporteur en son rapport, l'intéressé en sa défense. Ce dernier peut se faire assister ou représenter soit par un avocat inscrit au barreau, soit par un membre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

Au cas où l'intéressé néglige de comparaître ou de se faire représenter, le conseil ou la section compétente peut passer outre et délibère valablement.

Article R425-14

Les délibérations du conseil et des sections ont lieu hors la présence de l'intéressé et de son représentant ou défenseur.

Les délibérations sont secrètes. Les ministres compétents peuvent prononcer la radiation des membres ou rapporteurs qui auraient méconnu cette disposition.

Un vote ne peut avoir lieu que si la moitié au moins des membres titulaires ou suppléants sont présents.

Les votes ont lieu au scrutin secret et à la majorité des voix. En cas de partage des voix, le président fait connaître le sens de son vote et fait jouer sa voix prépondérante.

Le rapporteur ne prend pas part au vote s'il n'est pas membre titulaire du conseil ou de la section ou s'il ne remplace pas un membre titulaire.

Le conseil ou les sections doivent faire connaître leur avis au ministre compétent dans un délai de vingt jours après la fin des auditions prévues à l'article R. 425-13.

Article R425-15

Le secrétariat de la section des essais et réceptions est assuré par le personnel du ministre de la défense. Celui de la section du transport et du travail aériens est assuré par le personnel de la direction générale de l'aviation civile. Celui du conseil siégeant en séance plénière est assuré par le secrétariat de la section dont le président préside le conseil.

Le secrétariat assiste aux séances et aux délibérations. Il est tenu au secret.

Article R425-17

L'intéressé peut récuser les membres du conseil dans les conditions prévues par les articles L. 111-6 et suivants du code de l'organisation judiciaire.

Article R425-18

Les sanctions disciplinaires relevant de la compétence du conseil de discipline sont :

- le blâme ;
- la suspension du droit d'effectuer des vols en qualité de commandant de bord tant qu'un complément de formation pratique ou théorique, dans des conditions spécifiées dans la décision de sanction, n'aura pas été réalisé ;
- le retrait temporaire avec ou sans sursis d'une ou de plusieurs licences, qualifications, autorisations ou d'un certificat ;
- le retrait définitif d'une ou de plusieurs licences, qualifications, autorisations ou d'un certificat ;
- le retrait temporaire avec ou sans sursis de la validation d'une ou de plusieurs licences étrangères ;
- le retrait définitif de la validation d'une ou de plusieurs licences étrangères.

Lorsque la sanction concerne un membre du personnel navigant ayant obtenu la validation d'une licence étrangère, le ministre chargé de l'aviation civile ou, dans le domaine des essais et réceptions, le ministre de la défense informe l'autorité aéronautique qui a délivré la licence.

Article R425-19

En cas de présomption grave au sujet de la responsabilité du commandant de bord ou d'un membre de l'équipage et en attendant les conclusions du conseil de discipline, le ministre compétent peut suspendre l'intéressé de ses fonctions pour une durée qui en aucun cas n'excédera deux mois.

L'intéressé bénéficie pendant la durée de la suspension de son salaire minimum garanti.

CHAPITRE VI : RETRAITES.

Article R426-1

L'affiliation à la caisse de retraite, au titre du régime de retraite et du régime d'assurance, des personnels répondant aux conditions du premier alinéa de l'article L. 6527-1 du code des transports et employés hors de France par une entreprise étrangère est accordée ou maintenue par décision du conseil d'administration de la caisse de retraite sur la demande de ladite entreprise concernant l'ensemble des membres du personnel en cause ou, à défaut sur la demande individuellement présentée par les navigants intéressés appartenant à cette entreprise. Le conseil d'administration de la caisse de retraite fixe s'il y a lieu en chaque cas les conditions d'adaptation des sections I et II du présent chapitre.

Article R426-2

La caisse de retraite est administrée par un conseil d'administration comprenant :

a) Onze administrateurs titulaires représentant les employeurs, nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile au vu des propositions présentées par :

- les organisations professionnelles des employeurs du transport et du travail aériens, à raison de huit membres ;
- les organismes représentatifs de l'industrie aéronautique, à raison d'un membre ;
- les ministères employeurs de personnel navigant professionnel, à raison de deux membres.

Onze administrateurs suppléants sont désignés dans les mêmes conditions.

b) Onze représentants des affiliés, dont trois retraités.

Les représentants des affiliés sont élus par ceux-ci pour cinq ans au scrutin de liste, à la représentation proportionnelle, à la plus forte moyenne, sans panachage ni vote préférentiel. Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre chargé de la sécurité sociale et du ministre chargé de la tutelle des industries aéronautiques précise les modalités de ce scrutin, notamment le nombre des collèges électoraux, la répartition des affiliés et le nombre de leurs représentants pour chacun des collèges.

Onze administrateurs suppléants sont élus dans les mêmes conditions. Ce mandat des administrateurs est renouvelable.

Le président et le vice-président sont élus en son sein par le conseil d'administration, à la majorité des deux tiers des membres présents, sous réserve que le nombre d'administrateurs présents soit supérieur à la moitié du nombre total des membres dont le conseil est composé.

La durée du mandat du président et du vice-président est de cinq ans. Ce mandat est renouvelable.

En cas de partage égal des voix, le président a voix prépondérante.

Les administrateurs suppléants siègent aux séances du conseil d'administration en cas d'empêchement des administrateurs titulaires. Ils remplacent les titulaires en cas de vacance définitive en cours de mandat.

Article R426-3

Un commissaire du Gouvernement représentant le ministre chargé de la sécurité sociale assiste aux délibérations du conseil. Il est entendu chaque fois qu'il le demande. Un représentant du ministre chargé de l'aviation civile assiste également aux délibérations du conseil. Il est entendu chaque fois qu'il le demande.

Hors le cas d'exécution immédiate à la suite d'une approbation expresse, les décisions du conseil sont exécutoires de plein droit dans un délai de vingt jours après leur communication aux ministres chargés de la sécurité sociale et du budget. Toutefois, elles peuvent être annulées, dans ce délai, par décision de l'un de ces ministres lorsqu'elles sont illégales ou susceptibles de mettre en péril l'équilibre financier de la caisse.

Article R426-4

La caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile peut conclure avec l'Etat une convention d'objectifs et de gestion comportant des engagements réciproques des signataires. Cette convention détermine les objectifs pluriannuels de gestion, les moyens de fonctionnement dont la caisse dispose pour les atteindre et les actions mises en œuvre à ces fins par chacun des signataires.

Cette convention, conclue pour une durée minimale de trois ans, précise notamment :

- 1° Les objectifs liés à la mise en œuvre des dispositions législatives et réglementaires qui régissent la gestion du risque, le service des prestations et le recouvrement des cotisations ;
- 2° Les règles de calcul et d'évolution du budget de gestion et d'action sociale ;
- 3° Les objectifs liés à l'amélioration de la qualité du service aux assurés, à la performance de la gestion, au coût de la gestion, à la gestion financière et à l'action sociale ;
- 4° Le processus d'évaluation contradictoire des résultats obtenus au regard des objectifs fixés ;
- 5° Les conditions de conclusion d'avenants en cours d'exécution de la convention.

Elle contient les indicateurs quantitatifs et qualitatifs associés à la définition des objectifs.

La signature de cette convention est autorisée par une délibération du conseil d'administration.

Section 1 : Définitions.

Article R426-5

a) Salaire brut

Le salaire brut s'entend après déduction des indemnités afférentes aux activités au sol indépendantes de la fonction de navigant et des indemnités représentatives de frais.

Pour les navigants exerçant hors de France métropolitaine, il est tenu compte d'un salaire brut fictif exprimé en francs métropolitains et déterminé annuellement par le conseil d'administration. Ce salaire brut fictif représente approximativement la rémunération qu'aurait en métropole un navigant de même ancienneté pour une activité similaire. Lorsque l'intéressé n'est pas obligatoirement assujéti au régime de sécurité sociale applicable en France métropolitaine et dans les départements d'outre-mer ou à un régime de protection sociale similaire en vigueur dans les territoires d'outre-mer, ledit salaire peut être majoré, par décision du conseil d'administration de la caisse de retraite, de 0,6 fois le plafond annuel de calcul des cotisations de la sécurité sociale en vigueur.

Les salaires bruts réels et les salaires bruts fictifs éventuellement majorés prévus à l'alinéa précédent sont plafonnés à la limite supérieure de la deuxième tranche définie à l'article R. 426-16-1-1.

b) Indice de variation des salaires

L'indice de variation des salaires du dernier exercice civil connu est constaté chaque année au 1er juillet par le conseil d'administration et appliqué au 1er janvier suivant.

Pour déterminer cet indice, la caisse calcule, pour chacune des spécialités du personnel navigant telles qu'elles sont définies par le conseil d'administration, le salaire moyen brut non plafonné du dernier exercice civil connu relatif aux navigants âgés de plus de trente ans et de moins de quarante-neuf ans au 1er janvier dudit exercice. A cet effet, la masse salariale de chaque spécialité est divisée par un effectif théorique, lui-même déterminé en divisant par 360 le nombre de jours ayant donné lieu à cotisations. Le coefficient d'évolution des salaires par spécialité résulte du rapport entre ce salaire moyen non plafonné et celui de l'exercice précédent.

En vue d'établir le coefficient global d'évolution des salaires, chaque coefficient d'évolution des salaires par spécialité est pondéré en fonction de l'effectif des navigants de plus de trente ans et de moins de quarante-neuf ans de la spécialité correspondante. Cette pondération s'effectue en multipliant ledit coefficient par l'effectif théorique de la spécialité. Le coefficient global d'évolution des salaires résulte du rapport entre la somme des produits ainsi obtenus et l'effectif théorique global toutes spécialités confondues.

L'indice annuel de variation des salaires du dernier exercice civil est égal au produit de l'indice de l'année antérieure par le coefficient global d'évolution des salaires entre les deux années précédant immédiatement l'exercice en cours. Jusqu'à l'exercice 2006 inclus, pour déterminer le niveau des salaires servant dès le début de l'exercice à liquider les pensions, cet indice est corrigé des taux d'évolution du salaire brut moyen annuel par tête versé par les entreprises non financières, non agricoles, pour l'année civile considérée et l'exercice précédent. Ces taux sont publiés dans le rapport annexé au projet de loi de finances des années considérées

prévu par l'article 32 de l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959 puis l'article 50 de la loi organique n° 2001-692 du 1er août 2001 relative aux lois de finances.

Le tableau annexé au présent code fournit les indices à prendre en considération jusqu'à l'exercice 2004. Les indices applicables pour les exercices 2005 et 2006 sont calculés conformément aux dispositions du précédent alinéa.

A compter du 1er janvier 2007, l'indice corrigé de variation des salaires est celui appliqué en 2006, revalorisé chaque année du taux de revalorisation annuel des pensions appliqué au 1er juillet de l'année précédente, conformément aux dispositions de l'article R. 426-16-2.

Au 1er janvier 2012, l'indice corrigé de variation des salaires est obtenu en revalorisant celui appliqué en 2011 du taux de revalorisation annuel des pensions appliqué au 1er juillet 2011, en application de l'article R. 426-16-2, majoré de 25 %.

A compter du 1er janvier 2013, l'indice corrigé de variation des salaires est obtenu en revalorisant celui appliqué l'année précédente du pourcentage de variation entre l'indice des prix à la consommation hors tabac, France entière, publié par l'Institut national de la statistique et des études économiques afférent au mois de novembre de la pénultième année et ce même indice afférent au mois de novembre de l'année précédente.

c) Salaire moyen indexé de carrière

Pour chacune des annuités ou fractions d'annuités validées à titre onéreux, le salaire indexé est obtenu en divisant le salaire brut plafonné défini au a du présent article, ayant servi d'assiette aux cotisations, par l'indice corrigé de variation des salaires défini au b ci-dessus. Le salaire moyen indexé de carrière est obtenu en divisant la somme des salaires indexés par le nombre d'annuités validées à titre onéreux.

Toutefois, et sous réserve du paragraphe d du présent article, lorsque l'affilié ne bénéficie pas des dispositions prévues au e de l'article R. 426-13 et réunit plus de vingt-cinq annuités validées à titre onéreux, les salaires afférents aux vingt-cinq meilleures annuités sont seuls pris en compte dans le calcul.

Lorsque la durée totale des services civils et des services de guerre précédés et suivis de services civils est supérieure à vingt-cinq ans, seuls sont pris en compte pour le calcul du salaire moyen les salaires afférents aux meilleures années de services civils, le nombre de ces années étant fixé à la différence entre vingt-cinq ans et la durée des services de guerre.

Le salaire moyen indexé ainsi obtenu constitue une constante pour le calcul des arrérages de pension pour l'intéressé.

d) Salaire moyen indexé majoré.

Lorsque l'affilié réunit plus de vingt-cinq annuités à titre onéreux, il est tenu compte partiellement, pour le calcul de la pension, des périodes supplémentaires, que celles-ci aient été validées :

-à titre onéreux ;

-à titre gratuit au titre des services militaires mentionnés au f de l'article R. 426-13 pour les affiliés justifiant, antérieurement au 1er juillet 1995, de vingt ans de services civils ou de périodes d'incapacité médicale temporaire mentionnés aux a et c de l'article R. 426-13 ;

-à titre gratuit au titre des services de guerre ou assimilés mentionnés au e de l'article R. 426-13.

Lorsque les services ainsi validés le sont à titre gratuit, ils doivent avoir été précédés et suivis de services civils.

Le calcul de la pension s'effectue dans les conditions précisées par la formule suivante :

Vous pouvez consulter la formule :

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20111113&numTexte=7&pageDebut=19050&pageFin=19056

Dans laquelle :

SMIM représente le salaire moyen indexé majoré annuel ;

SQM25, le salaire quotidien moyen indexé des vingt-cinq meilleures annuités ;

NJV, les périodes décomptées en jours précédées et suivies de services civils et validées au titre des e et f de l'article R. 426-13, à raison d'un nombre maximal de 360 jours par annuité ;

SIC la somme des salaires indexés de carrière ;

" a " est égal à :

-pour les pensions prenant effet en 2012, à la valeur la plus faible entre le nombre de jours ayant donné lieu au versement ou au rachat de cotisations, au sens de l'article R. 426-14, et 9 360 ;

-pour les pensions prenant effet en 2013, à la valeur la plus faible entre le nombre de jours ayant donné lieu au versement ou au rachat de cotisations, au sens de l'article R. 426-14, et 9 720 ;

-pour les pensions prenant effet en 2014, à la valeur la plus faible entre le nombre de jours ayant donné lieu au versement ou au rachat de cotisations, au sens de l'article R. 426-14, et 10 080 ;

-pour les pensions prenant effet en 2015, à la valeur la plus faible entre le nombre de jours ayant donné lieu au versement ou au rachat de cotisations, au sens de l'article R. 426-14, et 10 440 ;

-pour les pensions prenant effet en 2016, à la valeur la plus faible entre le nombre de jours ayant donné lieu au versement ou au rachat de cotisations, au sens de l'article R. 426-14, et 10 800 ;

-pour les pensions prenant effet en 2017, à la valeur la plus faible entre le nombre de jours ayant donné lieu au versement ou au rachat de cotisations, au sens de l'article R. 426-14, et 11 160 ;

-pour les pensions prenant effet en 2018, à la valeur la plus faible entre le nombre de jours ayant donné lieu au versement ou au rachat de cotisations, au sens de l'article R. 426-14, et 11 520 ;

-pour les pensions prenant effet en 2019, à la valeur la plus faible entre le nombre de jours ayant donné lieu au versement ou au rachat de cotisations, au sens de l'article R. 426-14, et 11 880 ;

-pour les pensions prenant effet en 2020, à la valeur la plus faible entre le nombre de jours ayant donné lieu au versement ou au rachat de cotisations, au sens de l'article R. 426-14, et 12 240 ;

-pour les pensions prenant effet en 2021, à la valeur la plus faible entre le nombre de jours ayant donné lieu au versement ou au rachat de cotisations, au sens de l'article R. 426-14, et 12 600 ;

-pour les pensions prenant effet en 2022, à la valeur la plus faible entre le nombre de jours ayant donné lieu au versement ou au rachat de cotisations, au sens de l'article R. 426-14, et 12 960 ;

-pour les pensions prenant effet en 2023, à la valeur la plus faible entre le nombre de jours ayant donné lieu au versement ou au rachat de cotisations, au sens de l'article R. 426-14, et 13 320 ;

-pour les pensions prenant effet en 2024, à la valeur la plus faible entre le nombre de jours ayant donné lieu au versement ou au rachat de cotisations, au sens de l'article R. 426-14, et 13 680 ;

-pour les pensions prenant effet en 2025, à la valeur la plus faible entre le nombre de jours ayant donné lieu au versement ou au rachat de cotisations, au sens de l'article R. 426-14, et 14 040 ;

-pour les pensions prenant effet en 2026, à la valeur la plus faible entre le nombre de jours ayant donné lieu au versement ou au rachat de cotisations, au sens de l'article R. 426-14, et 14 400 ;

-pour les pensions prenant effet à compter de l'exercice 2027, au nombre de jours ayant donné lieu au versement ou au rachat de cotisations, au sens de l'article R. 426-14.

TV est déterminé par l'application de la formule suivante, sans que sa valeur puisse excéder 1 :

$$TV = 0,4.$$

Vous pouvez consulter la formule :

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=20111113&numTexte=7&pageDebut=19050&pageFin=19056

Dans lequel TT est le temps total validé en jours, à titre onéreux, et b prend les valeurs suivantes selon l'année où la pension prend effet :

ANNÉES	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	À COMPTER de 2021
b =	0,002	0,004	0,006	0,008	0,01	0,012	0,014	0,016	0,018	0,02

e) Salaire brut reconstitué

Pour les périodes mentionnées au p de l'article R. 426-13, le salaire moyen indexé de carrière mentionné au c du présent article est calculé en ajoutant au salaire brut plafonné défini au a un salaire brut reconstitué (SBR) déterminé, pour chaque affilié, par la formule suivante :

$$SBR = A \times \min (SB/T ; 3.15 \times S) \text{ Dans laquelle :}$$

A correspond à la différence entre les jours d'inactivité constatés sur l'année et les jours d'inactivité garantis sur l'année ;

S correspond au salaire minimum interprofessionnel de croissance pour un jour d'inactivité comprenant le nombre d'heures fixé par le dernier alinéa du 2° du I de l'article 1er du décret n° 2020-435 du 16 avril 2020 portant mesures d'urgence en matière d'activité partielle ;

SB correspond au salaire brut pour la période d'emploi dans l'année tel que défini au a ;

T correspond au nombre de jours d'activité de l'année.

Section 2 : Cotisations.

Article R426-6

Les personnels affiliés à la caisse lui sont redevables selon les modalités fixées par le conseil d'administration d'une cotisation égale à 7,668 % de leur traitement brut plafonné défini à l'article R. 426-5 a. Les produits de cette cotisation sont affectés à la section mentionnée au a de l'article R. 426-27.

La cotisation de l'affilié est précomptée par son employeur lors de chaque paie.

Article R426-7

Les employeurs des personnels affiliés à la caisse lui versent une cotisation égale à 13,632 % du traitement brut plafonné défini à l'article R. 426-5 a. Les produits de cette cotisation sont affectés à la section mentionnée au a de l'article R. 426-27.

Article R426-8

Les cotisations prévues aux articles R. 426-6 et R. 426-7 sont appelées à concurrence d'un taux d'appel fixé à :

- 1° 101 % pour l'exercice 2012 ;
- 2° 102 % pour l'exercice 2013 ;
- 3° 103 % pour l'exercice 2014 ;
- 4° 104 % pour l'exercice 2015 ;
- 5° 105 % à compter de l'exercice 2016.

A compter de l'exercice 2016 et jusqu'à l'exercice 2023, le conseil d'administration de la Caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile examine chaque année avant le 30 juin le niveau prévisionnel du fonds mentionné au a de l'article R. 426-27 à l'horizon de trente ans, estimé en application de l'article R. 426-27-2. Si, à cet horizon, ce niveau est inférieur à cinq fois le montant prévisionnel des prestations mentionnées au a de l'article R. 426-27, à cette date, le taux d'appel des cotisations prévues aux articles R. 426-6 et R. 426-7 est augmenté l'année suivante d'un taux de 0,5 % et le conseil d'administration peut alors décider d'une hausse complémentaire dans une limite d'un taux de 0,5 %. La mise en œuvre des dispositions du présent alinéa ne peut conduire à un taux d'appel supérieur à 110 %.

A compter de l'exercice 2024, le taux d'appel est fixé à 111 %. A la fin de cet exercice, le conseil d'administration propose au Gouvernement, le cas échéant, une modification du taux d'appel permettant de couvrir les engagements financiers résultant du e de l'article R. 426-5.

Les taux de cotisation obtenus, après application du taux d'appel, sont arrondis à deux décimales, au centième le plus proche.

Article R426-9

Sur demande des intéressés, les cotisations des personnels navigants des essais réception, des parachutistes professionnels et des personnels navigants contractuels de la sécurité civile sont majorées de 50 %. Dans ce cas, les cotisations des employeurs sont majorées dans la même proportion.

Les majorations prévues ci-dessus ne sont plus appliquées lorsque le nombre d'annuités calculé en fonction des dispositions de l'article R. 426-13 atteint le nombre de trente. Au-delà de cette limite, ces personnels et leurs employeurs continueront à cotiser selon les dispositions prévues aux articles R. 426-6, R. 426-7 et R. 426-8.

Article R426-10

Les charges afférentes aux opérations mentionnées au b de l'article R. 426-27 sont couvertes par des cotisations distinctes, assises sur le salaire brut plafonné défini au a de l'article R. 426-5, dans la limite du plafond annuel mentionné à l'article L. 241-3 du code de la sécurité sociale, supportées pour moitié par les employeurs et pour moitié par les affiliés, et dont le taux est fixé par le conseil d'administration de la caisse avant le 31 décembre de l'année précédente par une décision motivée tenant compte de la situation financière du fonds, compris entre 0,68 % et 1,08 %. A défaut de décision du conseil d'administration de la caisse à l'issue de ce délai, le taux est égal à 0,88 %.

Les charges afférentes aux opérations mentionnées au c de l'article R. 426-27 sont couvertes par des cotisations distinctes, assises sur le salaire brut plafonné défini à l'article R. 426-5, supportées pour moitié par les employeurs et pour moitié par les affiliés, et dont le taux est fixé par le conseil d'administration de la caisse avant le 31 décembre de l'année précédente par une décision motivée tenant compte de la situation financière du fonds, compris entre 0,10 % et 0,50 %. A défaut de décision du conseil d'administration de la caisse à l'issue de ce délai, le taux est égal à 0,30 %.

Section 3 : Constitution du droit à pension.

Article R426-11

I.-Une pension de retraite est servie à l'affilié qui demande la liquidation de ses droits à pension, dans les conditions précisées aux articles suivants, dès lors qu'il réunit cumulativement à la date d'effet de la pension les conditions suivantes :

1° Avoir atteint l'âge de cinquante ans ;

2° Justifier de vingt annuités acquises au titre des services valables pour la retraite tels qu'ils sont définis à l'article R. 426-13. Cette condition n'est pas requise lorsque l'assuré a atteint l'âge prévu à l'article R. 426-12.

II.-La pension est dite à taux plein si l'affilié justifie, à la date d'effet de la pension, d'au moins trente annuités acquises au titre des services valables pour la retraite tels qu'ils sont définis à l'article R. 426-13.

Lorsque l'affilié n'atteint pas cette durée, il est appliqué à la pension une décote égale à 5 % par annuité manquante. Le nombre d'annuités manquantes est égal à la différence entre le nombre d'annuités mentionné au précédent alinéa et le nombre de jours validés, au sens de l'article R. 426-13, divisé par 360.

Article R426-12

Lorsque l'affilié ne réunit pas les conditions mentionnées à l'article R. 426-11 et que la pension prend effet à compter d'un âge au moins égal à celui mentionné au premier alinéa de l'article L. 6521-4 du code des transports, il n'est pas appliqué de décote.

Article R426-13

Sont considérées comme valables pour la retraite les périodes suivantes, exprimées en jours, dans la limite de 360 jours pour une année complète :

a) Les périodes de services civils effectifs accomplis en qualité de navigant postérieurement à la date d'application du régime ;

b) La moitié de la durée des services ayant donné lieu à la majoration de cotisation dans les conditions prévues à l'article R. 426-9 ;

c) Les périodes d'incapacité médicale temporaire ayant donné lieu au paiement de tout ou partie du salaire dans les cas prévus aux articles L. 6526-1 et L. 6526-2 du code des transports ;

d) Les périodes d'incapacité médicale temporaire, au-delà de celles visées au c, ayant donné lieu au versement de prestations servies par un régime de prévoyance à adhésion obligatoire ;

e) Dans la limite de la moitié des services civils, la durée des services de guerre ou assimilés effectués dans les armées françaises ou alliées, sous réserve que ces services n'aient pas été validés dans un autre régime visé aux articles L. 711-1 et L. 921-1 du code de la sécurité sociale ; les services de guerre dits " assimilés " sont constatés par le conseil d'administration en application des dispositions législatives et réglementaires applicables au régime général de la sécurité sociale ;

f) La durée des services militaires obligatoires d'appel, de maintien et de rappel sous les drapeaux effectués en temps de paix dans les armées françaises si les intéressés justifient par ailleurs de vingt ans de services visés aux a, c et d ci-dessus, et si ces services militaires n'ont pas été validés dans un autre régime de retraite visé aux articles L. 711-1 et L. 921-1 du code de la sécurité sociale ;

g) La durée des services militaires accomplis en temps de paix en qualité de navigant, au-delà de la durée légale, autres que ceux visés au f, par les personnels titulaires d'un brevet de personnel navigant militaire, sous réserve que ces services n'aient pas donné lieu à constitution de pension ;

h) Sous réserve qu'elles ne donnent pas lieu à constitution d'un droit à pension dans un autre régime de retraite visé aux articles L. 711-1 et L. 921-1 du code de la sécurité sociale, certaines périodes de suspension de l'activité de navigant déterminées parmi les périodes de suspension prévues par le code du travail, les conventions collectives et les réglementations particulières applicables aux personnels navigants professionnels de l'aéronautique civile. Un arrêté conjoint des ministres chargés du budget, de la sécurité sociale et de l'aviation civile établit la liste de ces périodes après avis du conseil d'administration de la caisse de retraite ;

i) Dans la limite d'un an, les périodes postérieures à la première affiliation consacrées à l'acquisition d'une qualification de navigant professionnel de l'aéronautique civile n'ayant pas donné lieu à rémunération ;

- j) Dans la limite de douze trimestres de quatre-vingt-dix jours, les trimestres d'études qui peuvent faire l'objet d'un rachat dans le régime général, en application de l'article L. 351-14-1 du code de la sécurité sociale, dans la limite de la durée requise pour l'obtention d'une retraite sans décote ;
- k) Les périodes de congé maternité mentionné à l'article L. 1225-17 et suivants du code du travail ainsi que les périodes d'inaptitude temporaire liées à la grossesse dans le cadre de la suspension d'un contrat de travail de navigant et les périodes de congé d'adoption prévu à l'article L. 1225-37 du même code ;
- l) Les périodes de congé de paternité mentionné à l'article L. 1225-35 du code du travail ;
- m) Les périodes d'inactivité sans solde, liées au travail à temps alterné dans le cadre d'un contrat de travail à durée indéterminée, ou les périodes d'inactivité relevant d'un congé parental pris sous forme de temps alterné, sous réserve qu'elles ne donnent pas lieu à prestations dans le régime ou à cotisations dans un autre régime ;
- n) Les périodes de préretraite indemnisées par le Fonds national de l'emploi ;
- o) Les périodes de chômage ayant donné lieu à versement des prestations en application des dispositions du titre II du livre IV de la cinquième partie du code du travail, si ces périodes de chômage sont indemnisées au titre de la rupture d'un contrat de travail de navigant ayant fait l'objet de cotisations à la caisse ;
- p) Les périodes d'activité partielle durant lesquelles l'assuré a perçu l'indemnité mentionnée au II de l'article L. 5122-1 du code du travail ;
- q) Les périodes de congé de reclassement mentionné à l'article L. 1233-71 du code du travail et les périodes de congé de mobilité mentionné à l'article L. 1237-18 du même code.

Article R426-14

I.-Pour l'application du présent chapitre, sont considérées comme périodes cotisées les périodes suivantes :

- a) Les services mentionnés aux a, b et c de l'article R. 426-13. Ils ne sont pris en compte que si les cotisations prévues aux articles R. 426-6 à R. 426-10 ont été acquittées sur les salaires versés aux intéressés pendant ces périodes. En l'absence de cotisations versées, en totalité ou pour partie, les services sont validés annuellement sur la base des salaires déclarés par l'entreprise dans la déclaration des données sociales ou sur la base de la preuve apportée par l'affilié du précompte de la part salariale des cotisations dues sur son salaire. Cette validation de services en l'absence de cotisations versées n'est pas applicable aux personnels navigants exerçant dans une entreprise dont ils sont dirigeants, aux personnels navigants affiliés de manière volontaire en application du troisième alinéa de l'article L. 6527-1 du code des transports et aux personnels navigants employés sur le territoire national par des entreprises étrangères sans établissement en France. Les services mentionnés au c de l'article R. 426-13, pour les périodes à compter du 1er janvier 2012, peuvent être pris en compte sur la base de la totalité du salaire annuel brut d'activité qui était perçu avant que les services soient accomplis dans le cadre des périodes mentionnées au c de l'article R. 426-13, sous réserve que l'affilié s'acquitte, au plus tard dans l'année qui suit la période, de la différence entre, d'une part, les cotisations qui auraient été versées, en application des articles R. 426-6, R. 426-7, R. 426-8 et R. 426-10, sur ce salaire et, d'autre part, les cotisations effectivement versées ;
- b) Les services mentionnés au d de l'article R. 426-13. Ils ne sont pris en compte que s'ils ont donné lieu au versement de cotisations par l'employeur. Les services mentionnés au d de l'article R. 426-13, pour les périodes à compter du 1er janvier 2012, peuvent être également pris en compte sur la base de la totalité des prestations brutes perçues correspondantes, dans le cas où l'employeur aurait versé des cotisations, au

titre de ces services, correspondant à un salaire inférieur aux prestations brutes perçues correspondantes, sous réserve que l'affilié s'acquitte, dans l'année qui suit la période, de la différence entre, d'une part, les cotisations qui auraient été versées, en application des articles R. 426-6, R. 426-7, R. 426-8 et R. 426-10, sur les prestations brutes et, d'autre part, les cotisations effectivement versées ;

c) Les périodes mentionnées au p de l'article R. 426-13.

II.-Pour l'application du présent chapitre, peuvent être validées pour la retraite, en faisant l'objet d'un rachat, les périodes suivantes :

a) Les services mentionnés au c de l'article R. 426-13, pour les périodes à compter du 1er janvier 2012, prises en compte sur la base de la totalité du salaire annuel brut d'activité qui était perçu avant que les services soient accomplis dans le cadre des périodes mentionnées au c de l'article R. 426-13, lorsque le versement de l'assuré intervient plus d'une année après la période ;

b) Les services mentionnés au d de l'article R. 426-13, pris en compte sur la base de la totalité des prestations brutes perçues correspondantes, soit au titre des périodes antérieures au 1er janvier 2012, lorsque ces périodes n'ont pas donné lieu à cotisation de l'employeur, soit au titre des périodes à compter du 1er janvier 2012, lorsque ces périodes ont donné lieu à cotisation de l'employeur sur la base d'un salaire inférieur aux prestations brutes perçues correspondantes et que le versement de l'affilié intervient plus d'un an après la période en cause ;

c) Les services mentionnés aux f, g, h et i de l'article R. 426-13, pris en compte sur la base du premier salaire annuel brut perçu suivant la période correspondante. Lorsque ce salaire a été perçu sur une période inférieure à 360 jours, il est annualisé ;

d) Les services mentionnés au j de l'article R. 426-13, pris en compte sur la base d'un salaire défini par le conseil d'administration de la caisse ;

e) Les services mentionnés aux k, l, m et q de l'article R. 426-13, pris en compte sur la base du dernier salaire annuel brut précédant ces périodes. Lorsque ce salaire a été perçu sur une période inférieure à 360 jours, il est annualisé ;

f) Les services mentionnés au n de l'article R. 426-13, pris en compte, pour la durée de versement des prestations, soit sur la base des prestations brutes perçues, soit sur celle du salaire annuel brut d'activité précédant ces périodes, au choix de l'intéressé. Lorsque ce salaire a été perçu sur une période inférieure à 360 jours, il est annualisé ;

g) Les services mentionnés au o de l'article R. 426-13, pris en compte, pour la durée de versement des prestations, soit sur la base des prestations brutes perçues, soit sur celle du salaire annuel brut d'activité précédant ces périodes, au choix de l'intéressé. Lorsque ce salaire a été perçu sur une période inférieure à 360 jours, il est annualisé. Toutefois, lorsque l'Union nationale pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (UNEDIC) verse des cotisations pour la retraite complémentaire du bénéficiaire des prestations servies par elle, ces services sont pris en compte, pour la durée de versement des prestations, sur la base d'un salaire recomposé, qui est calculé, pour ladite durée, en divisant le montant des cotisations versées par cet organisme par le taux des cotisations définies aux articles R. 426-6, R. 426-7, R. 426-8 et R. 426-10.

Le rachat des périodes définies aux a à g est effectué par l'affilié soit avant l'âge mentionné au 1° du I de l'article R. 426-11, soit au plus tôt six mois avant la date d'effet de la pension, à l'exception des périodes mentionnées au d qui peuvent être rachetées jusqu'à l'âge mentionné à l'article R. 426-12 et au plus tard la veille de la liquidation de la pension.

III.-Pour le rachat de chacune des périodes mentionnées au II, le conseil d'administration de la caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile détermine le mode et les paramètres de calcul du rachat, dans des conditions garantissant la neutralité actuarielle.

Ce mode de calcul est déterminé, pour les périodes définies aux a à c et e à g, en fonction de l'âge de l'assuré, sur la base soit du supplément de pension résultant du rachat, soit des cotisations définies aux articles R. 426-6, R. 426-7, R. 426-8 et R. 426-10, assises :

1° Pour les périodes mentionnées au a, sur le salaire annuel brut d'activité qui était perçu avant que les services ne soient accomplis dans le cadre de ces périodes ;

2° Pour les périodes mentionnées au b, sur les prestations brutes correspondantes, déduction faite, le cas échéant, des cotisations déjà versées par l'employeur ;

3° Pour les périodes mentionnées au c, sur le premier salaire annuel brut perçu suivant la période correspondante ;

4° Pour les périodes mentionnées au e, sur le dernier salaire annuel brut précédant ces périodes ;

5° Pour les périodes mentionnées aux f et g, soit sur la base des prestations brutes perçues, soit sur celle du salaire annuel brut d'activité précédent, au choix de l'intéressé, ou, lorsque l'Union nationale pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (UNEDIC) verse des cotisations pour la retraite complémentaire du bénéficiaire des prestations servies par elle pour les périodes mentionnées au g, sur le salaire annuel brut d'activité précédant ces périodes, déduction faite du salaire recomposé ;

6° Pour les périodes mentionnées au d, ce mode de calcul est déterminé en fonction d'un coefficient appliqué à un salaire moyen défini par le conseil d'administration de la caisse sur la base des salaires d'activité précédant le rachat.

IV. - Pour l'application du présent chapitre, sont considérés comme périodes validées :

1° Les périodes mentionnées aux I et II du présent article ;

2° Les services mentionnés aux e, f, k, l, m, p et q de l'article R. 426-13.

Article R426-15-2

Par dérogation au II de l'article R. 426-11, bénéficient d'une pension sans décote, à compter de la décision d'inaptitude définitive du conseil médical de l'aéronautique civile :

1° Sous réserve qu'ils justifient de la condition d'âge définie au I de l'article R. 426-11 et que la durée comprise entre la date de leur première affiliation au régime prévu par le présent chapitre et la date d'effet du droit soit au moins égale à la durée mentionnée au 2° du même I, les personnels navigants reconnus inaptes définitivement à l'exercice de la profession de navigant par ce conseil ;

2° Sans condition d'âge ou de durée :

a) Les affiliés invalides, au sens de l'article L. 341-1 du code de la sécurité sociale, s'ils cotisaient à la caisse de retraite lorsque les causes de l'inaptitude définitive et de l'invalidité sont survenues ;

b) Les affiliés reconnus inaptes définitivement, au titre d'une affection reconnue imputable au service aérien par le conseil médical de l'aéronautique civile, s'ils cotisaient à la caisse de retraite lorsque la cause de l'inaptitude définitive est survenue ;

c) Les affiliés reconnus inaptes définitivement, au titre d'un accident du travail ayant entraîné l'inaptitude définitive, s'ils cotisaient à la caisse de retraite lorsque l'accident est survenu.

Pour l'application du présent article, la cessation de l'activité de navigant doit être liée à l'inaptitude survenue.

La pension prend effet à la date d'ouverture du droit si la demande de pension est déposée dans les six mois suivant le fait générateur du droit.

Article R426-15-3

Le droit à pension est ouvert, sans décote, à l'expiration des durées de versement des allocations d'assurance mentionnées à l'article L. 351-3 du code du travail pour tout affilié licencié en application de l'article L. 1233-3 du code du travail à l'exclusion de la rupture de contrat résultant des dispositions des articles L. 6521-4 et L. 6521-5 du code des transports alors que son contrat de travail était un contrat de navigant. Ces dispositions s'entendent si l'intéressé a atteint l'âge mentionné au 1° du I de l'article R. 426-11 et la durée mentionnée au 2° du I de l'article R. 426-11 validés conformément à l'article R. 426-13.

Article R426-15-4

La jouissance de la pension est subordonnée à la cessation de toute activité de navigant, ou de membre d'équipage, inscrits ou non sur les registres spéciaux, exercée dans les catégories : essais et réception, transport aérien, travail aérien, tant en France qu'à l'étranger.

Sauf disposition particulière contraire, l'entrée en jouissance d'une pension pour laquelle un droit est ouvert prend effet le premier jour du mois suivant la réception de la demande. Le conseil d'administration détermine les conditions de présentation des demandes ainsi que les modalités de suspension des pensions en cas de reprise d'activité.

Section 4 : Calcul de la pension.

Article R426-16-1

La pension est déterminée sur la base du salaire moyen indexé de carrière défini au c de l'article R. 426-5 ou, le cas échéant, sur la base du salaire moyen indexé majoré défini au d de l'article R. 426-5.

Ce salaire est divisé en deux tranches conformément à l'article R. 426-16-1-1. A chacune d'elles est attribué, pour toute annuité validée à titre onéreux définie à l'article R. 426-13, dans la limite d'une durée, un taux de pension égal à 1,85 % pour la première tranche et à 1,4 % pour la deuxième tranche. La somme obtenue est multipliée par l'indice de variation des salaires corrigé applicable à la date de liquidation de la pension. Cette durée est égale à la valeur " a " prévue au d de l'article R. 426-5 divisée par 360.

Si l'affilié a eu ou a adopté au moins trois enfants, la pension est majorée de 0,12 % du plafond mensuel de calcul des cotisations de la sécurité sociale en vigueur, pour toute annuité validée dans la limite de 25. Ouvrent également droit à cette majoration les enfants élevés par l'affilié et à sa charge pendant au moins neuf ans avant leur vingt et unième anniversaire au cours de la période d'affiliation ayant donné lieu à cotisations.

Pour la période de jouissance comprise entre l'âge auquel l'affilié aura atteint le nombre d'annuités nécessaires pour l'ouverture du droit à pension, et ce au plus tôt à l'âge mentionné au 1° du A du II de l'article R. 426-11, et l'âge mentionné à l'article L. 161-17-2 du code de la sécurité sociale, la pension mensuelle est assortie d'une majoration, d'un montant de 0,8 % du plafond mensuel de calcul des cotisations de la sécurité sociale en vigueur, par annuité validée dans la limite de vingt-cinq, si l'affilié remplit les conditions prévues pour la liquidation d'une pension sans décote dans les conditions prévues aux articles R. 426-11, R. 426-15-2, R. 426-15-3 et R. 426-17.

La majoration prévue à l'alinéa précédent n'est pas versée aux affiliés dont la pension prend effet à compter de l'âge mentionné à l'article R. 426-12 et qui ne respectent pas la condition d'annuité prévue au 2° du I de l'article R. 426-11.

Article R426-16-1-1

Les tranches de salaires prévues au second alinéa de l'article R. 426-16-1 sont déterminées comme suit :

1° La limite supérieure de la première tranche est fixée à quatre fois le plafond annuel de calcul des cotisations de sécurité sociale mentionné à l'article L. 241-3 du code de la sécurité sociale en vigueur pour l'exercice considéré ;

2° La limite supérieure de la deuxième tranche est fixée à huit fois le plafond annuel de calcul des cotisations de sécurité sociale mentionné à l'article L. 241-3 du code de la sécurité sociale en vigueur pour l'exercice considéré.

Article R426-16-2

Les pensions sont revalorisées au 1er janvier de chaque année du pourcentage de variation entre l'indice des prix à la consommation hors tabac, France entière, publié par l'Institut national de la statistique et des études économiques afférent au mois de novembre de l'année précédente et ce même indice afférent au mois de novembre de la pénultième année.

Article R426-16-3

Lorsque le nombre d'annuités ayant fait l'objet de cotisations ou de rachats, en application de l'article R. 426-14, est au moins égal à vingt-cinq, la pension résultant de la liquidation de la totalité des droits calculée à la date d'effet du droit et avant application d'une décote ne peut être inférieure à un montant annuel de 795 € par annuité cotisée ou rachetée en application de l'article R. 426-14. A compter du 1er janvier 2020, ce montant est revalorisé chaque année du coefficient d'évolution de l'indice corrigé de variation des salaires appliqué au 1er janvier de l'année correspondante dans les conditions prévues au b de l'article R. 426-5.

Article R426-17

En cas de décès ou d'incapacité permanente totale à la suite d'un accident aérien survenu en service et en cas de décès à la suite d'une maladie reconnue imputable au service aérien d'un assuré n'ayant ni atteint l'âge prévu à l'article R. 426-12 ni vingt-cinq annuités, le nombre d'annuités pris en compte pour le calcul de la pension directe ou des pensions de réversion et d'orphelin est porté au nombre d'annuités que l'intéressé aurait totalisé s'il avait cotisé jusqu'à cet âge, dans la limite de vingt-cinq annuités. Par dérogation aux dispositions de l'article R. 426-11, la pension est liquidée sans décote.

En cas d'incapacité définitive à exercer le métier de navigant résultant d'un accident aérien survenu en service ou d'une maladie imputable au service aérien, le nombre d'annuités acquises pris en compte est égal à la somme des annuités acquises au titre de l'article R. 426-13 et d'annuités complémentaires. Le nombre des annuités complémentaires est égal à la moitié de la différence entre vingt-cinq et le nombre d'annuités acquises à titre onéreux au titre de l'article R. 426-13, sans pouvoir excéder la moitié de la différence entre l'âge prévu à l'article R. 426-12 et l'âge atteint lors du constat de l'incapacité définitive. En cas d'abandon de la profession pour des raisons autres que de santé, l'imputabilité au service aérien doit avoir été demandée dans les deux ans suivant la cessation d'activité. Par dérogation aux dispositions de l'article R. 426-11, la pension est liquidée sans décote.

Section 5 : Pension de réversion.

Article R426-19

I.-En cas de décès d'un affilié en activité ou titulaire d'une pension en cours de jouissance ou d'un droit à pension différée, le conjoint survivant apte à recevoir et chacun des enfants de l'affilié, à charge au sens de l'article R. 426-20 du présent code, ont respectivement droit à pension de réversion et pension d'orphelin dans les conditions précisées au présent article.

II.-La pension de réversion au profit du conjoint survivant apte à recevoir est égale à un pourcentage de la pension de l'affilié fixé à 60 %.

Si l'affilié décédé était en activité ou titulaire d'une pension en cours de jouissance, l'ouverture du droit à pension de réversion est immédiate.

Dans les autres cas, l'ouverture du droit à pension de réversion est ajournée jusqu'à la date à laquelle l'affilié aurait atteint l'âge mentionné à l'article R. 426-12. Cette ouverture du droit est immédiate si l'affilié décédé avait au moins un enfant à charge à la date de son décès.

L'entrée en jouissance de la pension de réversion est fixée à la date d'ouverture du droit, à condition que le bénéficiaire de la pension ait fait parvenir sa demande écrite à la caisse dans un délai de six mois suivant la date d'ouverture du droit.

La pension de l'affilié servant à déterminer la pension de réversion visée ci-dessus est celle qui est définie aux premier, deuxième et troisième alinéas de l'article R. 426-16-1, majorée s'il y a lieu, compte tenu des dispositions de l'article R. 426-17.

Si l'affilié décédé était en activité ou titulaire d'une pension en cours de jouissance assortie d'une majoration et n'avait pas atteint l'âge mentionné à l'article L. 161-17-2 du code de la sécurité sociale au moment de son décès, la pension de l'affilié servant à déterminer la pension de réversion est assortie d'une majoration d'un

montant de 0,8 % du plafond mensuel de calcul des cotisations de la sécurité sociale en vigueur, par annuité validée dans la limite de vingt-cinq.

Cette majoration est prise en compte, dans le calcul de la pension, jusqu'à la date à laquelle l'affilié décédé aurait atteint l'âge mentionné à l'article L. 161-17-2 du code de la sécurité sociale.

III.-La pension d'orphelin versée au profit de chacun des enfants à charge, tels que définis à l'article R. 426-20, est égale à 12 % de la pension de l'affilié. Toutefois, ce taux est porté à :

1° 50 % au profit de chaque enfant orphelin de ses deux parents ;

2° 72 % au profit de chaque enfant orphelin de ses deux parents et atteint d'une infirmité permanente telle que définie au second alinéa de l'article R. 426-20.

L'ouverture du droit à pension d'orphelin est immédiate. L'entrée en jouissance de la pension d'orphelin est fixée à la date d'ouverture du droit, à condition que le bénéficiaire de la pension ou son représentant légal ait fait parvenir sa demande écrite à la caisse, dans un délai de six mois suivant la date d'ouverture du droit.

La pension de l'affilié servant à déterminer la pension d'orphelin visée ci-dessus est celle qui est définie aux premier, deuxième et troisième alinéas de l'article R. 426-16-1, majorée s'il y a lieu, compte tenu des dispositions de l'article R. 426-17.

Si l'affilié décédé était en activité ou titulaire d'une pension en cours de jouissance assortie d'une majoration, s'il n'avait pas atteint l'âge mentionné à l'article L. 161-17-2 du code de la sécurité sociale au moment de son décès, la pension de l'affilié servant à déterminer la pension d'orphelin est assortie d'une majoration d'un montant de 0,8 % du plafond mensuel de calcul des cotisations de la sécurité sociale en vigueur, par annuité validée dans la limite de vingt-cinq.

Cette majoration est prise en compte, dans le calcul de la pension, jusqu'à la date à laquelle l'affilié décédé aurait atteint l'âge mentionné à l'article L. 161-17-2 du code de la sécurité sociale.

IV.-Le total des pensions de réversion et d'orphelins allouées ne peut dépasser 100 % de la pension de l'affilié. S'il y a excédent, la pension allouée à chacun des ayants droit est réduite proportionnellement.

Article R426-20

Sont considérés comme enfants à charge pour l'application du présent code les enfants âgés de moins de vingt et un ans dont la filiation est légalement établie en application du titre VII du livre Ier du code civil ou résulte d'une adoption plénière, s'ils n'exercent pas une activité rémunérée sauf si celle-ci leur procure un salaire inférieur au salaire servant de base au calcul des allocations familiales.

Sont assimilés aux enfants à charge, après leur vingt et unième anniversaire, les enfants atteints d'une infirmité permanente les mettant dans l'impossibilité de gagner leur vie, à la condition qu'ils aient été atteints de l'infirmité avant leur vingt et unième anniversaire ou avant leur vingt-cinquième anniversaire s'ils poursuivaient des études secondaires ou supérieures.

Article R426-21

Le conjoint est inapte à recevoir en cas de remariage.

Lorsque, au décès de l'affilié ou du pensionné, il existe un conjoint survivant et un ou plusieurs conjoints divorcés aptes à recevoir, la pension de réversion est répartie entre le conjoint survivant et le ou les conjoints divorcés, au prorata de la durée respective de chaque mariage. Lorsque, au décès de l'affilié ou du pensionné, il n'existe pas de conjoint survivant mais un ou plusieurs conjoints divorcés aptes à recevoir, la pension de réversion est répartie entre les conjoints divorcés au prorata de la durée respective de chaque mariage.

Section 6 : Dispositions diverses.

Article R426-24

Les pensions de retraite sont servies mensuellement et à terme échu.

Le conseil d'administration fixe les montants de la pension en deçà desquels le versement est effectué soit trimestriellement, soit annuellement sous réserve des dispositions du troisième alinéa.

Lorsque le montant mensuel de la pension est inférieur à 2 % du plafond mensuel de calcul des cotisations de sécurité sociale mentionné à l'article L. 241-3 du code de la sécurité sociale à la date de l'ouverture possible du droit à pension, il est versé, en lieu et place de la liquidation des droits sous la forme d'une pension mensuelle, un capital unique égal au produit du montant des droits théoriques annuels et d'un coefficient fixé par le conseil d'administration en fonction de l'âge du bénéficiaire à la date d'effet de la liquidation des droits.

Article R426-26

Il est institué un fonds social en vue de permettre au conseil d'administration de mener une action sociale par aide individuelle en faveur des membres participants de la caisse. Cette action sociale pourra revêtir la forme de financement accordé à des établissements ou services assurant l'hébergement des retraités, l'aide à la dépendance partielle ou totale, l'hébergement en foyers pour handicapés, l'aide aux enfants handicapés ayants droit.

Le conseil d'administration est chargé de définir les procédures de fonctionnement du fonds social, auquel il pourra affecter chaque année un crédit dans la limite de 0,2 % des cotisations encaissées au cours de l'exercice précédent dans le fonds mentionné au a de l'article R. 426-27. Les sommes qui n'auront pas été utilisées à la fin d'un exercice sont reportées à l'exercice suivant.

Article R426-27

Les opérations de la caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile sont suivies dans trois sections financièrement autonomes :

a) Section dite Fonds de retraite, chargée de suivre les opérations prévues par le présent chapitre, à l'exception de celles visées aux b et c ci-dessous ;

b) Section dite Fonds de majoration, chargée de suivre les opérations prévues par le quatrième alinéa de l'article R. 426-16-1, le sixième alinéa du II et le quatrième alinéa du III de l'article R. 426-19 ;

c) Section dite Fonds d'assurance chargée de l'application des articles L. 424-5 et L. 424-6 ;

Article R426-27-1

Le chapitre 9 du titre 3 du livre 1 du code de la sécurité sociale est applicable à la caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile pour les actifs qui ne sont pas directement nécessaires à la gestion administrative du régime au titre duquel cette caisse intervient.

Article R426-27-2

Le conseil d'administration de la Caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aviation civile assure le suivi de l'équilibre financier du régime dans les conditions prévues à l'article L. 6527-8 selon les modalités suivantes.

Il détermine chaque année, avant le 30 juin, la valeur des indicateurs de pilotage du régime. Ces indicateurs portent notamment sur le niveau de réserves à la date d'évaluation, le niveau de réserves projeté à long terme et les taux de couverture des prestations futures par les cotisations futures sur la période au moins égale à l'espérance de vie de la génération atteignant l'âge de la retraite et les réserves à un horizon de trente années.

Le conseil d'administration fait établir, au moins tous les quatre ans, un rapport sur la situation financière du régime par un actuaire indépendant. Cette analyse, qui se fonde sur la situation financière du régime à la clôture du dernier exercice, vise notamment à mesurer l'impact des décisions prises dans le passé sur les paramètres techniques du régime, en particulier la fixation des taux de cotisation et taux d'appel des cotisations, les conditions d'ouverture de droits de la pension et le niveau des prestations. Le conseil d'administration de la caisse fixe au moins six mois avant la parution du rapport les hypothèses à retenir pour l'élaboration de ce rapport, ainsi que les études de sensibilité pour le calcul des projections d'équilibre à long terme du régime, s'agissant notamment de la rentabilité des actifs du régime et des prévisions en matière d'évolution du secteur du transport aérien et de la situation économique et ses implications sur la population couverte.

Section 7 : Dispositions transitoires.

Article R426-28

Les navigants et anciens navigants ainsi que leurs ayants droit peuvent, sur leur demande, faire prendre en compte les services civils répondant aux conditions du présent code et antérieurs à la date d'application du régime de retraite à la catégorie professionnelle dont ils relèvent moyennant le rachat des cotisations prévues à l'article R. 426-6 assises sur les traitements réels pour les services accomplis après le 31 décembre 1945 et sur les traitements forfaitaires annuels figurant au tableau annexé à l'arrêté interministériel du 21 mai 1953 pour les services antérieurs au 1er janvier 1946. Les cotisations correspondantes seront multipliées

par le rapport de l'indice de l'année de versement des cotisations à celui de l'année à laquelle correspond le traitement retenu pour l'assiette.

CHAPITRE VII : DISPOSITIONS PENALES.

Article R427-1

Sera puni de l'amende prévue par le 5° de l'article 131-13 du code pénal pour les contraventions de la cinquième classe tout employeur qui, en ce qui concerne le personnel navigant, aura contrevenu aux dispositions des articles L. 3121-18 et L. 3121-27 du code du travail et des décrets mentionnés des articles L. 3121-67 et L. 3121-68 du même code. Les contraventions donneront lieu à autant d'amendes qu'il y aura de navigants employés en méconnaissance des dispositions précitées.

Toute infraction à la réglementation relative à la durée du travail du personnel navigant entraîne le retrait de la licence du contrevenant, qui est prononcé par le ministre chargé de l'aviation civile en ce qui concerne les catégories Transport aérien et Travail aérien et par le ministre des armées en ce qui concerne le personnel de catégorie Essais et receptions, pour une durée qui ne pourra être inférieure à quinze jours ni supérieure à deux mois.

CHAPITRE VIII : DISPOSITIONS COMMUNES.

Article R428-1

Est considéré comme accident aérien pour l'application du présent titre tout accident du travail survenu à bord d'un aéronef. Sont assimilés à des accidents aériens :

1) Tout accident du travail qui se produit sur le lieu de départ ou d'arrivée prévu ou imposé par les circonstances au cours des travaux et manoeuvres nécessités par le départ ou l'arrivée ;

2) Les accidents survenus lors de sauts en parachute ;

3) Les accidents du travail survenus au sol ou sur plan d'eau lors de l'ensemble des exercices prévus par la réglementation ou demandés par les employeurs pour l'acquisition ou le maintien de la validité des brevets, licences, certificats et qualifications professionnels des navigants, ainsi que des accidents survenus lors d'exercices utilisant des moyens reproduisant au sol des agressions susceptibles d'être rencontrées en vol (accélération, vibrations, altitude, environnement).

TITRE III : PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL

CHAPITRE Ier : Discipline

Article R431-1

Sont passibles de sanctions disciplinaires, dans les conditions prévues au présent chapitre, les personnels navigants non professionnels de l'aéronautique civile titulaires d'un titre délivré ou validé par le ministre chargé de l'aviation civile à l'encontre desquels auront été relevées des infractions aux règles édictées en matière de sécurité par :

- le présent code et les textes pris pour son application ;
- le code des transports et les textes pris pour son application ;
- le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 et les règlements pris pour son application ;
- le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010.

Article R431-2

Les sanctions disciplinaires qui peuvent être prononcées à l'encontre des personnels navigants non professionnels sont :

- 1° Le blâme ;
- 2° La suspension du privilège d'effectuer des vols en qualité de commandant de bord tant qu'un complément de formation pratique ou théorique, dans les conditions spécifiées par la décision de sanction, n'a pas été réalisé ;
- 3° La suspension des licences ou qualifications, assortie ou non d'un sursis ou d'une obligation d'un complément de formation pratique ou théorique, dans les conditions spécifiées par la décision de sanction ;
- 4° Le retrait des licences ou qualifications, assorti, le cas échéant, de l'interdiction d'en solliciter une nouvelle délivrance pendant une durée déterminée et qui ne peut excéder cinq ans ;
- 5° La suspension de la validation d'une ou plusieurs licences étrangères ;
- 6° Le retrait de la validation d'une ou plusieurs licences étrangères.

Article R431-3

Ces sanctions disciplinaires sont prononcées, après avis d'une commission de discipline des personnels navigants non professionnels, par le ministre chargé de l'aviation civile et, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Saint-Pierre-et-Miquelon, par le représentant de l'Etat et, à Wallis-et-Futuna, par le représentant de l'Etat en Nouvelle-Calédonie.

Article R431-4

I. # Il est institué auprès du directeur de chaque échelon local de la direction de la sécurité de l'aviation civile une commission de discipline des personnels navigants non professionnels composée ainsi qu'il suit :

- a) Deux représentants de la direction de la sécurité de l'aviation civile, dont un président ;
- b) Une personnalité compétente en matière de navigation aérienne choisie par le directeur de l'échelon local de la direction de la sécurité de l'aviation civile ;

c) Trois représentants des fédérations nationales des disciplines aéronautiques désignés dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Ces fédérations désignent leurs représentants, titulaires ou suppléants. Si une fédération ne désigne pas son représentant, celui-ci est désigné par le directeur de l'échelon local de la direction de la sécurité de l'aviation civile dans les conditions fixées par l'arrêté susmentionné.

II. # En Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Saint-Pierre-et-Miquelon, il est institué auprès du représentant de l'Etat une commission de discipline des personnels navigants non professionnels composée ainsi qu'il suit :

a) Le chef du service de l'aviation civile ou le directeur du service d'Etat de l'aviation civile, ou le directeur de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie, président ;

b) Un représentant du service de l'aviation civile chargé des affaires d'aviation générale ;

c) Une personnalité compétente en matière de navigation aérienne choisie par le chef du service de l'aviation civile ou le directeur du service d'Etat de l'aviation civile, ou le directeur de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie ;

d) Trois personnalités proposées par les aéro-clubs locaux dans des conditions fixées par arrêté du représentant de l'Etat.

III. # Les membres de la commission mentionnés au I du présent article sont nommés par le directeur de l'échelon local de la direction de la sécurité de l'aviation civile.

Les membres de la commission mentionnés au II du présent article sont nommés par le représentant de l'Etat.

Article R431-5

Les membres des commissions de discipline sont nommés pour trois ans. Leur mandat est renouvelable. Des membres suppléants peuvent être nommés en même temps et dans les mêmes formes que les membres titulaires.

Les personnes ayant fait l'objet d'une des sanctions prévues à l'article R. 431-2 depuis moins de trois ans ne peuvent être membres d'une commission de discipline.

Cessent de faire partie d'une commission de discipline les membres qui viennent à perdre la qualité en vertu de laquelle ils ont été désignés ou qui se démettent de leurs fonctions. Tout membre dont le mandat est interrompu est remplacé selon les formes prévues à l'article R. 431-4 et pour la durée restant à courir jusqu'à l'expiration de son mandat.

Article R431-6

La commission de discipline est saisie par l'autorité auprès de laquelle elle a été instituée.

La commission de discipline compétente est celle du ressort territorial de l'échelon local de la direction de la sécurité de l'aviation civile ou du service d'Etat de l'aviation civile ou de la direction de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie où a été commise l'infraction.

A la demande de l'intéressé, la commission de discipline compétente est celle du ressort territorial du domicile de ce dernier.

A Wallis-et-Futuna, la commission de discipline compétente est celle placée auprès du représentant de l'Etat en Nouvelle-Calédonie.

Au cas où l'infraction a été commise à l'étranger ou dans les Terres australes et antarctiques françaises, le directeur de la sécurité de l'aviation civile désigne la commission de discipline.

Article R431-7

Le président désigne le secrétaire de la commission qui assiste aux séances et aux délibérations, sans voix délibérative, et qui est tenu au secret. Il peut également désigner un ou plusieurs experts qui sont entendus par la commission.

Le président de la commission notifie par écrit à l'intéressé les manquements qui lui sont reprochés ainsi que les sanctions qu'il encourt. Il l'invite à présenter ses observations par écrit dans un délai qu'il fixe et qui ne peut être inférieur à un mois à compter de la date à laquelle l'intéressé a reçu la notification des griefs.

Le président convoque les membres de la commission ainsi que l'intéressé, qui peut se faire assister ou représenter par une personne de son choix.

Le secrétariat de la commission communique à l'intéressé l'ensemble des pièces du dossier. L'intéressé dispose d'un délai de dix jours à compter de cette notification pour présenter ses observations éventuelles.

Article R431-8

Le président choisit un rapporteur sur une liste établie par l'autorité auprès de laquelle la commission est instituée. Le rapporteur entend toute personne et il recueille toute information utile à l'instruction de l'affaire. Son rapport est versé au dossier.

Article R431-9

La commission de discipline ne peut siéger valablement que si quatre au moins de ses membres sont présents. En cas de partage égal des voix, le président a voix prépondérante.

Les délibérations de la commission ont lieu hors de la présence de l'intéressé et de son représentant. Le rapporteur ne prend pas part au vote. Les délibérations sont secrètes. L'autorité auprès de laquelle la commission est instituée met fin aux fonctions des membres qui auraient violé le secret des délibérations.

Article R431-10

En cas d'urgence l'autorité compétente pour prononcer la sanction peut suspendre, à titre conservatoire, pour une durée maximum de trois mois, les licences ou qualifications

Elle saisit sans délai la commission de discipline.

Partie réglementaire - Décrets en Conseil d'Etat

LIVRE V : DISPOSITIONS RELATIVES A LA FORMATION AERONAUTIQUE.

TITRE Ier : AEROCLUBS ET FEDERATIONS.

TITRE II : AIDE AUX JEUNES.

TITRE III : FONDS DE PREVOYANCE DES SPORTS AERIENS.

Section 1 : Organisation et fonctionnement.

Article R530-1

La gestion financière du fonds de prévoyance des sports aériens institué par l'article L. 530-1 pour couvrir les risques courus par les personnes qui pratiquent, à titre non professionnel, le vol sans moteur, le vol à moteur et le parachutisme dans les associations sportives et les centres de sports aériens est assurée par la caisse des dépôts et consignations. Au début de chaque année, les crédits ouverts au ministère chargé de l'aviation civile, pour le fonds de prévoyance des sports aériens sont ordonnancés au profit de la caisse des dépôts et consignations. A la fin de chaque exercice budgétaire, la caisse des dépôts et consignations fait connaître au ministère chargé de l'aviation civile la somme restant disponible au fonds de prévoyance des sports aériens, laquelle est reportée à l'année budgétaire suivante.

Article R530-2

Les opérations de recettes et de dépenses effectuées par le fonds de prévoyance des sports aériens font l'objet d'un compte spécial ouvert dans les écritures de la caisse des dépôts et consignations.

Les recettes comprennent :

Les crédits inscrits au budget du ministère chargé de l'aviation civile pour le fonds de prévoyance des sports aériens et, éventuellement, les revenus et arrérages et le produit du remboursement des valeurs acquises, à l'aide des disponibilités ;

Le montant des dons et legs ;

Les recettes extraordinaires.

Les dépenses comprennent :

Les indemnités payées aux victimes d'accidents ou à leurs ayants droit ;

Le montant des frais de toute nature auquel donne lieu le fonctionnement du fonds de prévoyance.

Article R530-3

Les indemnités sont attribuées aux victimes d'accident ou à leurs ayants droit, par décision du ministre chargé de l'aviation civile, après avis d'une commission composée comme suit :

Un conseiller d'Etat, président.

Le directeur général de la caisse des dépôts et consignations ou son délégué.

Le directeur du budget ou son délégué.

Le chef du service des transports aériens, ou son délégué.

Le chef du service de la formation aéronautique et du contrôle technique, ou son délégué.

Le chef du service des personnels et de la gestion à la direction générale de l'aviation civile, ou son délégué.

Le président du conseil médical de l'aviation civile.

Le président de la fédération nationale aéronautique ou son délégué.

Le chef du centre national ou son délégué.

Le secrétariat de la commission est assuré par le service de la formation aéronautique et du contrôle technique.

Article R530-4

La commission, qui est également consultée sur toutes les questions de principe qui lui sont soumises par le ministre chargé de l'aviation civile, procède à toutes les enquêtes et investigations qu'elle juge utiles ; le cas échéant, elle recueille l'avis de tout organisme ou de toute personne susceptible de l'éclairer soit sur l'imputabilité, soit sur le taux de l'invalidité.

Section 2 : Attribution et paiement des indemnités.

Article R530-5

Des indemnités sont attribuées, dans les conditions fixées aux articles suivants, aux personnes inscrites dans les centres et les associations de sports aériens ou à leurs ayants droit, en raison de la mort ou de l'invalidité causée par un accident aérien au cours de l'instruction reçue ou de l'entraînement aérien effectué dans ces associations ou centres, selon les directives, les consignes générales et les ordres particuliers donnés par les autorités qualifiées.

Article R530-6

Est considéré comme accident aérien tout accident qui se produit dans une des circonstances ci-après :

1° Soit à bord d'un aéronef, soit à la montée ou à la descente, soit encore sur le lieu de départ ou d'arrivée, mais dans ce dernier cas uniquement au cours des travaux et manoeuvres nécessités par le départ ou l'arrivée, sans qu'il soit d'ailleurs fait de distinction entre les départs et arrivées prévus et ceux qu'imposeraient les circonstances ;

2° Soit au cours d'un saut en parachute, soit au cours d'un exercice nécessaire pour l'entraînement exclusif à l'exécution de ce saut.

Le décès, déclaré en exécution de l'article L. 142-3, des personnes disparues au cours de l'instruction reçue ou de l'entraînement aérien effectué dans une association ou un centre est considéré comme un décès survenu à la suite d'un accident aérien.

Article R530-7

Les indemnités prévues à l'article R. 530-5 sont fixées comme suit :

1° En cas d'invalidité permanente, après consolidation de la blessure et fixation du pourcentage définitif d'invalidité, la victime de l'accident reçoit une indemnité de :

102,90 euros pour une invalidité de 25 à 29 % ;

205,81 euros pour une invalidité de 30 à 34 % ;

308,71 euros pour une invalidité de 35 à 39 % ;

411,61 euros pour une invalidité de 40 à 44 % ;

514,52 euros pour une invalidité de 45 à 49 % ;

617,42 euros pour une invalidité de 50 à 54 % ;

720,32 euros pour une invalidité de 55 à 59 % ;

823,22 euros pour une invalidité de 60 à 64 % ;

926,13 euros pour une invalidité de 65 à 69 % ;

1 029,03 euro pour une invalidité égale ou supérieure à 70 % .

Ces allocations sont majorées de 30 % si la victime était mariée (non séparée de corps) au moment de l'accident. Lorsque le degré d'invalidité atteint au moins 70 % l'allocation indiquée ci-dessus est majorée de 457,35 euros par enfant mineur ou à charge vivant, légitime ou naturel reconnu.

2° En cas de décès, le conjoint non divorcé ni séparé de corps, à condition que le mariage ait été contracté antérieurement à l'accident, les enfants mineurs ou à charge et les ascendants à charge reçoivent une indemnité fixée comme suit :

a) Pour la veuve, un capital de 686,02 euros ;

b) Pour chacun des enfants 457,35 euros. Cette indemnité est majorée de 50 % pour les orphelins de père et mère, et pour les orphelins dont la mère est inhabile à recevoir une indemnité ;

c) Pour chacun des ascendants, à la condition qu'il soit établi que la victime en était effectivement le soutien avant son décès, une indemnité globale et forfaitaire de 457,35 euros.

Les veuves, enfants et ascendants ne peuvent prétendre à une indemnité si, avant le décès, la victime avait déjà perçu une indemnité d'invalidité permanente au titre du fonds de prévoyance des sports aériens.

Il faut entendre par enfant à charge, pour l'application des 1° et 2° qui précèdent, l'enfant qui, quel que soit son âge, est atteint d'une maladie incurable ou d'une infirmité le rendant inapte à tout travail rémunéré.

Article R530-8

Les dispositions ci-dessus sont applicables aux bénéficiaires du fonds de prévoyance des sports aériens pour les accidents survenus à compter du 15 février 1973.

Article R530-9

Le pourcentage définitif d'invalidité des victimes d'accident est fixé en appliquant le barème prescrit aux centres médicaux de réforme pour les bénéficiaires des dispositions du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre notamment de son article L. 9-1 et des tableaux annexés au livre Ier de ce code. Ce pourcentage est fixé après consolidation de la blessure sur la proposition d'un médecin assermenté de l'administration. Ce pourcentage n'est pas susceptible de révision ultérieure.

Article R530-10

Les indemnités seront attribuées dans les conditions fixées par le présent titre pour tous les accidents aériens survenus au cours de l'instruction reçue ou de l'entraînement aérien effectué dans les associations ou centres, à partir du 1er janvier 1953.

Article R530-11

Les indemnités prévues par le présent titre sont incessibles et insaisissables sauf application des dispositions relatives à l'obligation alimentaire.

L'incessibilité et l'insaisissabilité ne sont opposables qu'aux cessionnaires ou créanciers dont le titre est antérieur à la décision qui attribue l'indemnité.

Si le titre est postérieur à ladite décision, l'incessibilité et l'insaisissabilité sont opposables aux cessionnaires ou créanciers jusqu'à concurrence de 75 % du montant de l'allocation.

TITRE V : OBLIGATIONS DES USAGERS.

Partie réglementaire - Décrets en Conseil d'Etat

LIVRE VI : DISPOSITIONS DIVERSES.

Article R611-1

Le décret fixant conformément à l'article L. 611-1 la répartition entre les diverses entreprises intéressées des frais de fonctionnement du Conseil supérieur de l'aviation marchande est pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget.

Les contributions des entreprises intéressées sont rattachées au budget selon la procédure des fonds de concours.

Article R611-2

L'instruction des équipages et des personnels à terre non rémunérés par l'Etat donne lieu au versement des frais de scolarité par les sociétés de transports aériens au profit de qui est donnée cette instruction ou par les intéressés eux-mêmes selon les modalités fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget.

Les sommes recueillies sont rattachées au budget du ministère chargé de l'aviation civile selon la procédure prévue en matière de fonds de concours pour dépenses d'intérêt public.

Article R611-3

I.-La redevance de production prévue au I de l'article L. 611-5 est due par toute entreprise postulant à la délivrance ou titulaire d'un agrément ou d'une autorisation prévus par le 2° de l'article R. 133-1-1 ou par les sous-parties F et G des sections A et B de la partie 21 du règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production.

II.-La redevance de gestion de navigabilité prévue au III de l'article L. 611-5 est due par toute entreprise postulant à la délivrance ou titulaire d'un agrément prévu par les sous-parties G et I des sections A et B de la partie M du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

III.-La redevance de maintenance prévue au III de l'article L. 611-5 est due par tout organisme postulant à la délivrance ou titulaire d'un agrément prévu par le 3° de l'article R. 133-1-1 ou par la partie 145 du règlement

(CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 mentionné au II du présent article à l'exception, pour la seule activité d'entretien des matériels pour lesquels un agrément de production a été obtenu et des matériels de même nature ou de technologie équivalente, des organismes redevables au titre de cette activité de la redevance de production mentionnée au I du présent article.

IV.-La redevance d'organisme de formation de personnel de maintenance prévue au IV de l'article L. 611-5 est due par tout organisme de formation de personnel de maintenance d'aéronefs postulant à la délivrance ou titulaire de l'agrément prévu par la partie 147 du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 mentionné au II du présent article.

V.-La redevance d'exploitant d'aéronef prévue au IV de l'article L. 611-5 est due par tout transporteur aérien postulant à la délivrance ou titulaire du certificat de transporteur aérien mentionné au 4° de l'article R. 133-1-1 ou de l'autorisation spéciale mentionnée à l'article R. 133-6. Elle couvre également les interventions réalisées en vue de la délivrance des autorisations associées ou complémentaires dans le cadre ou à l'occasion du suivi de l'activité soumise à autorisation.

VI.-La redevance de sécurité et de sûreté d'exploitant d'aérodrome prévue au IV de l'article L. 611-5 est due par tout organisme postulant à la délivrance ou titulaire du certificat de sécurité aéroportuaire prévu par l'article L. 211-3 ou postulant à la délivrance ou titulaire d'une approbation prévue par le règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile autre que l'approbation du programme de sûreté de l'aviation civile incombant au transporteur aérien. Elle couvre les interventions réalisées en vue de la délivrance du certificat de sécurité aéroportuaire et de l'approbation du programme de sûreté de l'exploitant ainsi que celles réalisées en vue de la délivrance des autorisations associées ou complémentaires dans le cadre ou à l'occasion du suivi de l'activité soumise à l'agrément.

VII.-La redevance de sûreté aérienne de transporteur prévue au V de l'article L. 611-5 est due par tout transporteur aérien postulant à l'approbation du programme de sûreté de l'aviation civile prévu par le règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 mentionné au VI du présent article, ou ayant obtenu cette approbation.

VIII.-La redevance d'organisme de formation de personnel navigant prévue au IV de l'article L. 611-5 est due par tout organisme de formation de personnel navigant de l'aviation civile postulant à la délivrance ou titulaire de l'agrément prévu par l'article L. 410-3, y compris au titre des interventions réalisées en vue de la délivrance des autorisations associées ou complémentaires dans le cadre ou à l'occasion du suivi de l'activité soumise à l'agrément.

IX.-Les redevances énumérées aux I à VIII ci-dessus, évaluées selon des modalités qui dépendent des caractéristiques de l'activité considérée, sont, pour chaque redevable, en relation avec les coûts exposés pour l'instruction des demandes, la délivrance des autorisations et le suivi de la mise en oeuvre de celles-ci, le coût complet des contrôles étant pris en compte conformément au IX de l'article L. 611-5.

Les interventions que nécessite l'instruction d'une demande d'autorisation donnent lieu au paiement de la redevance correspondante pour la partie de l'instruction effectivement réalisée, que l'autorisation sollicitée soit ou non délivrée.

Lorsque l'entreprise ne met pas en oeuvre dans les délais fixés les mesures de correction prescrites à la suite d'un contrôle, une majoration de 25 % est appliquée à la part de la redevance correspondant aux éléments qui font alors l'objet d'une surveillance renforcée, à compter du premier jour qui suit la décision d'exercer cette surveillance et jusqu'à la date de la décision qui y met fin.

Un contrôle de la déclaration des informations nécessaires au calcul d'une redevance peut être effectué pendant une période d'un an à compter de la date de cette déclaration. Ce contrôle porte sur tout document permettant de vérifier l'exactitude des informations servant au calcul de l'assiette.

Faute pour un redevable de déclarer dans les délais fixés par l'arrêté prévu au dernier alinéa les informations nécessaires au calcul, par l'administration, d'une redevance, il est mis en demeure de produire ces informations. A défaut de réponse dans les trente jours qui suivent la mise en demeure, les titres de perception ou les factures sont établis sur la base d'éléments estimés.

Les modes de calcul des redevances et les conditions de leur paiement sont déterminés par un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances.

Article R611-4

I.-La redevance d'examen prévue au VII de l'article L. 611-5 correspond à l'organisation et à la gestion des examens aéronautiques, des épreuves d'aptitude et des contrôles de compétence prévus par l'article L. 410-1 du code de l'aviation civile. Les personnes assujetties sont les personnes qui s'inscrivent à un examen théorique ou à une épreuve d'aptitude en vue de la délivrance d'un titre aéronautique ou d'une qualification de personnel navigant.

La redevance, variable selon le titre aéronautique ou la qualification considéré, est fixée par un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances. L'inscription à l'examen est subordonnée au paiement de la redevance.

II.-La redevance de titre de personnel de l'aviation civile prévue au VII de l'article L. 611-5 correspond à la délivrance d'un titre aéronautique de personnel navigant prévu par l'article L. 410-1. Les personnes assujetties au paiement de cette redevance sont les personnes auxquelles un titre aéronautique ou une qualification de personnel navigant est délivré. La redevance est fixée par un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances. La délivrance du titre considéré est subordonnée à son paiement.

III.-La redevance de programme de formation prévue au VII de l'article L. 611-5 correspond à l'approbation, prévue par l'article L. 410-3, d'un programme de formation de personnel navigant. Les personnes assujetties sont les personnes qui sollicitent l'approbation d'un tel programme. La redevance est fixée pour chaque type de programme par un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances. L'approbation demandée est subordonnée à son paiement.

IV.-Les personnels de l'aviation civile inscrits sur la liste des demandeurs d'emploi visée à l'article L. 311-5 du code du travail sont exonérés du paiement des redevances prévues au présent article.

Article R611-5

I.-La redevance d'aptitude au vol prévue au II de l'article L. 611-5 est due par toute personne postulant à la délivrance ou au renouvellement d'un document de navigabilité, de limitation de nuisances ou de station radioélectrique prévu par les articles L. 131-1, R. 133-1 et R. 133-1-2 ainsi que par toute personne titulaire d'un tel document, au titre du contrôle sur celui-ci.

Cette redevance et les conditions de son paiement sont déterminées par un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances.

II.-La redevance de qualification d'entraîneur synthétique de vol (STD) prévu au IV de l'article L. 611-5 correspond à la qualification des dispositifs de simulation prévue par l'article L. 410-3. Les personnes assujetties sont les organismes qui demandent la qualification. Le tarif pour chaque type d'entraîneur synthétique de vol est fixé par un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances. La délivrance de la qualification est subordonnée au paiement de la redevance.

III.-La redevance de matériels de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SLIA) prévue au IV de l'article L. 611-5 correspond aux essais de vérification de la conformité aux spécifications techniques des véhicules, produits extincteurs ou équipements de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs en application de l'article L. 213-3 du code de l'aviation civile. Les personnes assujetties sont les demandeurs des essais. Le tarif pour chaque type de matériel SLIA et chaque type d'essai est fixé par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances. La délivrance du compte rendu d'essais est subordonnée au paiement de la redevance.

IV.-La redevance de dispositif de sûreté prévue au V de l'article L. 611-5 correspond à la certification ou à la justification des performances des équipements de détection et des autres moyens utilisés pour la sûreté du transport aérien, prévus par l'article R. 213-1 ou par le règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Les personnes assujetties sont les demandeurs de la certification des équipements de détection ou de l'attestation de justification de leurs performances. Le tarif pour chacun des équipements de sûreté est fixé par un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances. La délivrance du certificat de conformité ou de l'attestation de justification de performances est subordonnée au paiement de la redevance.

Article R611-6

Sous réserve des dispositions du deuxième alinéa, les redevances mentionnées aux articles R. 611-3 à R. 611-5 sont recouvrées, par l'administration de l'aviation civile, comme en matière de créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine et sont perçues par l'agent comptable du budget annexe " contrôle et exploitation aériens ".

Les organismes techniques habilités par le ministre chargé de l'aviation civile, en application des articles L. 330-7 et R. 133-5, à exercer des interventions donnant lieu, en vertu des articles R. 611-3 à R. 611-5, à paiement de redevances sont habilités à percevoir ces redevances.

La date de paiement indiquée sur le titre de perception ou, dans le cas prévu à l'alinéa précédent, sur la facture, ne peut-être antérieure au trentième jour qui suit la date d'émission de ce titre ou de cette facture.

Une majoration de 10 % est appliquée à la somme à payer en cas de défaut de paiement à la date spécifiée.

En l'absence de paiement ou en cas de paiement seulement partiel d'une redevance, le ministre chargé de l'aviation civile, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, peut suspendre la décision administrative correspondante.

Partie réglementaire - Décrets en Conseil d'Etat

LIVRE VII : ENQUETE DE SECURITE RELATIVE AUX ACCIDENTS OU INCIDENTS

TITRE Ier : DISPOSITIONS GENERALES.

Article R711-3

Le BEA comporte un secrétariat général, des départements et des divisions. Il comprend une unité chargée de la communication.

Article R711-5

Le BEA comprend des agents techniques ou administratifs, qui sont des fonctionnaires affectés après avis du directeur du BEA, ou, à défaut, des agents contractuels recrutés après avis de ce dernier conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Article R711-7

Il détermine l'organisation particulière de celui-ci.

Article R711-9

Le directeur du BEA peut déléguer à un Etat étranger la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique dans les conditions fixées au IV de l'article L. 711-1.

Il peut accepter la délégation par un Etat étranger de la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique.

Lorsqu'il en a connaissance, il informe l'autorité judiciaire compétente de tout accident d'aviation civile survenu en dehors du territoire et de l'espace aérien français et ayant entraîné le décès d'une ou de plusieurs personnes de nationalité française.

TITRE II : DECOUVERTE D'EPAVES ET DECLARATIONS D'ACCIDENTS, D'INCIDENTS OU D'EVENEMENTS

Article R722-1

Sous réserve des dispositions de l'article L. 142-1, toute personne qui découvre une épave ou un élément d'aéronef doit en faire la déclaration sans délai au service de police ou de gendarmerie le plus proche.

Article R722-2

Sur proposition du directeur du BEA, le ministre chargé de l'aviation civile arrête la liste des incidents qui, outre les accidents, doivent être portés à la connaissance du service. Cette liste comprend au moins les incidents graves mentionnés à titre d'exemples en annexe au règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56 CE.

Article R722-3

Tout exploitant qui a en France son siège ou son principal établissement et qui exploite un aéronef autre que ceux visés à l'annexe II du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ou, à défaut, tout commandant de bord d'un tel aéronef informe sans retard le BEA de tout accident ou incident d'aviation civile survenu à cet aéronef et mentionné dans la liste prévue à l'article R. 722-2.

Article R722-4

Tout prestataire de services civils de navigation aérienne au sens du 4 de l'article 2 du règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du Ciel unique européen qui constate qu'un accident ou un incident d'aviation civile mentionné dans la liste prévue à l'article R. 722-2 est survenu, qui en est informé ou qui est impliqué dans sa survenance, en informe sans retard le BEA. Les modalités de cette information sont fixées par l'accord préalable prévu au 3 de l'article 12 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56 CE.

Article R722-5

Les dirigeants des entreprises assurant la conception, la fabrication, l'entretien ou le contrôle des aéronefs, de leurs moteurs ou de leurs équipements, et ayant en France leur siège statutaire ou leur principal établissement informent sans retard le BEA de tout accident ou de tout incident mentionné dans la liste prévue à l'article R. 722-2 et survenu à ces aéronefs, moteurs ou équipements, dès qu'ils en ont connaissance et quel que soit le lieu où l'événement s'est produit.

Article R722-6

Le ministre chargé de l'aviation civile définit et met en oeuvre un système de collecte, d'enregistrement et de gestion des informations issues des comptes rendus des événements mentionnés à l'article L6223-1 du code des transports. Les accidents et incidents mentionnés à l'article L6222-8 du code des transports sont également intégrés dans ce système. Les informations collectées sont échangées avec les autres Etats membres de la Communauté économique européenne et les Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen, ainsi qu'avec la Confédération helvétique.

Lorsque le ministre chargé de l'aviation civile porte à la connaissance du public des comptes rendus d'événements ou des rapports fondés sur ces comptes rendus, il en retire les informations permettant d'identifier leurs auteurs et les tiers.

Article R722-7

Les obligations mentionnées à l'article L6222-8 du code des transports s'appliquent aux personnes suivantes :

- a) L'exploitant et le commandant de bord d'un aéronef à turbine ou exploité par une entreprise détenant un certificat de transporteur aérien ;
- b) Tout agent assurant les tâches de conception, de construction, d'entretien ou de modification d'un aéronef à turbine ou exploité par une entreprise détenant un certificat de transporteur aérien ou de tout équipement ou pièce s'y rapportant ;
- c) Tout agent qui délivre des certificats d'autorisation de remise en service après des opérations d'entretien d'un aéronef à turbine ou exploité par une entreprise détenant un certificat de transporteur aérien ;
- d) Tout agent d'un prestataire de services de navigation aérienne rendant des services à la circulation aérienne générale ;
- e) Tout agent d'un exploitant d'aérodrome détenant un certificat de sécurité aéroportuaire en application de l'article L. 211-3 ;
- f) Les agents des services qui assurent l'installation, la modification, l'entretien, la réparation, la révision, la vérification en vol ou l'inspection des installations de navigation aérienne ;
- g) Tout agent d'une entreprise assurant des services d'assistance en escale mentionnés aux paragraphes 5,6-2,7,8 et 9 de l'annexe à l'article R. 216-1.

Les personnes ci-dessus désignées rendent compte à leur employeur, ou à défaut :

-au ministre de la défense, lorsqu'elles relèvent de son autorité ; dans ce cas, le ministre de la défense transmet ces informations au ministre chargé de l'aviation civile ;

-au ministre chargé de l'aviation civile, dans tous les autres cas.

En outre, lorsqu'il s'agit d'événements dans le domaine de la gestion du trafic aérien, les personnes mentionnées au a informent le prestataire de services de navigation aérienne civil ou militaire concerné.

Le ministre de la défense détermine par arrêté les conditions dans lesquelles les personnes relevant de son autorité lui rendent compte, aux fins de l'application de l'alinéa précédent.

L'employeur ou le prestataire de services de navigation aérienne transmet les informations qui lui ont été communiquées :

-au ministre de la défense, suivant des modalités définies par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense, lorsqu'ils relèvent de ce dernier ; dans ce cas, le ministre de la défense transmet ces informations au ministre chargé de l'aviation civile ;

-au ministre chargé de l'aviation civile, suivant des modalités définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, dans tous les autres cas.

La liste des événements dont les personnes sont tenues de rendre compte en application de l'article L6223-1 du code des transports est fixée par arrêté conjoint des deux ministres.

TITRE III : RAPPORTS D'ENQUETE ET RECOMMANDATIONS DE SECURITE.

Article R731-3

Ils sont communicables dans les conditions prévues au livre III du code des relations entre le public et l'administration.

TITRE IV : DISPOSITIONS PENALES.

Article R741-1

Le fait par une personne ayant découvert une épave ou un élément d'aéronef de ne pas faire la déclaration prescrite à l'article R. 722-1 est puni de l'amende prévue pour les contraventions de 2e classe.

Partie réglementaire - Décrets simples

LIVRE Ier : AERONEFS.

TITRE Ier : DISPOSITIONS GENERALES.

Chapitre unique

TITRE II : IMMATRICULATION, NATIONALITE, PROPRIETE ET ENREGISTREMENT DES AERONEFS

CHAPITRE Ier : IMMATRICULATION ET NATIONALITE DES AERONEFS.

Article D121-1

L'immatriculation d'un aéronef est opérée par son inscription sur le registre prévu à l'article L. 121-2 et par l'attribution corrélatrice d'un numéro d'ordre.

Article D121-2

Le registre d'immatriculation est ouvert à la direction générale à l'aviation civile.

Le registre d'immatriculation est tenu, sous l'autorité du ministre chargé de l'aviation civile, par un fonctionnaire qui peut être suppléé par un autre fonctionnaire placé sous son autorité. Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre et son suppléant sont désignés par le ministre chargé de l'aviation civile, sur la proposition du directeur général de l'aviation civile.

Article D121-3

Sont inscrits sur le registre les aéronefs dont les propriétaires remplissent les conditions fixées à l'article L. 121-3 ou bénéficient, en application du dernier alinéa dudit article, d'une dérogation accordée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Sauf en ce qui concerne les ballons libres non habités et dans le cas, mentionné à l'article L. 6122-5 du code des transports, d'un aéronef en construction sur lequel une hypothèque doit être prise, l'inscription est subordonnée à la délivrance, par les services ou organismes français habilités :

- soit d'un certificat de navigabilité individuel ;

- soit, dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, d'un laissez-passer ;
- soit, s'agissant des aéronefs circulant sans personne à bord, d'une autorisation de circuler accordée dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pris en application de l'article R. 133-1-2.

Article D121-4

Des marques de nationalité et d'immatriculation sont affectées aux aéronefs inscrits au registre d'immatriculation.

Article D121-5

L'inscription d'un aéronef sur le registre comprend :

- 1° Les marques de nationalité et d'immatriculation ;
- 2° La date de l'immatriculation ;
- 3° Le numéro d'inscription ;
- 4° La description de l'aéronef (catégorie, nom du constructeur, type, série et numéro dans la série) ;
- 5° Les nom, prénoms et domicile du ou des propriétaires ;
- 6° L'aérodrome d'attache de l'aéronef, sauf dans les cas des ballons libres non habités et des aéronefs circulant sans personne à bord.

Article D121-6

Tout aéronef inscrit doit porter les marques qui lui ont été attribuées. Ces marques sont composées comme suit :

La marque de nationalité est représentée par la lettre majuscule F ; elle précède la marque d'immatriculation ;

La marque d'immatriculation comprend un groupe de quatre lettres ; elle est séparée de la marque de nationalité par un tiret.

Les lettres constituant la marque d'immatriculation sont indiquées par le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation.

Article D121-7

Des marques provisoires peuvent être affectées aux aéronefs en instance d'inscription au registre d'immatriculation qui doivent effectuer des vols, munis de laissez-passer mentionnant les conditions limitées de leur utilisation.

Article D121-8

L'emplacement des marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs, leurs dimensions et le type de caractère à utiliser sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'intérieur.

Article D121-9

Tout aéronef inscrit porte une plaque d'identité. Les dimensions de cette plaque, sa consistance et son emplacement ainsi que les indications qui doivent y figurer sont fixés par l'arrêté prévu à l'article D. 121-8.

Article D121-10

L'inscription au registre d'immatriculation détermine l'identité d'un aéronef. Elle est attestée par la délivrance, par le fonctionnaire ci-dessus désigné, d'un certificat d'immatriculation reproduisant les mentions prévues aux 1°, 3°, 4°, 5° et 6° de l'article D. 121-5. Le modèle de ce certificat est fixé par l'arrêté prévu à l'article D. 121-8.

Article D121-12

Les certificats d'immatriculation et les copies conformes des renseignements figurant au registre sont délivrés contre remboursement des fournitures et frais résultant des opérations effectuées à cet effet.

Le montant des remboursements est fixé par arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l'aviation civile.

Article D121-13

Les opérations qui donnent lieu à inscription, transcription ou mention sur le registre d'immatriculation sont les suivantes :

Immatriculation d'un aéronef ;

Mutation de propriété d'un aéronef ;

Constitution d'hypothèque ou autre droit réel sur un aéronef ;

Location d'un aéronef ;

Saisie d'un aéronef ;

Modification aux caractéristiques d'un aéronef ;

Radiation d'une location, d'une hypothèque ou d'un procès-verbal de saisie ;

Radiation d'un aéronef.

Article D121-14

L'immatriculation est effectuée sur présentation d'une demande établie sur papier libre par le propriétaire de l'aéronef et adressée par ses soins au bureau d'immatriculation.

La demande mentionne les renseignements relatifs à l'aéronef (type, série, numéro dans la série et aéroport d'attache). Elle doit comporter la déclaration que l'aéronef n'est pas immatriculé dans un autre Etat.

A cette demande sont joints :

a) Si le propriétaire est une personne physique, une pièce établissant son identité et justifiant qu'il possède la nationalité française exigée par l'article L. 121-3 ; si le propriétaire est une personne morale, la justification que celle-ci remplit les conditions fixées à l'article L. 121-3 ;

b) Une pièce établissant que le demandeur est bien propriétaire de l'aéronef ;

c) Dans le cas où l'aéronef a déjà figuré sur le registre d'immatriculation d'un Etat étranger, un certificat établi par cet Etat attestant la radiation dudit aéronef de son registre d'immatriculation ;

d) Lorsque l'aéronef est d'origine étrangère, la justification de l'obtention d'une autorisation d'importation et du paiement des droits et taxes d'importation.

Article D121-15

Dans le cas où le propriétaire d'un aéronef ne remplit pas les conditions fixées à l'article L. 121-3, l'inscription de l'appareil au registre d'immatriculation est subordonnée à l'autorisation du ministre chargé de l'aviation civile, conformément à l'article D. 121-3 (1er alinéa).

En vue d'obtenir cette autorisation, l'intéressé doit présenter, en plus des pièces exigées pour l'immatriculation, une demande exposant les motifs pour lesquels il sollicite une dérogation ainsi qu'une pièce établissant sa nationalité.

Article D121-16

Pour l'application des dispositions de l'article L. 122-5 (3e alinéa) relatives à la constitution d'hypothèque sur un aéronef en construction, une déclaration est adressée à l'autorité désignée à l'article D. 121-2, par lettre recommandée portant les signatures du propriétaire et du constructeur.

Par dérogation aux dispositions de l'article D. 121-3 (2e alinéa), l'aéronef est inscrit sur le registre d'immatriculation, avec les indications portées sur la déclaration, et y prend son numéro d'ordre. L'inscription est complétée ultérieurement et rectifiée, s'il y a lieu, lors de l'accomplissement des formalités prescrites à l'article D. 121-14, formalités qui restent obligatoires après l'achèvement de l'aéronef.

Jusqu'à l'accomplissement de ces formalités, le récépissé de la déclaration délivré en exécution de l'article L. 122-5 (3e alinéa) tient lieu de certificat d'immatriculation et reproduit à cet effet les indications portées dans la déclaration.

Article D121-17

Toute modification aux caractéristiques d'un aéronef inscrit sur le registre d'immatriculation, mentionnée sur le certificat de navigabilité, doit être déclarée au bureau d'immatriculation dans un délai maximum de six mois. Mention en est faite avec indication de la date sur le registre et un nouveau certificat d'immatriculation est établi.

Article D121-18

Le propriétaire d'un aéronef qui, en application des articles L. 141-4 (2e alinéa) et L. 323-2 (2e alinéa), veut faire inscrire au registre d'immatriculation le contrat de location de son aéronef adresse à cette fin, au bureau d'immatriculation, une requête en deux exemplaires accompagnée de l'acte de location.

La requête indique :

Les nom, prénoms et domicile du preneur ;

La date de l'acte et sa durée de validité ;

Le type, la série, le numéro dans la série, les marques d'immatriculation et le port d'attache de l'aéronef loué.

Article D121-19

L'inscription des actes ou jugements translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété ou de droits réels autres que l'hypothèque et celle des mutations de propriété par décès sont effectuées après le dépôt, au bureau d'immatriculation, d'une requête en deux exemplaires présentée par le nouveau propriétaire.

La requête mentionne :

La date et la nature du titre en vertu duquel l'inscription est requise et, s'il ne s'agit pas d'un acte sous seing privé, les nom et qualité de l'officier public qui a établi l'acte ou l'attestation notariée ou le tribunal qui a rendu le jugement ;

Les nom, prénoms et domicile de chacune des parties ;

Les renseignements relatifs à l'aéronef (type, série, numéro dans la série, marques d'immatriculation et aéroport d'attache).

A la requête sont joints le titre indiqué ci-dessus ainsi que la justification d'identité et de nationalité du nouveau propriétaire prévue à l'article D. 121-14.

Article D121-20

En cas de cession de propriété :

a) L'ancien propriétaire renvoie le certificat d'immatriculation au bureau d'immatriculation ;

b) Le nouveau propriétaire effectue, dans un délai maximum de trois mois à dater de la vente de l'aéronef, le dépôt de la requête visée à l'article D. 121-19.

Article D121-21

Dans le cas où le requérant ne remplit pas les conditions fixées à l'article L. 121-3, l'inscription prévue à l'article D. 121-19 est subordonnée à l'autorisation du ministre chargé de l'aviation civile, conformément à l'article D. 121-3 (1er alinéa).

En vue d'obtenir cette autorisation, l'intéressé doit présenter, en plus des pièces exigées pour l'inscription de mutation de propriété, une demande exposant les motifs pour lesquels il sollicite une dérogation ainsi qu'une pièce établissant sa nationalité.

Article D121-22

Les requêtes, prévues aux articles D. 121-18 et D. 121-19, sont écrites sur des feuilles spéciales fournies par le bureau d'immatriculation.

Article D121-23

Dans le cas où l'acte, le jugement ou la mutation par décès à inscrire s'applique à plusieurs aéronefs, il doit être produit une requête distincte pour chaque aéronef.

Article D121-24

Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation cote et paraphe les pages de chaque requête et la revêt d'une mention certifiant que l'inscription a été effectuée.

L'un des deux exemplaires de la requête ainsi complétée est rendu au requérant.

Article D121-25

Les requêtes qui ne sont pas établies dans les conditions fixées par les articles D. 121-18, D. 121-19, D. 121-22 et D. 121-23 sont rejetées.

Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation porte en marge de la requête la mention sommaire du refus d'inscription et des raisons qui l'ont motivé.

Article D121-26

A l'appui des requêtes déposées aux fins d'inscription en exécution des articles D. 121-18 et D. 121-19, le certificat d'immatriculation est exigé en vue soit d'y porter mention de l'acte ou du jugement dont l'inscription est requise, soit, s'il s'agit d'une mutation de propriété, de le remplacer par un nouveau certificat établi au nom du nouveau propriétaire de l'aéronef.

Article D121-27

Toute addition ou rectification motivée, portant sur une des inscriptions prévues aux articles D. 121-18 et D. 121-19, ne peut être opérée qu'à la date et dans les formes et conditions où il est procédé à une inscription nouvelle.

Article D121-28

Toute personne qui, en vertu de l'article L. 121-7, veut obtenir l'état des inscriptions existant sur un aéronef ou un certificat constatant qu'il n'en existe aucune, présente au fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation une demande écrite.

Article D121-29

Un aéronef est rayé du registre d'immatriculation sur la demande de son propriétaire.

Article D121-30

La radiation peut être effectuée d'office :

Lorsque le propriétaire ne remplit plus les conditions fixées à l'article L. 121-3 ou lorsqu'il cède son aéronef à une personne ne remplissant pas lesdites conditions, à moins qu'une dérogation n'ait été accordée conformément à l'article D. 121-3 (1er alinéa) ;

En cas de réforme de l'aéronef ou de détérioration le mettant définitivement hors d'état de navigabilité ;

Lorsque le ministre chargé de l'aviation civile fait la déclaration de présomption de disparition prévue à l'article L. 142-3 du code de l'aviation civile ou lorsqu'il est en possession de pièces prouvant la disparition de l'aéronef.

Article D121-31

La radiation d'un aéronef est subordonnée à la mainlevée des droits inscrits conformément aux dispositions des articles L. 122-12 et L. 122-18.

Article D121-31 bis

Le ministre chargé de l'aviation civile peut suspendre l'immatriculation d'un aéronef qui, en vertu d'accords internationaux destinés à faciliter l'exploitation internationale de certains aéronefs, doit être immatriculé temporairement dans un autre pays, sous réserve que cet aéronef ne soit grevé d'aucune hypothèque ou privilège.

Les modalités de cette suspension sont arrêtées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article D121-32

Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation est tenu d'avoir :

1° Un registre de dépôt, sur lequel il enregistre toutes les pièces remises ou produites en exécution des dispositions législatives et réglementaires du présent code ;

2° Un registre d'immatriculation, destiné à recevoir les immatriculations, les inscriptions des actes ou jugements translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété ou de droits réels, les inscriptions de mutations de propriété par décès et les transcriptions des procès-verbaux de saisie.

Article D121-33

Les pièces visées à l'article D. 121-32 (§ 1°) reçoivent le numéro d'ordre sous lequel elles sont portées au registre de dépôt et la date de cet enregistrement.

Ce numéro d'ordre et la date d'enregistrement au registre de dépôt font foi de la date et de l'ordre des inscriptions et transcriptions.

Article D121-34

Les pièces une fois enregistrées, le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation en délivre un récépissé, extrait du registre de dépôt. Ce récépissé doit lui être présenté pour obtenir la restitution des pièces qui, conformément aux articles R. 122-1, D. 121-24 et D. 121-26 portent mention ou certification que l'inscription a été effectuée.

Article D121-35

A tout moment, l'autorité désignée à l'article L. 121-2 (2e alinéa) peut se faire présenter les registres prévus par les articles ci-dessus, en vérifier la tenue, s'assurer que les prescriptions du présent titre ont été exactement appliquées et en donner l'attestation au pied du dernier enregistrement effectué au registre de dépôt.

CHAPITRE II : HYPOTHEQUE ET PRIVILEGES SUR LES AERONEFS.

Article D122-1

L'inscription d'un acte constitutif d'hypothèque est effectuée conformément aux dispositions de l'article R. 122-1.

Article D122-2

Les bordereaux d'inscription hypothécaire sont rédigés sur des feuilles de requêtes fournies par le bureau d'immatriculation.

Article D122-3

Dans le cas où l'hypothèque grève plusieurs aéronefs, il est produit deux bordereaux pour chaque aéronef.

Article D122-4

Les bordereaux qui ne sont pas établis conformément aux prescriptions des articles R. 122-1 et D. 122-3 sont rejetés. Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation porte, en marge du bordereau, la mention sommaire du refus d'inscription et des raisons qui l'ont motivé.

Article D122-5

Lorsque le requérant n'a pas utilisé les feuilles prévues à l'article D. 122-2, pour la rédaction des bordereaux, le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation insère provisoirement l'un de ces documents dans le registre d'immatriculation, à la place assignée par l'inscription au registre de dépôt.

Par pli recommandé et quinze jours au plus tard à compter de la date du dépôt, il invite le requérant à substituer des bordereaux réglementaires aux bordereaux irréguliers, et ce dans un délai de un mois à compter de la notification sous peine de rejet de la formalité.

Après régularisation, l'un des nouveaux bordereaux prend la place de celui qui a été provisoirement accepté. Cette substitution est constatée, pour ordre, au registre de dépôt et la formalité prend rang à la date d'enregistrement des bordereaux irréguliers.

Article D122-6

Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation cote et paraphe les pages de chaque bordereau avant de le revêtir de la mention d'inscription prévue à l'article R. 122-1.

Article D122-7

A l'appui des bordereaux déposés, en exécution de l'article R. 122-1, le certificat d'immatriculation ou le récépissé en tenant lieu est exigé en vue d'y porter mention de l'inscription hypothécaire.

Le débiteur est tenu soit de se joindre au créancier à l'effet de présenter, suivant le cas, le certificat d'immatriculation ou le récépissé susmentionné, soit de charger le créancier de présenter à sa place ce certificat ou ce récépissé.

Article D122-8

Lorsqu'une radiation d'inscription hypothécaire est requise, en vertu de l'article L. 122-11, le certificat d'immatriculation ou le récépissé en tenant lieu est produit afin d'être remplacé par un nouveau certificat ou récépissé.

Article D122-9

Toute addition ou rectification motivée, portant sur une des inscriptions prévues à l'article D. 122-1, ne peut être opérée qu'à la date et dans les formes et conditions où il est procédé à une inscription nouvelle.

Article D122-10

Toute personne qui, en vertu de l'article R. 122-2, veut obtenir l'état des inscriptions hypothécaires existant sur un aéronef, ou un certificat constatant qu'il n'en existe aucune, présente au fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation une demande écrite.

CHAPITRE III : SAISIE ET VENTE FORCEEE DES AERONEFS.

Article D123-1

La transcription d'un procès-verbal de saisie est effectuée conformément aux dispositions de l'article R. 123-4.

Article D123-2

Le procès-verbal est rendu à l'huissier après avoir été revêtu, par le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation, d'une mention certifiant que la transcription a été effectuée.

CHAPITRE IV : ENREGISTREMENT DES AERONEFS CIVILS CIRCULANT SANS PERSONNE A BORD

Article D124-1

Le seuil prévu au II de l'article L. 6111-1 du code des transports est fixé à 800 grammes.

Article D124-2

Les dispositions de l'article D. 124-1 sont applicables en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie, dans les îles Wallis et Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises dans leur rédaction issue du décret n° 2018-882 du 11 octobre 2018 relatif à l'enregistrement des aéronefs civils circulant sans personne à bord.

TITRE III : CIRCULATION DES AERONEFS.

CHAPITRE Ier : DROIT DE CIRCULATION

Section 1 : Règles relatives à la navigation aérienne et à la météorologie

Paragraphe 1 : Gestion de l'espace aérien, définition des types et des règles de circulation aérienne.

Article D131-1

Le ministre de la défense et le ministre chargé de l'aviation civile organisent conjointement l'espace aérien national et les espaces aériens placés sous juridiction française et en réglementent l'utilisation.

Article D131-1-1

Il est institué un directoire de l'espace aérien, dont les rôles et attributions sont fixés par arrêté conjoint du ministre de la défense et du ministre chargé de l'aviation civile. Le directoire de l'espace aérien veille à la coordination des actions de l'Etat dans le domaine de l'organisation et de l'utilisation de l'espace aérien. Il est composé d'un directeur désigné par le ministre chargé de l'aviation civile et du directeur de la circulation aérienne militaire.

Article D131-1-2

Les comités régionaux de gestion de l'espace aérien, dont le ressort géographique, la composition et les attributions sont fixés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense, rendent compte au directoire de l'espace aérien.

Article D131-1-3

L'espace aérien national et les espaces aériens placés sous juridiction française sont divisés en portions d'espace aérien qui sont créées, modifiées ou supprimées :

- à titre permanent, après avis du directoire de l'espace aérien, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense ;
- à titre temporaire, par décision du ministre chargé de l'aviation civile ou du ministre de la défense selon que la portion d'espace aérien considérée relève de l'une ou de l'autre autorité.

Dans les deux cas précités, la catégorie, les limites géographiques latérales et verticales de la portion d'espace aérien, ainsi que les dispositions relatives à son utilisation pendant des périodes définies, sont portées à la connaissance des usagers aériens par la voie de l'information aéronautique.

Ces portions d'espace aérien comprennent les régions d'information de vol et, à l'intérieur de celles-ci :

- les espaces aériens contrôlés ;

- les zones réglementées ;
- les zones dangereuses ;
- les zones à utilisation obligatoire de radio ;
- les zones à utilisation obligatoire de transpondeur.

Elles comprennent également les espaces aériens réservés à des usagers spécifiques pendant une durée déterminée, dénommés zones réservées temporairement (TRA), zones de ségrégation temporaire (TSA), ou zones de ségrégation temporaire transfrontalières (CBA) lorsque celles-ci sont établies au-dessus de frontières internationales.

Article D131-1-4

La localisation des activités de voltige, de parachutisme, de treuillage, de planeurs et, en tant que de besoin, d'aéromodélisme est définie par décision conjointe du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense. Ces activités sont portées à la connaissance des usagers aériens par la voie de l'information aéronautique.

Article D131-2

La circulation aérienne comprend :

- la circulation aérienne générale, qui relève de la compétence du ministre chargé de l'aviation civile ;
- la circulation aérienne militaire, qui relève de la compétence du ministre de la défense.

Article D131-3

La circulation aérienne générale est constituée par l'ensemble des mouvements des aéronefs soumis à la réglementation propre à ce type de circulation.

Article D131-4

La circulation aérienne militaire est constituée par l'ensemble des mouvements des aéronefs qui, pour des raisons d'ordre technique ou militaire, relèvent de la réglementation propre à ce type de circulation.

En son sein, la circulation d'essais et réception est constituée par l'ensemble des mouvements des aéronefs en essais, en réception ou en vol à caractère technique qui, pour des raisons techniques et avec l'agrément du directeur du centre d'essais en vol, sont soumis à des procédures spécifiques fixées par ce dernier.

Article D131-5

Les règles applicables à chacun des types de circulation aérienne doivent être compatibles avec celles qui régissent l'autre type de circulation. Le ministre de la défense et le ministre chargé de l'aviation civile fixent conjointement, par arrêté, les règles de nature à assurer cette compatibilité.

Article D131-6

Dans le cadre fixé par l'article D. 131-5 :

- le ministre chargé de l'aviation civile fixe, par arrêté pris après accord du directoire de l'espace aérien, la réglementation propre à la circulation aérienne générale ;
- le ministre de la défense fixe, par arrêté pris après accord du directoire de l'espace aérien, la réglementation propre à la circulation aérienne militaire.

Article D131-7

Les règles de l'air s'imposent dans l'espace aérien national et les espaces aériens placés sous juridiction française :

- aux pilotes des aéronefs évoluant en circulation aérienne générale ;
- aux prestataires de services de la circulation aérienne.

Les règles de l'air s'imposent également aux pilotes des aéronefs appartenant à l'Etat, affrétés ou loués par lui, évoluant en circulation aérienne générale, sauf lorsque ces règles se révèlent incompatibles avec l'exécution de missions de secours, de sauvetage, de douane, de police ou de sécurité civile.

Elles s'imposent, en dehors des espaces aériens mentionnés au premier alinéa, aux aéronefs portant les marques de nationalité et d'immatriculation françaises dans la mesure où elles sont compatibles avec les règles édictées par l'Etat ou l'organisme international qui a autorité sur l'espace aérien où se trouvent ces aéronefs.

Article D131-8

Les règles de la circulation aérienne militaire sont établies en conformité avec les règles de l'air dans la mesure où celles-ci sont adaptées aux missions des armées et du centre d'essais en vol.

Elles s'imposent dans l'espace aérien national et les espaces aériens placés sous juridiction française :

- aux pilotes des aéronefs évoluant en circulation aérienne militaire ;
- aux prestataires de services de la circulation aérienne militaire.

Paragraphe 2 : Désignation, attributions et surveillance des prestataires de services de la circulation aérienne.

Article D131-9

En dehors des espaces et aérodromes visés à l'article 2 du décret n° 2005-200 du 28 février 2005 portant création de la direction des services de la navigation aérienne, la désignation des prestataires de services de la circulation aérienne au bénéfice de la circulation aérienne générale intervient :

- pour tout aérodrome pour lequel ces services sont confiés à un prestataire civil autre que la direction des services de la navigation aérienne, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ;
- pour tout aérodrome ou toute portion d'espace pour lesquels ces services sont confiés à un prestataire relevant du ministre de la défense, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense.

Pour toutes les portions d'espace aérien où elle rend les services au bénéfice de la circulation aérienne générale, la direction des services de la navigation aérienne peut rendre des services au bénéfice de la circulation aérienne militaire, pour autant que ces services soient compatibles avec les conditions habituelles d'exercice du contrôle de la circulation aérienne générale.

Ces services sont alors rendus, en ce qui concerne la circulation aérienne générale, pour le compte du ministre chargé de l'aviation civile et, en ce qui concerne la circulation aérienne militaire, pour le compte du ministre de la défense.

Article D131-10

La direction de la sécurité de l'aviation civile de la direction générale de l'aviation civile est l'autorité de surveillance nationale au sens de l'article 4 du règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen.

Au sein du ministère de la défense, les fonctions d'autorité de surveillance nationale sont exercées, pour le compte de la direction de la sécurité de l'aviation civile, par le directeur de la circulation aérienne militaire.

Un arrêté conjoint du ministre de la défense et du ministre chargé de l'aviation civile précise les conditions d'exercice de ces compétences.

Le ministre chargé de l'aviation civile approuve, au sens du troisième alinéa de l'article 10 du règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le Ciel unique européen, le recours d'un prestataire de services de la circulation aérienne à un autre prestataire de services de la circulation aérienne.

Paragraphe 3 : Météorologie.

Article D131-11

L'assistance météorologique à la navigation aérienne est définie par un règlement approuvé par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense.

Sa mise à jour, dont le ministre chargé de l'aviation civile a l'initiative, est approuvée dans les mêmes conditions.

Article D131-12

Lorsque la fourniture de services météorologiques doit être assurée, la désignation d'un prestataire de services météorologiques intervient par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Cet arrêté précise l'espace aérien concerné.

Article D131-13

Le règlement d'assistance météorologique à la navigation aérienne s'applique, dans l'espace aérien national et les espaces aériens placés sous juridiction française, à tous les vols d'aéronefs en circulation aérienne générale et à tous les services relatifs à la préparation et à l'exécution de ces vols.

Article D131-14

Le règlement d'assistance météorologique à la navigation aérienne s'applique, en dehors de l'espace aérien précisé à l'article précédent, aux aéronefs portant des marques de nationalité et d'immatriculation françaises dans la mesure où ces dispositions restent compatibles avec les règles régissant l'espace aérien où évoluent ces aéronefs.

Section 2 : Aéronefs étrangers.

Article D131-15

La réglementation concernant l'exploitation technique des aéronefs français est applicable aux aéronefs immatriculés à l'étranger, durant leur présence (survol, escale, opérations en vol et au sol) dans les limites des territoires où la législation et la réglementation en matière de circulation aérienne relèvent de la compétence des autorités de la République française.

Toutefois, le ministre chargé de l'aviation civile peut accorder des dérogations à la règle précédente, notamment en admettant l'application dans certains domaines de règles donnant un niveau de sécurité équivalent ou l'application du règlement de l'état d'immatriculation.

CHAPITRE II : ATTERRISSAGE.

Section 1 : Atterrissage et décollage des aéronefs en campagne.

Article D132-1

Hormis les cas prévus par les deuxième et troisième alinéas de l'article R. 132-1 tout atterrissage d'un aéronef civil hors d'un aéroport régulièrement établi doit être notifié à l'autorité locale civile ou militaire la plus proche, suivant les dispositions prévues par la réglementation relative aux incidents aériens. Tout atterrissage, hors d'un aéroport douanier, d'un aéronef effectuant un parcours international doit être signalé aux services des douanes et de police les plus proches.

Article D132-2

Sans préjudice des pénalités qu'il encourt éventuellement pour les infractions qu'il aurait commises, le pilote peut être autorisé, sur sa demande et sous sa responsabilité, à décoller du lieu où il s'est posé.

L'autorisation est délivrée par le préfet territorialement compétent, sur avis favorable du représentant local des services de la navigation aérienne, et après consultation des services des douanes et de police, lorsqu'il s'agit d'un aéronef venant de l'étranger ou s'y rendant. Elle tient compte du type de l'aéronef, de l'état du terrain et des dégagements.

Article D132-3

Le pilote est responsable des dommages causés par l'exécution des manoeuvres de décollage.

Section 2 : Atterrissage et décollage en montagne hors d'un aéroport.

Article D132-4

Dans les zones montagneuses où la topographie ne permet pas l'établissement d'aéroports, certains avions effectuant du travail aérien, du transport à la demande ou des opérations aériennes non commerciales peuvent atterrir ou décoller sur des emplacements autres que des aéroports, sous réserve que soient respectées les mesures de sécurité et autres conditions définies par arrêté interministériel.

Article D132-5

L'arrêté interministériel visé à l'article D. 132-4 détermine :

- a) Les conditions d'agrément des emplacements choisis ;
- b) Les qualifications spéciales dont les pilotes commandants de bord doivent être titulaires et les règles particulières aux vols et à l'utilisation des emplacements agréés ;
- c) Les conditions particulières relatives aux avions et à leur emploi ainsi que les équipements spéciaux à emporter.

Section 3 : Atterrissage et décollage des hélicoptères.

Article D132-6

En application de l'article R. 132-1, les hélicoptères peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome lorsqu'ils effectuent des transports publics à la demande, du travail aérien, des transports privés ou des opérations de sauvetage.

Ces emplacements sont dénommés " hélisurfaces ". Les hélisurfaces ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel. Dans certaines zones, leur utilisation peut être soumise à autorisation administrative.

Sauf autorisation spéciale délivrée par arrêté préfectoral et réservée à certaines opérations de transport public ou de travail aérien, les hélisurfaces sont interdites dans les agglomérations. Elles peuvent être interdites par le préfet dans les lieux où leur utilisation est susceptible de porter atteinte à la tranquillité et à la sécurité publiques, à la protection de l'environnement ou à la défense nationale.

Hors le cas de force majeure, d'opération d'assistance ou de sauvetage, les pilotes doivent être titulaires d'une habilitation à utiliser les hélisurfaces valable sur le territoire national, délivrée par le préfet du département où le pilote est domicilié ou par le préfet de police pour les personnes résidant à Paris ou à l'étranger, après avis conforme du commandant de groupement de gendarmerie départemental, du directeur régional des douanes compétent ou du directeur interrégional des douanes d'Ile-de-France et du directeur interrégional du contrôle de l'immigration et de la lutte contre l'emploi des clandestins.

Un arrêté interministériel fixe les modalités d'application du présent article.

Article D132-6-1

L'autorisation spéciale délivrée par le préfet en application de l'article D. 132-6 précise les limitations concernant le nombre des mouvements d'hélicoptères, les plages horaires d'utilisation, les manœuvres d'approche, de décollage et d'atterrissage, les caractéristiques acoustiques des appareils et les essais moteurs

imposées pour l'usage de chaque hélicoptère. Ces limitations ne sont pas applicables aux transports sanitaires et aux missions urgentes de protection civile.

Section 4 : Atterrissage et décollage des avions, hors d'un aérodrome, pour des opérations de traitement aérien.

Article D132-7

Les avions effectuant des vols comportant certaines opérations de travail aérien entrant dans la catégorie des traitements aériens, ou les vols de mise en place correspondants, peuvent atterrir ou décoller sur des bandes d'envol occasionnelles, en dehors des aérodromes, sous réserve de respecter les mesures de sécurité et autres conditions définies par arrêté ministériel.

Article D132-8

Les aéroplanes motorisés à performances limitées, dits "ultra-légers motorisés" ou "ULM", définis par le ministre chargé de l'aviation civile, peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome, sous réserve que soient respectées les mesures de sécurité et autres conditions définies par arrêté interministériel.

L'arrêté interministériel détermine les conditions d'utilisation et, s'il y a lieu, d'agrément des emplacements choisis, ainsi que les conditions complémentaires pour l'utilisation des emplacements sur lesquels doivent être réalisées des activités rémunérées.

Article D132-9

Les aéroplanes non motorisés à performances limitées, dits "planeurs ultra-légers" ou "P.U.L.", définis par le ministre chargé de l'aviation civile, peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome, sous réserve que soient respectées les mesures de sécurité et autres conditions définies par arrêté interministériel.

L'arrêté interministériel détermine les conditions d'utilisation et, s'il y a lieu, d'agrément des emplacements choisis, ainsi que les conditions complémentaires pour l'utilisation des emplacements sur lesquels doivent être réalisées des activités rémunérées.

Article D132-10

Les aérostats non dirigeables ou ballons peuvent décoller ailleurs que d'un aérodrome, sous réserve que soit respectées les mesures de sécurité et autres conditions définies par arrêté interministériel.

L'arrêté interministériel détermine :

- les conditions d'utilisation et, s'il y a lieu, d'agrément des emplacements choisis pour les décollages ;
- les conditions complémentaires pour l'utilisation des emplacements à des fins d'activités rémunérées ;
- les conditions de déclaration des atterrissages en campagne en dérogation aux articles D. 132-1 et D. 132-2.

Article D132-11

Les planeurs lancés par treuil peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome, sous réserve que soient respectées les mesures de sécurité et autres conditions définies par arrêté interministériel.

L'arrêté interministériel détermine les conditions d'utilisation et, s'il y a lieu, d'agrément des emplacements choisis, ainsi que les conditions complémentaires pour l'utilisation des emplacements sur lesquels doivent être réalisées des activités rémunérées.

Article D132-12

Les hydravions ou les avions amphibies peuvent atterrir ou décoller sur un plan d'eau autre qu'une hydrobase, sous réserve que soient respectées les mesures de sécurité et autres conditions définies par arrêté interministériel.

Toutefois, cette disposition est limitée à l'utilisation occasionnelle du plan d'eau.

L'arrêté interministériel détermine les conditions d'utilisation et, s'il y a lieu, d'agrément des emplacements choisis ainsi que les conditions complémentaires pour l'utilisation des emplacements sur lesquels doivent être réalisées des activités rémunérées.

CHAPITRE III : POLICE ET CIRCULATION DES AERONEFS.

Section 1 : Contrôle technique des aéronefs, frais de contrôle

Paragraphe 1er : Contrôle pour la délivrance des certificats relatifs à la navigabilité et à la limitation des nuisances

Article D133-1

Les frais entraînés par les vérifications nécessaires à la délivrance et au maintien en état de validité des documents de navigabilité énoncés par les articles R. 133-1 et R. 133-2 du code de l'aviation civile, mis à la charge des postulants par l'article R. 133-4, comprennent :

1° Une somme forfaitaire représentant le montant des frais administratifs d'établissement du document spécifique à chaque aéronef, non compris les frais de contrôle et fixée par arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l'aviation civile ;

2° Une somme variable, qui représente le montant des frais de contrôle et comprend notamment les frais de déplacements des services et organismes chargés du contrôle.

Pour le contrôle en vue de la délivrance des titres de navigabilité et de limitations de nuisances spécifiques à chaque aéronef, le montant global des sommes mentionnées aux 1° et 2° ci-dessus est établi en pourcentage de la valeur de l'appareil contrôlé.

Lorsque le contrôle est effectué en France métropolitaine, le montant ne peut dépasser les limites ci-après :

2 % ad valorem pour la tranche allant de 0 à 3 354 euros ;

1,5 % ad valorem pour la tranche allant de 3 354 euros à 16 769 euros ;

1 % ad valorem pour la tranche allant de 16 769 euros à 33 539 euros ;

0,5 % ad valorem pour la tranche dépassant 33 539 euros.

Lorsque le contrôle est effectué hors du territoire métropolitain, les maxima indiqués ci-dessus sont affectés d'un coefficient de majoration. Ce dernier est défini pour chaque département d'outre-mer, chaque territoire d'outre-mer, toute autre collectivité territoriale ou pays étranger par arrêté des ministres compétents.

Article D133-2

Les sommes définies à l'article D. 133-1 du code de l'aviation civile sont liquidées et perçues par les services et organismes chargés du contrôle des aéronefs civils.

Lorsque les contrôles sont effectués par les services de l'administration, les modalités d'établissement et de perception de ces sommes sont fixées par arrêté conjoint du ministre de l'économie, des finances et du budget, du ministre de la défense et du ministre chargé de l'aviation civile. Les sommes ainsi perçues au profit du Trésor sont rattachées par voie de fonds de concours aux chapitres adéquats des budgets respectifs de la défense et de l'aviation civile. Les organismes techniques extérieurs à l'administration peuvent percevoir directement les sommes correspondant aux contrôles qu'ils ont effectués. Ils reversent alors forfaitairement au Trésor 32 % des sommes représentant les frais administratifs d'établissement des certificats.

Article D133-3

En cours de certification, le remboursement des frais du contrôle par les postulants donne lieu à des versements, à concurrence des travaux réellement effectués. Les sommes doivent être intégralement acquittées à l'issue des opérations de contrôle, avant délivrance du certificat en vue duquel celui-ci a été entrepris.

Les opérations de contrôle effectuées entraînent paiement des frais engagés même si la certification n'aboutit pas. Toutefois, dans ce cas, le taux maximal des frais autres que les déplacements est calculé sur les bases définies à l'article D. 133-1, 2°, au prorata de l'état d'avancement des travaux.

Article D133-4

Est assimilé à un appareil neuf, donc astreint au paiement des frais de contrôle, tout appareil reconstruit après accident ayant entraîné des dégâts supérieurs ou égaux à 60 % de sa valeur neuf.

Article D133-5

Les frais entraînés par les vérifications nécessaires à la délivrance et au maintien en état de validité des certificats de type mentionnés aux articles R. 133-1 et R. 133-2 du code de l'aviation civile, mis à la charge des postulants par l'article R. 133-4, comprennent :

1° Une somme forfaitaire représentant le montant des frais administratifs d'établissement des certificats de type et des frais de contrôle, fixée annuellement pour chaque postulant par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ;

2° Les frais des missions et déplacements relatifs aux contrôles effectués pour chacun des postulants.

Les sommes ainsi perçues sont recouvrées par les agents comptables du budget annexe de l'aviation civile.

Toutefois, les organismes techniques extérieurs à l'administration habilités en application de l'article R. 133-5 du code de l'aviation civile, peuvent percevoir directement les sommes correspondant aux contrôles qu'ils ont été chargés d'effectuer dans le cadre de leur habilitation.

Paragraphe 2 : Contrôle pour le maintien de la validité des titres de navigabilité.

Article D133-7

A.-Le contrôle de la fabrication des moteurs, recharges et hélices neufs de remplacement sera exécuté et rémunéré dans les mêmes conditions et suivant le même barème que le contrôle défini à l'article D. 133-2 (2°).

B.-Les sociétés de classification agréées sont autorisées à appliquer pour le contrôle de l'entretien et des réparations des aéronefs autres que ceux exploités par les entreprises de transport aérien, les tarifs maxima ci-après :

1° Pour les aéroplanes, le forfait à la visite est le suivant :

2,44 euros pour les aéronefs ayant une puissance maximale continue de 0 à 73 600 watts ou ayant une poussée maximale continue de 0 à 100 décanewtons :

16 + 0,14 (W-100) F pour les autres aéronefs ;

ou $W = P : 736$;

P étant la puissance maximale continue exprimée en watts lorsque c'est la puissance qui est connue et où $W = P$;

P étant la poussée maximale continue exprimée en décanewtons lorsque c'est la poussée qui est connue.

Le nombre de visites rémunérées ne peut dépasser quatre par an.

2° Pour les aérostats libres ou captifs, forfait annuel suivant le barème ci-dessous :

Tarifs aérostats :

Jusqu'à 600 mètres cubes, 3,05 euros ;

De 601 à 900 mètres cubes, 4,12 euros ;

De 901 à 1 200 mètres cubes, 5,18 euros,

et ainsi de suite en augmentant de 1,07 euros par 300 mètres cubes ou fraction de 300 mètres cubes en plus.

3° Pour les aérostats dirigeables, le montant des frais sera défini dans chaque cas par décision du ministre compétent.

Les tarifs précédents s'appliquent aux opérations de contrôle effectuées en France métropolitaine, sur les aérodromes ressortissant à un centre de contrôle de la société de classification habilitée pour exercer un contrôle.

Dans les départements et les territoires d'outre-mer et à l'étranger, ces tarifs sont affectés d'un coefficient fixé pour chacun d'eux par arrêté du ministre compétent.

En dehors des centres de contrôle, les frais de voyage et de séjour de l'expert chargé de la visite sont dus par le propriétaire.

Les frais de contrôle des réfections ou révisions effectuées en dehors des aérodromes sont calculés suivant le même barème ad valorem que les constructions neuves, en fonction du montant des opérations effectuées.

C.-Le présent paragraphe détermine les sommes que les sociétés de classification agréées sont autorisées à percevoir auprès des entreprises de transport aérien pour l'exécution des opérations suivantes :

-les opérations de vérification préalables à la délivrance d'un agrément des conditions d'entretien des aéronefs exploités par ces entreprises ainsi que les opérations de vérification imposées par les modifications apportées à cet agrément ;

-la surveillance du respect de la réglementation relative à l'entretien des aéronefs exploités par ces entreprises ;

-la surveillance des activités d'entretien des différents sous-traitants de ces entreprises ;

-la surveillance des aéronefs exploités par ces entreprises ainsi que l'approbation et la surveillance de la réalisation des réparations et modifications mineures ;

-le renouvellement des documents prévus à l'article R. 133-1.

Le montant des frais occasionnés par les opérations décrites ci-dessus est déterminé de la façon suivante :

1° Est appelée unité de surveillance d'entretien une durée forfaitaire de travail constituée :

-du temps moyen passé pour l'exécution directe des opérations de surveillance de l'entretien, y compris les déplacements ;

-du temps moyen consacré à l'encadrement et à la formation du personnel chargé de ces opérations.

2° Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de l'économie et des finances définit le tarif de l'unité de surveillance d'entretien, une méthode de révision établie en fonction des

conditions économiques affectant son coût, ainsi que les conditions de paiement des sommes dues par chaque entreprise.

Ce tarif peut être corrigé :

-pour les départements et territoires d'outre-mer, en fonction d'un coefficient fixé pour chacun d'eux par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre chargé de l'économie et des finances et du ministre chargé des départements et territoires d'outre-mer et tenant compte des coûts particuliers de cette surveillance dus aux conditions locales, notamment en ce qui concerne le transport ;

-dans le cas de l'exploitation de longue durée d'un aéronef par une entreprise française de transport aérien hors du territoire national et à partir d'une base située à l'étranger, en fonction de coefficients fixés par arrêtés des ministres compétents et tenant compte des coûts particuliers de cette surveillance dus aux conditions locales, notamment en ce qui concerne le transport.

3° Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile définit :

a) le nombre annuel d'unités de surveillance d'entretien à la charge de chaque entreprise de transport aérien, en fonction de la masse totale des aéronefs exploités éventuellement corrigée pour certaines catégories d'aéronefs ;

b) la majoration de ce nombre d'unités de surveillance à la charge d'une entreprise de transport aérien lorsque la surveillance doit être renforcée du fait d'anomalies dans son fonctionnement ou dans la navigabilité des aéronefs exploités.

Article D133-8

En cas de variation des salaires, par application de dispositions légales ou de textes ayant le même caractère d'obligation, les tarifs définis aux articles D. 133-2, et D. 133-7 sont révisés par application de l'expression :

(formule non reproduite).

dans laquelle :

So est le salaire mensuel de base (charges comprises) au 1er janvier 1948 de l'expert de 2e échelon de la société de classification agréée au 1er janvier 1948 ;

S ce même salaire pendant le mois au cours duquel la prestation de service définissant les honoraires de la société agréée aura été effectuée.

Les éléments de calcul qui doivent être multipliés par le coefficient N sont :

a) Les tranches définies à l'article D. 133-2 (2°) ;

b) Les tarifs fixés à l'article D. 133-7 (A, B, C).

Article D133-9

Les propriétaires devront verser aux experts, préalablement aux visites, le montant des honoraires et éventuellement les frais de voyage.

Section 2 : Usage aérien des appareils photographiques, cinématographiques, de télédétection et d'enregistrement de données de toute nature

Article D133-10

Est interdite la prise de vue aérienne par appareil photographique, cinématographique ou par tout autre capteur des zones dont la liste est fixée par arrêté interministériel.

Des dérogations à ce principe peuvent être accordées pour une zone figurant sur ladite liste par le ou les ministres de tutelle de cette zone.

La liste des zones interdites à la prise de vue aérienne est déposée dans les préfetures, les directions régionale de l'aviation civile, les districts aéronautiques ou, pour les territoires d'outre-mer, dans les bureaux des délégués du Gouvernement et les services de l'aviation civile. Il appartient au pilote et à son employeur éventuel de s'assurer, auprès des organismes précités, de la possibilité d'effectuer librement des prises de vues aériennes.

Sont assujetties à la possession d'une autorisation les personnes utilisant tout appareil d'enregistrement d'images ou de données en dehors du spectre visible tel que thermographe, radar, etc.

Les autorisations prévues au présent article sont délivrées par le représentant de l'Etat dans le département ou le délégué du Gouvernement dans le territoire où l'utilisateur est domicilié et par le préfet de police pour les personnes résidant à Paris après avis conforme du commandant de groupement de gendarmerie du département, du territoire ou de Paris et du directeur régional chef de secteur de la police de l'air et des frontières.

Toute personne qui souhaite réaliser des enregistrements d'images ou de données dans le champ du spectre visible au-dessus du territoire national est tenue de souscrire une déclaration au plus tard quinze jours avant la date ou le début de période prévue pour l'opération envisagée auprès du chef du service territorial de

l'aviation civile dont relève son domicile. Pour les personnes résidant à l'étranger, la déclaration est faite auprès du chef du service territorial de l'aviation civile compétent pour Paris.

Lorsque l'autorité administrative constate que la déclaration souscrite est incomplète, elle en informe l'auteur de la demande.

La déclaration précise l'identité du demandeur ainsi que celle du bénéficiaire de l'opération envisagée.

Un arrêté du ministre de l'intérieur, du ministre de la défense et du ministre chargé des transports fixe les mentions qui doivent figurer dans la déclaration, les pièces qui doivent être jointes et la forme dans laquelle elle est souscrite.

Est dispensée de la déclaration mentionnée au septième alinéa la prise de vues photographiques ou cinématographiques effectuée à titre occasionnel et à finalité de loisirs par un passager, au cours d'un vol dont l'objet n'est pas la prise de vues.

Pour les personnes résidant à l'étranger, les autorisations sont délivrées par le préfet de police après avis conforme du ministre des affaires étrangères et du commandant de groupement de gendarmerie de Paris.

Article D133-11

La durée de validité des autorisations visées à l'article D. 133-10 est au maximum de trois ans. Néanmoins, à un moment quelconque de sa validité, l'autorisation peut être suspendue ou retirée.

Article D133-13

A tout moment les appareils, pellicules, films et supports divers et leurs reproductions peuvent être examinés, à titre de contrôle, par les services de police, qu'il s'agisse des titulaires d'autorisations ou des opérateurs occasionnels.

Les objets contrôlés sont restitués dans un délai qui ne saurait excéder quinze jours. En cas de détérioration des supports, les propriétaires ne sont pas fondés à réclamer une indemnité.

Les supports utilisés en violation des dispositions de l'article D. 133-10 ne sont pas restitués.

Article D133-14

Les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas à l'aviation militaire ni aux escadrilles photographiques de l'Institut national de l'information géographique et forestière.

Sont fixées par décision conjointe des ministres intéressés les conditions dans lesquelles font usage d'appareils photographiques, cinématographiques et de télédétection les fonctionnaires ou agents de l'Etat à bord d'aéronefs d'Etat ou des aéronefs spécialisés de la direction générale de l'aviation civile.

Section 3 : Radiocommunications intéressant la circulation des aéronefs.

Article D133-19

Les dispositions de la présente section s'appliquent aux stations des services radioélectriques suivants, tels que définis à l'article 1er du chapitre Ier du règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications :

- service mobile aéronautique ;
- service mobile aéronautique par satellite ;
- service de radionavigation aéronautique ;
- service de radionavigation aéronautique par satellite.

Les stations correspondantes sont installées soit au sol (y compris à bord de mobiles terrestres), soit à bord d'aéronefs ; elles sont établies et exploitées soit par les organismes relevant du ministre chargé de l'aviation civile, soit par toute personne physique ou morale, notamment des exploitants d'aéronefs ou d'aérodromes, ou des aéroclubs relevant du livre V du présent code.

Article D133-19-1

Le ministre chargé de l'aviation civile fixe pour ces stations, en conformité avec le règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications et avec la convention relative à l'aviation civile internationale ainsi que ses annexes :

- les caractéristiques techniques et d'installations de matériels qui les composent, notamment les fréquences, puissances et classes d'émission ;
- les conditions dans lesquelles elles sont entretenues afin de maintenir leurs caractéristiques techniques ;
- les conditions d'exploitation, et notamment l'indicatif d'appel et les heures de service le cas échéant ;

- les conditions dans lesquelles elles sont soumises à son contrôle.

Article D133-19-2

Le ministre chargé de l'aviation civile fixe la composition minimale des stations installées à bord des aéronefs, en fonction des exigences de communication, de navigation, de surveillance et de sauvetage liées au type de vol qu'ils sont autorisés à entreprendre.

Tout matériel radioélectrique d'une station d'aéronefs inscrit au registre français d'immatriculation, ou d'une station d'engin de sauvetage installée à bord d'un aéronef inscrit au registre français d'immatriculation, doit être d'un type homologué par le ministre chargé de l'aviation civile.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut exiger que le montage et l'entretien des stations de bord des aéronefs soient assurés par des personnes physiques ou morales détenant un agrément ou un titre portant sur leurs compétences.

Article D133-19-3

Les stations d'émission, à l'exception de celles visées à l'article D. 133-19-6, ne peuvent être établies et exploitées qu'après délivrance d'une licence par le ministre chargé de l'aviation civile et sous réserve du respect des conditions fixées aux articles D. 133-19-1 et D. 133-19-2.

Article D133-19-4

Le ministre chargé de l'aviation civile arrête la liste des titres ou documents tenant lieu de certificat d'opérateur, dont la possession est obligatoire pour la manoeuvre des stations d'émission, conformément à l'article L. 42-4 du code des postes et des communications électroniques.

Article D133-19-5

Les communications entre les différentes stations des services mobiles aéronautiques doivent être limitées à la sécurité, à la régularité du trafic aérien et à la facilitation des vols ou à des essais concernant le matériel employé.

Les messages radiotéléphoniques échangés doivent être conformes à la phraséologie aéronautique établie par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article D133-19-6

Le ministre chargé de l'aviation civile établit et exploite des stations de terre des services radioélectriques définis à l'article D. 133-19 qui sont nécessaires pour rendre les services de la circulation aérienne, pour permettre la radionavigation des aéronefs et pour faciliter les opérations des aéronefs d'Etat qu'il exploite.

Il prend directement les dispositions nécessaires afin de s'assurer que ces stations sont exploitées conformément aux conventions et règlements internationaux relatifs aux radiocommunications.

Article D133-19-7

Les stations qui ne sont pas établies et exploitées par un organisme relevant du ministre chargé de l'aviation civile peuvent être astreintes, par décision de ce dernier, à l'exécution gratuite de certains services généraux relatifs à la sécurité et à l'exploitation des aéronefs.

Article D133-19-8

Pour les stations d'aéronefs, le contrôle fixé à l'article D. 133-19-1 peut être effectué en vol ou au sol par des agents du ministre chargé de l'aviation civile.

Article D133-19-9

La licence visée à l'article D. 133-19-3 peut être retirée ou suspendue par le ministre chargé de l'aviation civile en cas de non-respect des articles D. 133-19-1 ou D. 133-19-2.

Article D133-19-10

Lorsque les stations assurent des communications autres que celles visées à l'article D. 133-19-5 du présent code, l'établissement du réseau et la fourniture du service de télécommunications correspondant sont autorisés par le ministre chargé des télécommunications, conformément au code des postes et des communications électroniques, et notamment ses articles L. 33-1, L. 33-2, L. 34-3 et L. 41-1. Les caractéristiques techniques d'installation des stations radioélectriques visées au présent article sont fixées par le ministre chargé de l'aviation civile. Les installations radioélectriques sont agréées dans les conditions des articles R. 20-1 et suivants du code des postes et des communications électroniques.

Section 4 : Autorisation de vol de certains aéronefs étrangers

Article D133-20

Certains aéronefs de nationalité étrangère, définis par arrêtés du ministre chargé de l'aviation civile, dont le certificat de navigabilité n'est pas reconnu valable pour la circulation au-dessus du territoire français par convention internationale peuvent être autorisés à survoler temporairement le territoire français sans accord préalable délivré par les services de navigabilité français.

Les arrêtés mentionnés au premier aliéna déterminent les conditions qui leur sont applicables.

CHAPITRE IV : REDEVANCES.

CHAPITRE V : PERSONNELS DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Article D135-1

Une indemnité est attribuée aux experts médicaux désignés par les évaluateurs médicaux mentionnés au point ATCO. AR. F001 de la sous-partie F de l'annexe II du règlement (UE) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) n° 805/2011 de la Commission pour les examens et contrôles médicaux additionnels pour les contrôleurs aériens. Son montant est fixé par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget.

Cette indemnité est imputée sur les crédits ouverts au ministère chargé de l'aviation civile (direction générale de l'aviation civile).

CHAPITRE VI : RÈGLES RELATIVES À LA CIRCULATION DES AÉRONEFS OPÉRÉS SANS PERSONNE À BORD

Section 1 : Règles relatives à la formation exigée des télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir

Article D136-1

Pour l'utilisation des aéronefs circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir dont la masse en ordre d'exploitation n'excède pas 150 kg, la formation mentionnée à l'article L. 6214-2 du code des transports vise à l'acquisition par le télépilote des connaissances et compétences requises pour préparer et assurer le vol d'un aéronef circulant sans personne à bord aux fins d'assurer la sécurité des tiers au sol et des autres usagers

de l'espace aérien dans le respect de la réglementation fixant les conditions d'emploi de ces aéronefs, des règles de protection des données et du respect de la vie privée.

Article D136-2

Le télépilote utilisant un aéronef civil circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir justifie du suivi de la formation mentionnée à l'article L. 6214-2 du code des transports, par la détention, pour la partie théorique, d'un certificat d'aptitude théorique de télépilote délivré par le ministre chargé de l'aviation civile après réussite à un examen et pour la partie pratique, d'une attestation de suivi de formation délivrée par l'exploitant en charge de la formation.

Article D136-2-1

Par dérogation aux dispositions de l'article D. 136-2, la détention du certificat d'aptitude théorique de télépilote n'est pas obligatoire pour l'utilisation d'un aéronef civil circulant sans personne à bord dans le cadre d'un scénario opérationnel à moindre risque défini par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article D136-2-2

Sont réputés satisfaire à la formation mentionnée à l'article L. 6214-2 du code des transports et sont dispensés de l'obligation de détention du certificat d'aptitude théorique et de l'attestation de suivi de formation mentionnés à l'article D. 136-2, les télépilotes qui répondent aux exigences requises pour l'exercice d'une activité particulière en application des dispositions de l'arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent.

Ces télépilotes justifient d'une attestation d'aptitude aux fonctions de télépilote dans le cadre du ou des scénarios opérationnels pour lesquels ils opèrent. L'attestation est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile après vérification que les télépilotes remplissent les exigences mentionnées au premier alinéa.

Article D136-3

L'examen théorique porte sur la réglementation relative à l'utilisation de l'espace aérien, aux conditions d'emploi des aéronefs circulant sans personne à bord, au respect de la vie privée, à la sensibilisation des dangers liés à leur utilisation et aux sanctions encourues en cas de non-respect de la réglementation applicable. Il comporte également des éléments relatifs à la connaissance générale de l'utilisation des aéronefs circulant sans personne à bord, leurs performances et les principes du vol, à la préparation du vol, à la météorologie et ses effets sur la conduite du vol, à la navigation et à la radio navigation.

La partie de la formation relative aux compétences pratiques porte sur la préparation du vol et de l'aéronef ainsi que sur la gestion du vol en situation normale et en situation dégradée.

Article D136-4

Le ministre chargé de l'aviation civile fixe par arrêté :

- a) Les prérequis liés à l'âge, et le cas échéant, à l'expérience aéronautique et à la détention d'un titre aéronautique ;
- b) Le programme détaillé et les modalités de l'examen pour l'obtention du certificat d'aptitude théorique de télépilote mentionné à l'article D. 136-2, visant à garantir l'assimilation des connaissances théoriques ;
- c) Les compétences pratiques à acquérir et les modalités de délivrance de l'attestation de suivi de formation visant à garantir l'assimilation de ces compétences ;
- d) Les documents dont le télépilote doit être muni lorsqu'il opère un aéronef qui circule sans personne à bord ;
- e) Les conditions dans lesquelles est délivrée l'attestation d'aptitude mentionnée à l'article D. 136-2-2.

Article D136-5

Le ministre chargé de l'aviation civile fixe par arrêté les formations et qualifications reconnues comme équivalentes à celles mentionnées à l'article D. 136-2, ainsi que les conditions dans lesquelles les titres, les connaissances, l'expérience et les aptitudes acquises sont prises en compte pour satisfaire à la formation mentionnée à l'article L. 6214-2 du code des transports .

Les conditions dans lesquelles sont reconnues, pour l'accès aux fonctions de télépilote, les qualifications professionnelles acquises dans un ou plusieurs autres Etats membres de l'Union européenne ou Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen et qui permettent aux titulaires de ces qualifications d'y exercer les mêmes fonctions, sont précisées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article D136-6

Les dispositions des articles D. 136-1, D. 136-2, D. 136-2-1, D. 136-2-2, D. 136-3, D. 136-4 et D. 136-5 sont applicables en Polynésie française, dans les îles Wallis et Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises dans leur rédaction issue du décret n° 2018-67 du 2 février 2018 relatif à la formation exigée des télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir.

Section 2 : Règles relatives à la formation exigée des télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins de loisir

Article D136-7

I.-Pour l'utilisation des aéronefs circulant sans personne à bord à des fins de loisir dont la masse en ordre d'exploitation n'excède pas 150 kg, à l'exception de ceux dont la masse au décollage est inférieure à 800 grammes, la formation mentionnée à l' article L. 6214-2 du code des transports vise à l'acquisition par le télépilote des connaissances et compétences requises pour préparer et assurer le vol d'un aéronef circulant sans personne à bord aux fins d'assurer la sécurité des tiers au sol et des autres usagers de l'espace aérien dans le respect de la réglementation fixant les conditions d'emploi de ces aéronefs, des règles de protection des données et du respect de la vie privée.

II.-La formation est composée d'enseignements théoriques dispensés dans le cadre d'un cours en ligne mis à disposition par le ministre chargé de l'aviation civile.

Elle porte sur la réglementation relative à l'utilisation de l'espace aérien et aux conditions d'emploi des aéronefs civils circulant sans personne à bord, sur les règles de respect de la vie privée, sur l'utilisation des aéronefs civils circulant sans personne à bord et les dangers liés à cette utilisation, sur la météorologie et ses effets sur la conduite du vol et sur les sanctions encourues en cas de non-respect de la réglementation applicable.

Article D136-8

Le télépilote utilisant à des fins de loisir un aéronef civil circulant sans personne à bord justifie du suivi de la formation mentionnée à l'article L. 6214-2 du code des transports par la détention d'une attestation de suivi de formation.

L'attestation de suivi de formation est établie après réussite à un questionnaire en ligne de vérification des connaissances théoriques. Son établissement donne lieu à l'inscription sur le registre des télépilotes mis en place par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article D136-9

La formation conduisant à la délivrance du certificat d'aptitude théorique de télépilote mentionné à l'article D. 136-2 ou de l'attestation d'aptitude aux fonctions de télépilote mentionnée au deuxième alinéa de l'article D. 136-2-2 peut être reconnue comme équivalente à la formation mentionnée à l'article D. 136-7.

Article D136-10

Une formation dispensée par la fédération reconnue au plan national pour l'aéromodélisme mentionnée à l'article D. 510-3 ou une fédération multisports incluant l'aéromodélisme agréée par le ministre chargé des sports en application de l'article L. 131-8 du code des sports peut être reconnue comme équivalente à la formation mentionnée à l'article D. 136-7.

La fédération ayant dispensé la formation délivre une attestation de suivi de formation au télépilote et inscrit ce dernier sur le registre des télépilotes mentionné au deuxième alinéa de l'article D. 136-8.

Article D136-11

Le ministre chargé de l'aviation civile fixe par arrêté :

- 1° Les conditions d'âge liées à l'exercice d'une fonction de télépilote à des fins de loisir ;
- 2° Le programme détaillé des connaissances théoriques à acquérir au cours de la formation ;
- 3° Les modalités de la formation et de l'établissement de l'attestation de suivi de formation ;
- 4° La durée de validité de l'attestation de suivi de formation ;
- 5° Les documents dont le télépilote est muni lorsqu'il utilise un aéronef qui circule sans personne à bord à des fins de loisir ;
- 6° Les modalités de la reconnaissance des formations mentionnées aux articles D. 136-9 et D. 136-10.

Article D136-12

Les dispositions de l'article D. 136-7 sont applicables en Polynésie française, dans les îles Wallis et Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises dans leur rédaction issue du décret n° 2018-882 du 11 octobre 2018 relatif à l'enregistrement des aéronefs civils circulant sans personne à bord.

Les dispositions des articles D. 136-8 à D. 136-11 sont applicables en Polynésie française, dans les îles Wallis et Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises dans leur rédaction issue du décret n° 2018-375 du 18 mai 2018 relatif à la formation exigée des télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins de loisir.

Section 3 : Règles relatives à la limitation de capacités des aéronefs civils circulant sans personne à bord

Article D136-13

Le seuil prévu à l'article L. 6214-4 du code des transports est fixé à 800 grammes.

Article D136-14

Les dispositions de l'article D. 136-13 sont applicables en Polynésie française, dans les îles Wallis et Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises dans leur rédaction issue du décret n° 2018-882 du 11 octobre 2018 relatif à l'enregistrement des aéronefs civils circulant sans personne à bord.

TITRE IV : DOMMAGES ET RESPONSABILITES.

CHAPITRE Ier : RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES ET DES EXPLOITANTS.

CHAPITRE II : ASSISTANCE ET SAUVETAGE - DECOUVERTE D'EPAVES - DISPARITION.

TITRE V : DISPOSITIONS PENALES.

Partie réglementaire - Décrets simples

LIVRE II : AERODROMES.

TITRE Ier : DISPOSITIONS GENERALES.

CHAPITRE Ier : DEFINITIONS ET REGLES GENERALES DE CREATION, D'UTILISATION ET DE CONTROLE.

Article D211-1

Les conditions auxquelles sont assujettis, en application de l'article R. 211-2 du présent code, la création, la mise en service et l'utilisation des aérodromes et l'exercice du contrôle de l'Etat sur les aérodromes sont définies par le présent livre, troisième partie : Réglementaire (décrets).

Les dispositions du présent livre sont applicables aux aérodromes pour hélicoptères, sous réserve des dispositions particulières à ces aérodromes, qui sont établies par un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre de l'intérieur et du ministre chargé de l'environnement. Cet arrêté prend en compte, notamment, l'impact sur l'environnement en matière de nuisances sonores.

Article D211-2

La décision de création d'un aérodrome par l'Etat est prise par le ministre chargé de l'aviation civile ou, le cas échéant, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ou des autres ministres intéressés.

La création d'un aérodrome par une personne autre que l'Etat est subordonnée à une autorisation administrative délivrée dans les conditions fixées aux titres II et III ci-après. Toutefois, lorsque l'aérodrome fait l'objet d'une convention conclue en application des articles L. 221-1 et R. 221-4, d'un décret déclaratif d'utilité publique pris en vue de recourir à la procédure d'expropriation, ou d'un décret de classement pris en application de l'article R. 222-3, ces actes tiennent lieu d'autorisation.

Article D211-3

Le ministre chargé de l'aviation civile tient à jour la liste des aérodromes dont la création et la mise en service ont été autorisées.

Cette liste est portée à la connaissance des usagers par des insertions au Journal officiel de la République française.

Article D211-4

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'intérieur fixe :

Les conditions dans lesquelles est exercé le contrôle technique et administratif de l'Etat sur les aérodromes ;

La liste et la consistance des registres et documents dont la tenue est à la charge des exploitants d'aérodromes ;

Les conditions dans lesquelles ces registres et documents doivent être communiqués à l'administration.

Article D211-5

Les agents chargés du contrôle ont libre accès à tout moment sur l'aérodrome et sur ses dépendances.

CHAPITRE II : RETRAIT D'AUTORISATION ET SANCTIONS.

Article D212-1

Les autorisations administratives en vertu desquelles les aérodromes sont créés et utilisés peuvent être suspendues, restreintes ou retirées pour les motifs suivants :

1° Si l'aérodrome ne remplit plus les conditions techniques et juridiques qui avaient permis d'accorder l'autorisation ;

2° S'il a cessé d'être utilisé par des aéronefs depuis plus de deux ans ;

3° S'il s'est révélé dangereux pour la circulation aérienne ;

4° Si l'utilisation de l'aérodrome est devenue incompatible avec l'existence d'un autre aérodrome, ouvert à la circulation aérienne publique ou réservé à l'usage d'administrations de l'Etat ou encore avec des dispositifs destinés à contribuer à la sécurité de la navigation aérienne ;

5° S'il a été fait de l'aérodrome un usage abusif ;

6° En cas d'infractions aux lois et règlements d'ordre public, notamment aux prescriptions douanières, ainsi que pour des motifs intéressant la sûreté de l'Etat ;

7° En cas de manquement grave aux dispositions du présent code de l'aviation civile, spécialement des articles R. 221-9 et L. 223-1.

Hormis les cas éventuellement précisés dans les conventions conclues en application de l'article L. 221-1 ou de l'article D. 232-3 les suspensions, restrictions ou retraits prévus ci-dessus n'entraînent aucun droit à indemnité pour les personnes physiques ou morales qui ont créé ou utilisé l'aérodrome.

Article D212-2

Les suspensions, restrictions et retraits des autorisations de créer les aérodromes privés sont prononcés :

Par arrêté préfectoral dans les deux premiers cas visés à l'article précédent ;

Par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile après avis du ministre de l'intérieur dans les autres cas ;

Dans cette dernière éventualité, et s'il y a urgence, le préfet peut, pour un délai ne dépassant pas quatre-vingt-dix jours, prononcer la suspension de l'autorisation ou la restriction de ses effets.

Article D212-3

L'autorisation d'ouverture d'un aérodrome à la circulation aérienne publique ou de mise en service d'un aérodrome à usage restreint ne peut, sauf en cas d'urgence, être suspendue, restreinte ou retirée que par un arrêté ministériel. L'arrêté doit être motivé ; il est publié au Journal officiel de la République française.

Article D212-4

Les décisions prises en cas d'urgence, pour restreindre ou interdire temporairement l'utilisation d'un aérodrome, font l'objet d'avis aux navigateurs aériens.

CHAPITRE III : POLICE DES AERODROMES ET DES INSTALLATIONS A USAGE AERONAUTIQUE.

Section 1 : Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs

Article D213-1

Le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs a pour objet principal de sauver des vies humaines en cas d'accident ou d'incident d'aéronef par la mise en place, sur les aérodromes visés aux articles R. 221-1 et D. 232-1 où le préfet exerce le pouvoir de police, de moyens et d'une organisation adaptés au niveau de protection requis.

Les dispositions établies par les articles D. 213-1-1 à D. 213-1-12 ne s'appliquent pas aux aérodromes réservés aux hélicoptères.

Sous-section 1 : Définition des moyens

Article D213-1-1

I.-Aux fins de la présente sous-section, on entend par :

- a) " Avion ", tout 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, à l'exclusion toutefois des aéronefs ultralégers motorisés (dits ULM) répondant à ces caractéristiques ;
- b) " Mouvement ", chaque décollage ou chaque atterrissage d'avion ;
- c) " Trois mois consécutifs de plus fort trafic ", la période de trois mois durant laquelle l'aérodrome est fréquenté par les aéronefs des classes les plus élevées ;
- d) " Classe d'avions la plus élevée, A ", la classe la plus élevée au regard des principes posés à l'article D. 213-1-2 dont le nombre de mouvements d'avions, cumulé avec celui des classes supérieures, dépasse 24 pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic sur l'aérodrome ;
- e) " Classes supérieures non retenues ", les classes d'avions supérieures à la classe d'avions la plus élevée, A ;
- f) " Vol régulier ", un vol qui présente chacune des caractéristiques suivantes :
 - effectué au moyen d'avions destinés à transporter des passagers, du fret ou du courrier, dans des conditions telles que, sur chaque vol, des places sont mises à la disposition du public soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés ;
 - organisé de façon à assurer la liaison entre deux points ou plus :
 - soit selon un horaire publié ;

-soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente ;

g) " Vol non régulier ", un vol qui ne répond pas aux caractéristiques définies au f ci-dessus ;

II.-a) Le ministre chargé de l'aviation civile détermine, après consultation de l'exploitant d'aérodrome, le niveau de protection, N, d'un aérodrome, correspondant à la classe d'avions la plus élevée, A.

Toutefois, lorsque le nombre de mouvements des avions relevant de la classe A et des classes supérieures non retenues est inférieur à 700 pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic, le niveau N de protection pourra correspondre à A-1.

b) La détermination du nombre de mouvements par classe d'avions tient compte :

-pour les vols réguliers, des mouvements réalisés l'année antérieure pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic ;

-pour les vols non réguliers, des mouvements réalisés en moyenne sur les trois dernières années pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic ;

Toutefois, si le programme prévisionnel du trafic de l'aérodrome laisse apparaître des modifications substantielles dans la répartition des avions par classe, il est tenu compte du nombre de mouvements par classe prévu par le programme précité pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic.

III.-Les aérodromes qui ne justifient pas un classement dans un niveau ont par défaut un niveau de protection 1. De même, lorsqu'un aérodrome de niveau de protection 1 est fréquenté par des avions de classe supérieure assurant des vols réguliers, sa protection est de niveau 2.

IV.-Le niveau de protection et ses éventuelles modulations programmées en fonction des variations de trafic sur l'aérodrome sont publiés au Journal officiel de la République française et font l'objet d'un avis aux navigateurs aériens.

Article D213-1-2

Les classes d'avions permettant de déterminer les classes A et A-1 visées à l'article D. 213-1-1 sont au nombre de 10 et regroupent par ordre croissant les avions en fonction de leur longueur hors tout et de la largeur de leur fuselage. Ces classes sont déterminées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Ce dernier peut tenir compte des conditions d'utilisation d'un avion pour le classer dans une catégorie inférieure ou supérieure à sa dimension réelle. La longueur hors tout prise en compte ne peut toutefois être inférieure au tiers de la dimension réelle.

Article D213-1-3

Le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs est doté sur chaque aéroport d'infrastructures, de moyens en personnel, en produits extincteurs, en véhicules de lutte contre l'incendie et en matériels divers permettant d'atteindre l'objet prévu à l'article D. 213-1 au regard du niveau de protection de la plate-forme.

Ces infrastructures et moyens sont définis par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de la sécurité civile et sont adaptés aux circonstances dans lesquelles le service intervient telles que la configuration géographique de l'aéroport et les variations de trafic des aéronefs durant l'année.

Sous-section 2 : Organisation du service

1. Personnels chargés du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs

Article D213-1-4

Les fonctions d'encadrement du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sont exercées par un responsable du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs, chargé :

-d'encadrer et de veiller au maintien en état opérationnel d'intervention des moyens dont est doté l'aéroport en application de l'article D. 213-1-3 ;

-de veiller à l'application des consignes opérationnelles prévues à l'article D. 213-1-9 ;

-de rédiger et transmettre les comptes rendus ;

-de proposer diverses mesures relatives aux procédures d'intervention des moyens du service et à leur coordination avec ceux susceptibles d'être fournis par d'autres personnes dans le cadre des dispositions fixées par le plan de secours spécialisé de l'aéroport.

En outre, sur les aéroports ayant un niveau de protection supérieur ou égal à 6, un ou plusieurs chefs de manoeuvre, placés sous les ordres du responsable du service, sont chargés de conduire et diriger sur le lieu d'intervention les pompiers d'aéroport.

Article D213-1-5

Les fonctions d'exécution du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sont exercées par des pompiers d'aéroport chargés de mettre en oeuvre le matériel mis à leur disposition, d'intervenir conformément aux consignes établies et d'assurer toutes tâches visant à améliorer la sécurité des personnes

et des biens, à prévenir les incendies ou accidents d'aéronefs et à assurer le sauvetage, l'évacuation et la dispense des premiers secours aux personnes accidentées.

Article D213-1-6

L'exercice, sur un aérodrome déterminé, des fonctions de chef de manoeuvre, de pompier d'aérodrome et, sur les aérodromes ayant un niveau de protection supérieur ou égal à 6, de responsable du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs est soumis à l'obtention d'un agrément délivré par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur cet aérodrome.

Les conditions d'octroi, de maintien, de retrait et de suspension de l'agrément sont définies par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de la sécurité civile, compte tenu notamment des fonctions devant être exercées, du niveau de protection de l'aérodrome où doit s'exercer l'activité et des compétences techniques exigées.

2. Matériels et postes d'incendie concourant au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs

Article D213-1-8

Les postes d'incendie affectés sur un aérodrome au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs font l'objet de prescriptions techniques définies par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de la sécurité civile.

3. Règles d'intervention

Article D213-1-9

Sur chaque aérodrome, l'exploitant d'aérodrome ou l'organisme auquel il a confié l'exécution du service établi, suivant des règles et un modèle type définis par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de la sécurité civile, des consignes opérationnelles permettant d'atteindre l'objet prévu à l'article D. 213-1.

Les consignes opérationnelles fixent notamment :

-les modalités d'intervention des divers moyens selon les circonstances en présence et le niveau de protection de l'aérodrome ;

-les conditions dans lesquelles il est rendu compte du fonctionnement du service ;

-les conditions de maintenance et d'entretien des matériels et infrastructures du service.

Ces consignes et leurs éventuelles modifications sont communiquées sans délai au préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome concerné.

Sous-section 3 : Contrôle de l'Etat

Article D213-1-10

Le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome contrôle le respect des dispositions de la présente section par l'exploitant d'aérodrome ou l'organisme auquel il a confié le service.

A cette fin, celui-ci peut :

-obtenir communication des différents comptes rendus établis conformément à l'article D. 213-1-9 ;

-effectuer toute visite dans l'enceinte aéroportuaire et obtenir communication de toute pièce justifiant le respect de la réglementation en vigueur par l'exploitant ou l'organisme auquel il a confié le service, notamment de l'obtention et de la validité des divers agréments ;

-recommander les améliorations ou modifications qu'il y a lieu d'apporter dans l'organisation ou le fonctionnement du service ;

-prescrire les mesures nécessaires au respect de la présente réglementation, notamment lors de la communication des consignes opérationnelles et de leur modification.

Le contrôle exercé ne dégage pas l'exploitant d'aérodrome ou l'organisme auquel il a confié le service des responsabilités qui lui incombent en application de l'article L. 213-3.

Article D213-1-11

Après mise en demeure restée infructueuse, le préfet peut prendre toute mesure destinée à pallier le non-respect de la réglementation du présent chapitre par l'exploitant d'aérodrome, ou l'organisme auquel a été confié le service selon la personne responsable du manquement.

A cette fin, le préfet peut notamment faire exécuter d'office le service par des personnels et matériels agréés ou décider la cessation totale ou partielle de l'activité aéroportuaire. Ces mesures sont décidées aux frais, risques et périls financiers de l'exploitant d'aérodrome.

Article D213-1-12

Pour l'exercice des missions conférées par la présente section, le préfet peut déléguer sa signature au directeur de l'aviation civile en métropole, au directeur régional de l'aviation civile Antilles-Guyane en Guadeloupe, Martinique et Guyane et au chef du service de l'aviation civile territorialement compétent pour la Réunion et pour la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Sous-section 4 : Application à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie

Article D213-1-13

Les articles D. 213-1 à D. 213-1-11 du présent code s'appliquent à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, sans préjudice des dispositions locales en vigueur en matière de droit du travail. Les pouvoirs conférés au préfet sont exercés par le représentant de l'Etat.

Section 2 : Prévention du péril animalier

Article D213-1-14

La prévention du péril animalier concourt à la sécurité des vols. Elle vise à réduire les risques de collision entre les aéronefs et les animaux, lors des opérations de décollage et d'atterrissage.

La prévention du péril animalier s'exerce dans l'emprise de l'aérodrome et comprend :

- a) L'ensemble des actions préventives qui visent à rendre le milieu inhospitalier aux animaux par une gestion appropriée de l'environnement naturel et la pose de clôtures adaptées aux risques et à l'environnement, y compris à la configuration du terrain ;
- b) La mise en oeuvre, de façon occasionnelle ou permanente, d'une ou plusieurs mesures appropriées d'effarouchement ou de prélèvement des animaux.

Article D213-1-15

Le présent décret s'applique à tout aérodrome visé aux articles R. 221-1 et D. 232-1 où le préfet exerce le pouvoir de police et dont le trafic, au cours des trois dernières années civiles consécutives écoulées, a totalisé au moins mille mouvements commerciaux annuels d'avions d'une longueur hors tout égale ou supérieure à douze mètres.

Au-dessous de ce seuil, lorsque la situation faunistique et la nature du trafic le justifient, le préfet, après consultation de l'exploitant d'aérodrome, décide de la mise en place d'un service de péril animalier adapté.

Sur les aérodromes pour lesquels ont été constatés, au cours des trois dernières années civiles consécutives écoulées, au moins vingt-cinq mille mouvements commerciaux annuels d'avions d'une longueur hors tout égale ou supérieure à douze mètres, les mesures de prévention du péril animalier ont un caractère permanent.

Article D213-1-16

Pour chaque aérodrome, le préfet détermine par arrêté, après consultation de l'exploitant, les périodes minimales durant lesquelles les mesures prévues au b de l'article D. 213-1-14 sont mises en oeuvre.

L'arrêté est notifié à l'exploitant par le préfet et publié au recueil des actes administratifs de l'Etat dans les départements métropolitains et d'outre-mer et à Saint-Pierre-et-Miquelon. Les mesures correspondantes sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Lorsqu'elles ont un caractère permanent, les mesures sont mises en oeuvre à partir de trente minutes avant le lever du soleil et jusqu'à trente minutes après le coucher du soleil.

Lorsqu'elles ont un caractère occasionnel, les mesures ne sont mises en oeuvre, qu'à l'occasion des mouvements d'avions mentionnés à l'article D. 213-1-15, à partir de trente minutes avant le lever du soleil et jusqu'à trente minutes après le coucher du soleil. Elles le sont également, dans ces mêmes conditions, chaque fois qu'un équipage ou que l'organisme de la circulation aérienne signale la présence d'animaux susceptibles d'entraîner un danger.

Article D213-1-17

Lorsque la situation faunistique d'un aérodrome le justifie, le préfet peut, sur demande de l'exploitant, autoriser la mise en oeuvre, de jour comme de nuit, des mesures appropriées d'effarouchement ou de prélèvement d'animaux.

Cette autorisation précise la période de l'année durant laquelle elle est applicable.

Toute demande doit être appuyée par une expertise préalable analysant notamment la situation faunistique locale, les causes de l'attrait que l'aérodrome présente pour les animaux et les caractéristiques du trafic aérien sur l'aérodrome considéré.

Article D213-1-18

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile précise les normes techniques et les conditions d'application de la présente section à la prévention du péril animalier sur les aérodromes.

Il fixe les moyens minimaux en personnel qualifié et en matériel dont l'exploitant d'aérodrome doit disposer pour satisfaire à l'objectif défini à l'article D. 213-1-14 ainsi que les caractéristiques techniques des équipements et matériels utilisés pour l'exécution des actions de prévention du péril animalier.

Article D213-1-19

L'exploitant d'aérodrome :

- a) Organise l'exécution des mesures de prévention du péril animalier, qu'il peut confier, par voie de convention, au service départemental d'incendie et de secours, à l'autorité militaire ou à tout autre organisme ;
- b) Etablit les consignes d'intervention relatives à la prévention du péril animalier applicables sur l'aérodrome et en garantit le respect ;
- c) Indique au préfet les situations ou les lieux qui, dans l'emprise de l'aérodrome ou sur les terrains voisins, sont particulièrement attractifs pour les animaux ;
- d) Informe l'organisme de la circulation aérienne, s'il en existe un sur l'aérodrome, de la présence d'animaux, des mesures d'effarouchement et de prélèvement d'animaux mis en oeuvre et de leurs résultats et veille à la qualité de ces informations ;
- e) Veille à ce que les personnels détiennent une formation professionnelle relative à la prévention du péril animalier et à la connaissance des caractéristiques, notamment faunistiques, de l'aérodrome sur lequel ils exercent leur activité ;
- f) Transmet au préfet les comptes rendus d'impact d'animaux qu'il a établis, le bilan annuel des animaux prélevés par espèce ainsi que le compte rendu annuel des actions préventives prévues au a de l'article D. 213-1-14 ;
- g) Recueille les restes d'animaux sur les aires de manoeuvre ;
- h) Adresse au service désigné par le préfet les restes d'oiseaux non putrescibles récupérés sur les pistes ou une photo numérique des restes d'oiseaux ;

i) Assure l'entretien courant des matériels qu'il utilise pour l'exécution des mesures de prévention du péril animalier ;

j) Etablit un compte rendu des interventions quotidiennes.

Article D213-1-20

L'organisme chargé du contrôle de la circulation aérienne sur l'aérodrome informe l'exploitant de la présence d'animaux à proximité des aires de manoeuvre ainsi que des impacts sur les aéronefs, dès qu'il en a connaissance. Il permet la conduite de l'action des agents chargés du péril animalier.

Article D213-1-21

La destruction d'animaux par tir n'est effectuée que par des personnes détentrices du permis de chasser délivré conformément aux articles L. 423-9 à L. 423-25 du code de l'environnement.

Article D213-1-22

Les exploitants d'aéronefs et les organismes chargés de leur entretien établissent, pour tout impact d'animal constaté, un compte rendu qui est adressé au ministre chargé de l'aviation civile. L'exploitant d'aérodrome est tenu informé des impacts d'animaux qui se sont produits de manière avérée sur l'aérodrome.

En outre, les équipages signalent les concentrations et mouvements d'animaux qu'ils détectent ainsi que les impacts d'animaux sur leurs aéronefs aux organismes de la circulation aérienne avec lesquels ils sont en contact.

Article D213-1-23

Le préfet est destinataire du cahier des consignes d'intervention établi par l'exploitant d'aérodrome et, le cas échéant, de ses modifications préalablement à leur mise en oeuvre.

Il fait procéder à des visites sur place organisées par les services de l'aviation civile auxquels sont communiquées, à leur demande, toutes pièces justifiant la conformité à la réglementation en vigueur.

Il prescrit éventuellement les mesures nécessaires au respect de la présente réglementation.

Article D213-1-24

Après mise en demeure restée infructueuse, le préfet peut prendre toute mesure destinée à pallier les manquements aux dispositions de la présente section.

En cas de danger sérieux lié au péril animalier, détecté par les analyses statistiques des incidents et accidents, il peut décider de restreindre l'activité aéroportuaire.

Article D213-1-25

Les articles D. 213-1-14 à D. 213-1-24 du présent code s'appliquent à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, sans préjudice des dispositions locales en vigueur en matière de droit du travail et de l'environnement. Les pouvoirs conférés au préfet sont exercés par le représentant de l'Etat.

Section 3 : Sûreté de l'aviation civile

Article D213-2

Le Conseil national de la sûreté de l'aviation civile produit des études et recommandations sur toute question relative à la sûreté de l'aviation civile à l'attention des administrations concernées.

Il comprend, outre son président :

1° Treize représentants de l'Etat :

- a) Le secrétaire général de la défense et de la sécurité nationale ou son représentant ;
- b) Le directeur général de l'aviation civile ou son représentant ;
- c) Le haut fonctionnaire de défense et de sécurité du ministère chargé de l'aviation civile ou son représentant ;
- d) Le haut fonctionnaire de défense du ministère de l'intérieur ou son représentant ;
- e) Le directeur général de la police nationale ou son représentant ;
- f) Le directeur central de la police aux frontières ou son représentant ;
- g) Le préfet de la Seine-Saint-Denis ou son représentant ;
- h) Le directeur général de la gendarmerie nationale ou son représentant ;
- i) Le commandant de la gendarmerie des transports aériens ou son représentant ;
- j) Le directeur général des douanes et droits indirects ou son représentant ;

k) Le commandant de la défense aérienne et des opérations aériennes ou son représentant ;

l) Le chef de la division emploi de l'état major des armées ou son représentant ;

m) Le délégué général pour l'armement ou son représentant ;

2° Un représentant des collectivités territoriales propriétaires des aérodromes, désigné par l'Association des régions de France ;

3° Vingt membres désignés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile :

a) Douze représentants des entreprises ou organismes assurant la mise en œuvre des mesures de sûreté sur les aérodromes ou y concourant ;

b) Un représentant des fabricants d'équipements de sûreté ;

c) Cinq représentants des personnels employés dans les zones de sûreté à accès réglementé des aérodromes, notamment des personnels mettant en œuvre des mesures de sûreté ;

d) Deux représentants des personnels navigants.

Un suppléant est désigné pour chacun des membres mentionnés au 3°.

Le président du conseil est nommé par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Il rend compte chaque année des travaux du conseil à la commission interministérielle de la sûreté aérienne. Cette commission peut saisir le conseil, pour avis, de toute question relative à la sûreté de l'aviation civile.

Article D213-3

Sur chaque aérodrome dont le trafic commercial moyen des trois dernières années dépasse 70 000 passagers ou figurant sur une liste fixée par le ministre chargé des transports, après avis du ministre de la défense, le comité local de sûreté est chargé :

-d'assurer une concertation préalable à la définition de la zone réservée, des conditions d'accès à celle-ci ainsi que des règles particulières prises en application de l'arrêté préfectoral mentionné à l'article R. 213-3 ;

-de veiller à la cohérence générale des mesures de sûreté contenues dans les programmes de sûreté établis en application de l'article R. 213-1 ;

-de veiller à la coordination de la mise en œuvre des mesures urgentes prises en application de l'article R. 213-1 ;

-d'examiner les plans d'urgence permettant de riposter à une crise dans le domaine de la sûreté et de préparer les exercices relatifs à la mise en œuvre de ces plans.

Le comité local de sûreté est présidé par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome. Ce comité comprend des représentants des services de l'Etat exerçant leur activité sur l'aérodrome ainsi que des

représentants de l'exploitant de l'aérodrome, des entreprises de transport aérien et des personnes autorisées à occuper ou à utiliser la zone réservée de l'aérodrome. Ces représentants sont nommés par le préfet.

Article D213-4

L'article D. 213-3 s'applique à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie. Les pouvoirs conférés au préfet sont exercés par le représentant de l'Etat.

Section 4 : Dispositions financières

Article D213-5

L'Etat peut, dans des conditions précisées par arrêté et après avis du comité mentionné à l'article D. 213-6, accorder des subventions aux exploitants d'aérodromes pour assurer ou pour contribuer au financement des missions à leur charge résultant de l'article L. 213-3 et concernant les mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux.

CHAPITRE VI : SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE.

Article D216-1

I.-Le règlement intérieur du comité des usagers prévu à l'article R. 216-8 est arrêté par le comité, à la majorité de ses membres, sur proposition de son président. Il précise les conditions de réunion du comité ainsi que les modalités d'adoption des comptes rendus de ces réunions. Il est notifié à l'autorité compétente pour créer le comité.

II.-Le comité des usagers est convoqué par son président sur demande du ministre chargé de l'aviation civile ou du préfet mentionné au II du c du 1° de l'article R. 216-16 ou de l'exploitant d'aérodrome ou d'un ou plusieurs transporteurs aériens représentant ensemble 25 % des voix des membres du comité ou, le cas échéant, du signataire de la convention prévue à l'article L. 6321-3 du code des transports. Cette demande est accompagnée d'un ordre du jour. Le président du comité peut ajouter à cet ordre du jour les points complémentaires qu'il juge utiles.

Par dérogation à l'alinéa précédent, l'exploitant d'aérodrome procède à la première convocation du comité des usagers, le cas échéant sur demande du ministre chargé de l'aviation civile.

III.-Un compte rendu est établi au plus tard trente jours après chaque séance du comité des usagers. Il est communiqué, selon le cas, au ministre chargé de l'aviation civile, au préfet mentionné au II du c du 1° de l'article R. 216-16 ou au signataire de la convention prévue à l'article L. 6321-3 du code des transports. Ce compte rendu doit faire état de l'ensemble des opinions exprimées.

Article D216-2

Pour les aérodromes et les services auxquels s'appliquent les articles R. 216-3 à R. 216-5, l'exploitant d'aérodrome est tenu de délivrer à tout prestataire qui en fait la demande, ainsi qu'à tout transporteur aérien qui demande à s'auto-assister, l'autorisation de pratiquer sur les dépendances du domaine public les services d'assistance envisagés, sous réserve que soient remplies les conditions suivantes :

-que les espaces nécessaires soient disponibles, ou puissent être rendus disponibles ;

-s'il s'agit d'un prestataire, qu'il détienne un agrément ;

-lorsqu'il est fait application de l'article R. 216-5 ou du I, 3° et 4°, de l'article R. 216-7, que ce prestataire ait été retenu ;

-lorsqu'il est fait application de l'article R. 216-3, que ce transporteur aérien réponde aux critères cités dans ledit article.

L'espace disponible pour les services d'assistance est réparti en tenant compte de la nature et du volume des services réalisés par les prestataires de services et par les transporteurs aériens qui s'auto-assistent.

Les espaces nécessaires doivent être alloués aux nouveaux entrants. Sans préjudice de l'application du 1° (g) de l'article R. 216-16, si les espaces nécessaires ne peuvent être trouvés, l'exploitant en informe le ministre chargé de l'aviation civile et le saisit d'une demande de dérogation accompagnée d'un dossier approprié en application de l'article R. 216-7 ou d'une demande de limitation en application de l'article R. 216-3 ou de l'article R. 216-5.

Article D216-3

Tout prestataire de services d'assistance en escale adresse chaque année au ministre chargé de l'aviation civile un exemplaire du rapport établi après la vérification spécifique prévue à l'article R. 216-13.

Article D216-4

Les infrastructures entrant dans le champ d'application de l'article R. 216-6 peuvent appartenir à l'une des catégories suivantes :

-systèmes de tri de bagages ;

-systèmes de dégivrage ;

-systèmes d'épuration des eaux ;

-systèmes de distribution de carburant.

Sur proposition de l'exploitant d'aérodrome, le ministre chargé de l'aviation civile arrête, pour chaque aérodrome, la liste des infrastructures donnant lieu à l'application de l'article R. 216-6.

Article D216-6

La rémunération perçue par l'exploitant d'aérodrome pour l'accès aux installations dans le cadre des services d'assistance en escale doit être déterminée en fonction de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

CHAPITRE VII : SANCTIONS ADMINISTRATIVES

Article D217-1

Une commission de sûreté est instituée auprès de chaque aéroport visé à l'article R. 213-1-1 qui est saisie pour avis par le préfet avant toute sanction administrative visée à l'article R. 217-3.

Article D217-2

Les membres de la commission de sûreté d'un aérodrome ainsi que leurs suppléants à raison de deux suppléants au plus pour un titulaire sont nommés par arrêté du préfet pour une période de trois ans renouvelable.

La commission est présidée par le directeur de la sécurité de l'aviation civile interrégional ou son représentant. Elle comprend en outre :

-huit membres pour les aérodromes dont la moyenne du trafic commercial des trois dernières années dépasse cinq millions de passagers ;

-six membres pour les aérodromes dont la moyenne du trafic commercial des trois dernières années dépasse 200 000 passagers mais est inférieure à cinq millions de passagers ;

-et quatre membres pour les aérodromes dont la moyenne du trafic commercial des trois dernières années est inférieure à 200 000 passagers,

répartis à parts égales entre :

1. D'une part, des représentants de l'Etat désignés sur proposition des différents chefs de service territorialement compétents parmi les services de police, de gendarmerie, de l'aviation civile ou des douanes intervenant sur l'aérodrome et, le cas échéant, de l'autorité militaire ayant qualité d'affectataire secondaire ;

2. D'autre part, des représentants :

-de l'exploitant de l'aérodrome ;

-des personnes autorisées à occuper ou à utiliser la zone de sûreté à accès réglementé de l'aérodrome ;

-des personnels navigants et des autres catégories de personnel employées sur l'aérodrome.

Dans tous les cas, cette commission comprend au moins un représentant de l'exploitant d'aérodrome et, sur les aérodromes dont la moyenne du trafic commercial des trois dernières années dépasse 200 000 passagers, un représentant des transporteurs aériens et un représentant des personnels navigants et des autres catégories de personnel employés sur l'aérodrome. En outre, sur les aérodromes où le ministère de la défense est affectataire principal, cette commission comprend le représentant de l'autorité militaire assurant la direction de l'aérodrome. La commission élit en son sein un délégué permanent.

Dans les départements comportant plus d'un aérodrome, le préfet peut désigner une commission unique sur plusieurs aérodromes. Le nombre des membres de cette commission est déterminé au regard de l'aérodrome ayant le trafic le plus important.

Un arrêté conjoint pris par le ministre chargé des transports et le ministre de l'intérieur désigne, parmi les commissions de sûreté, pour chaque ressort territorial des directions de la sécurité de l'aviation civile

interrégionales, une commission de sûreté chargée d'examiner les manquements aux dispositions énumérées à l'article R. 217-3, lorsque le constat se réfère à des faits ayant eu lieu dans son ressort territorial, en dehors de l'emprise d'un aérodrome où est constituée une commission de sûreté.

Article D217-3

Les membres titulaires ou suppléants de la commission de sûreté d'un aérodrome qui perdent la qualité en fonction de laquelle ils ont été nommés perdent la qualité de membre de la commission.

La commission ne peut délibérer que si au moins quatre de ses membres sont présents pour les aérodromes dont le trafic est égal ou supérieur à 200 000 passagers par an et trois de ses membres pour les aérodromes dont le trafic est inférieur à 200 000 passagers par an. La proposition est adoptée à la majorité des membres présents.

Les fonctions de membre de la commission sont gratuites. Son secrétariat est assuré par les services locaux de l'aviation civile.

Article D217-4

I.-Pour l'application des dispositions du présent chapitre à Saint-Barthélemy et à Saint-Martin, les pouvoirs conférés au préfet sont exercés par le représentant de l'Etat.

II.-Pour l'application des dispositions du présent chapitre à Saint-Pierre-et-Miquelon :

1° Les pouvoirs conférés au préfet sont exercés par le représentant de l'Etat ;

2° Les pouvoirs conférés au directeur de la sécurité de l'aviation civile interrégional sont exercés par le chef du service de l'aviation civile ;

3° Au dernier alinéa de l'article D. 217-2, les mots : “ pour chaque ressort territorial des directions de la sécurité de l'aviation civile interrégionales ” sont remplacés par les mots : “ pour le ressort territorial du service de l'aviation civile ”.

III.-Les dispositions du présent chapitre sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna dans les conditions fixées par les dispositions suivantes :

1° Les pouvoirs conférés au préfet sont exercés par le représentant de l'Etat ;

2° Les pouvoirs conférés au directeur de la sécurité de l'aviation civile interrégional sont exercés :

-par le directeur de la direction de l'aviation civile, en Nouvelle-Calédonie ;

-par le directeur du service d'Etat de l'aviation civile, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna ;

3° Au dernier alinéa de l'article D. 217-2, les mots : “ pour chaque ressort territorial des directions de la sécurité de l'aviation civile interrégionales ” sont remplacés, pour la première de ces collectivités, par les mots : “ pour le ressort territorial de la direction de l'aviation civile ” et, pour les deux autres collectivités, par les mots : “ pour le ressort territorial du service d'Etat de l'aviation civile ”.

TITRE II : AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE.

CHAPITRE Ier : CREATION.

Article D221-1

Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, par les collectivités publiques et les établissements publics, ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions définies ci-après :

Les personnes physiques doivent être de nationalité française et jouir de leurs droits civiques.

Les personnes morales doivent être :

Soit des associations françaises constituées conformément à la loi du 1er juillet 1901 ;

Soit des sociétés civiles ou commerciales dans lesquelles :

a) Possèdent la nationalité française et jouissent de leurs droits civiques :

Les gérants et tous les associés en nom dans les sociétés en nom collectif et en commandite, les gérants ainsi que la majorité des associés dans les sociétés à responsabilité limitée :

Le président du conseil d'administration, le directeur général et la majorité des administrateurs dans les sociétés anonymes.

b) Le capital est représenté pour moitié au moins :

Par des parts sociales appartenant à des associés de nationalité française dans les sociétés à responsabilité limitée ;

Par des titres nominatifs appartenant à des actionnaires de nationalité française dans les sociétés anonymes.

Article D221-2

La demande d'autorisation de créer un aérodrome destiné à être ouvert à la circulation aérienne publique ou d'ouvrir à la circulation aérienne publique un aérodrome existant est adressée au ministre chargé de l'aviation civile, accompagnée d'un dossier dont la composition sera fixée par arrêté ministériel.

La décision est prise par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ou, le cas échéant, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ou des autres ministres intéressés.

Article D221-3

Outre les dispositions prévues aux alinéas a à d de l'article R. 221-4, la convention à laquelle est subordonnée la création d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique indique notamment :

Les droits de propriétés ou de jouissance du demandeur sur l'assiette de l'aérodrome ;

Les conditions dans lesquelles s'exercent les contrôles de l'Etat ;

L'obligation pour l'exploitant de l'aérodrome de contracter une assurance couvrant les risques qu'il encourt du fait de l'aménagement et de l'exploitant de l'aérodrome ;

Les documents qui doivent être tenus ou établis par l'exploitant de l'aérodrome en application de l'arrêté prévu à l'article D. 211-4 ;

Les sanctions pour manquement ou retard dans l'exécution des obligations de la convention.

Article D221-4

L'arrêté d'ouverture à la circulation aérienne publique prévu à l'article R. 221-2 vaut autorisation de mise en service de l'aérodrome. Cet arrêté est publié au Journal officiel de la République française.

Dans le cas où les résultats de l'enquête technique ne sont pas favorables, le ministre informe le signataire de la convention des raisons qui s'opposent à l'ouverture de l'aérodrome et lui fixe un délai pour exécuter ses obligations.

Si toutes les obligations prévues dans la convention et ayant trait à la mise en service de l'aérodrome ne sont pas remplies, le ministre peut, si les résultats de l'enquête technique sont favorables, prononcer une ouverture provisoire valable un an au maximum et renouvelable une fois au plus. Le ministre peut en outre, en cas d'urgence, autoriser une mise en service provisoire limitée à certains usages et qui fait l'objet d'un avis aux navigateurs aériens.

Article D221-5

Pour l'application de l'article L. 6212-2 du code des transports, un aérodrome international est :

- un point de passage frontalier (PPF) au sens du règlement (UE) n° 2016/399 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 concernant un code de l'Union relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (code frontières Schengen) pour les aéronefs en provenance ou à destination d'un pays n'appartenant pas à l'espace Schengen ;
- un point de passage contrôlé listé par les arrêtés relatifs aux documents et visas exigés pour l'entrée des étrangers sur le territoire des collectivités régies par les articles 73 et 74 de la Constitution et de la Nouvelle-Calédonie ;
- un aéroport international de l'Union au sens du règlement d'exécution (UE) n° 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union, lorsque l'aéronef transporte des marchandises de ou vers un pays tiers à l'Union.

Un arrêté conjoint du ministre de l'intérieur, du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre de la défense, du ministre des affaires étrangères, du ministre chargé des douanes et du ministre des outre-mer précise les conditions d'établissement et de mise à jour de la liste des points de passage frontaliers et de la liste des aéroports internationaux de l'Union pour le franchissement des frontières par les personnes et les marchandises sur les aérodromes.

CHAPITRE II : CLASSEMENT.

Article D222-1

Les aérodromes de la métropole destinés à la circulation aérienne publique, réservés à l'usage d'une administration de l'Etat ou agréés à usage restreint, classés par décret dans l'une des cinq catégories prévues à l'article R. 222-5, sont inscrits sur les listes annexées au présent code (listes non reproduites, voir le fac-similé).

Article D222-2

Les aérodromes des départements d'outre-mer destinés à la circulation aérienne publique, réservés à l'usage d'une administration de l'Etat ou agréés à usage restreint et classés par décret dans l'une des cinq catégories prévues à l'article R. 222-5, sont inscrits sur les listes annexées au présent code (listes non reproduites, voir le fac-similé).

Article D222-3

Les aérodromes d'intérêt général des territoires d'outre-mer sont classés dans l'une des catégories prévues à l'article R. 222-5 et conformément aux listes annexées au présent code.

CHAPITRE III : EXPLOITATION.

CHAPITRE IV : REDEVANCES.

Article D224-1

Conformément à l'article 1er du décret du 22 décembre 1967, les exploitants des aérodromes désignés par les arrêtés du 28 novembre 1956 et du 19 mai 1960 et ceux désignés par les décrets des 1er juin 1970, 17 décembre 1974, 31 juillet 1975, 6 janvier 1978 et 11 octobre 1979 sont autorisés à percevoir l'élément variable de la redevance pour occupation de terrains et d'immeubles par les distributeurs de carburants pour

aéronefs. Les conditions d'établissement et de perception ainsi que le taux de l'élément variable de cette redevance sont fixés par l'arrêté du 27 novembre 1956, modifié par l'arrêté du 19 mai 1960.

Article D224-2

I.-Une commission consultative économique unique est créée pour les aérodromes de Paris-Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly.

II.-Les membres de la commission sont nommés pour trois ans par le préfet de région.

Le président est choisi en raison de ses compétences en matière économique, financière ou d'aviation civile.

Les autres membres sont nommés sur proposition de l'organisme qu'ils représentent, à raison de :

-huit représentants de la société Aéroports de Paris ;

-sept représentants d'organisations professionnelles du transport aérien ;

-quatre transporteurs aériens, dont l'un au moins a réalisé sur l'aérodrome de Paris-Orly un trafic supérieur à celui qu'il a réalisé sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle et qui, sous réserve que la condition qui précède soit satisfaite, ont réalisé en cumul sur les aérodromes de Paris-Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly le trafic le plus important ; pour l'application de cette disposition, le trafic est celui réalisé pendant la dernière année civile connue au moment de la nomination des membres et est mesuré en milliers de passagers embarqués ou débarqués, augmenté des centaines de tonnes de fret embarqué ou débarqué, les deux valeurs étant équivalentes ;

-un représentant d'une organisation professionnelle de l'assistance en escale.

A l'exception du président, les membres peuvent se faire suppléer aux réunions de la commission par une personne dûment mandatée par eux. Ils peuvent également se faire accompagner par des personnes n'ayant pas voix délibérative et dont le nombre maximal est fixé dans le règlement intérieur.

Peuvent en outre siéger sans voix délibérative :

-le directeur général de l'aviation civile ou son représentant ;

-le directeur général de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes ou son représentant ;

-le contrôleur budgétaire compétent pour Aéroports de Paris ;

-les fonctionnaires et militaires responsables sur les aérodromes des contrôles aux frontières ou de la sûreté ;

-en tant que de besoin, toutes personnalités et tous experts convoqués en raison de leur compétence.

III.-Une commission consultative économique est créée pour l'aérodrome de Paris-Le Bourget.

Ses membres sont nommés pour trois ans par le préfet de région.

Le président est choisi en raison de ses compétences en matière économique, financière ou d'aviation civile.

Les autres membres sont nommés sur proposition de l'organisme qu'ils représentent, à raison de :

- quatre représentants de la société Aéroports de Paris ;
- des représentants d'usagers aéronautiques ;
- des représentants d'organisations professionnelles du transport aérien ;
- des représentants des entreprises d'assistance en escale ou de leurs organisations professionnelles.

A l'exception du président, les membres peuvent se faire suppléer aux réunions de la commission par une personne dûment mandatée par eux. Ils peuvent également se faire accompagner par des personnes n'ayant pas voix délibérative et dont le nombre maximal est fixé dans le règlement intérieur.

Peuvent, en outre, siéger sans voix délibérative :

- le directeur général de l'aviation civile ou son représentant ;
- le directeur général de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes ou son représentant ;
- le contrôleur budgétaire compétent pour Aéroports de Paris ;
- les fonctionnaires et militaires responsables sur l'aérodrome des contrôles aux frontières ou de la sûreté ;
- en tant que de besoin, toutes personnalités et tous experts convoqués en raison de leur compétence.

Article D224-3

I. - Pour les aérodromes de l'Etat ou, le cas échéant, groupes d'aérodromes de l'Etat proches et dont l'exploitant est identique, la commission consultative économique est créée, selon le cas, par le préfet de région ou le préfet de département.

II. - Les membres de la commission sont nommés pour trois ans, selon le cas, par le préfet de région ou par le préfet de département.

Le président est choisi en raison de ses compétences en matière économique, financière ou d'aviation civile.

Les autres membres, au nombre de cinq à dix-sept, sont nommés sur proposition de l'organisme qu'ils représentent, à raison de :

- deux à six représentants de l'exploitant de l'aérodrome ou du groupe d'aérodromes ;
- un ou plusieurs représentants des collectivités territoriales intéressées ;
- des représentants des organisations professionnelles du transport aérien ainsi que des représentants des principaux usagers aéronautiques de l'aérodrome ou des aérodromes considérés, en nombre au moins égal à celui des représentants des deux catégories précédentes ;

- le cas échéant, un ou plusieurs représentants des entreprises d'assistance en escale ou de leurs organisations professionnelles.

A l'exception du président, les membres peuvent se faire suppléer aux réunions de la commission par une personne dûment mandatée par eux. Ils peuvent également se faire accompagner par des personnes n'ayant pas voix délibérative et dont le nombre maximal est fixé dans le règlement intérieur.

Outre le directeur de l'aviation civile ou le directeur du service de l'aviation civile, ou son représentant, peuvent siéger sans voix délibérative :

- le directeur régional de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes ou son représentant ;

- le chef du service de navigation aérienne ou son représentant ;

- le commandant de l'organisme ou de l'unité relevant du ministère de la défense lorsqu'une administration militaire est affectataire de l'aérodrome, ou son représentant ;

- les fonctionnaires et militaires responsables sur l'aérodrome ou les aérodromes des contrôles aux frontières ou de la sûreté ;

- les chefs de service des autres administrations territoriales intéressées par les questions portées à l'ordre du jour ;

- en tant que de besoin, toutes personnalités et tous experts convoqués en raison de leur compétence.

Article D224-4

I.-Outre les compétences et attributions qui lui sont conférées par les articles R. 224-3 et R. 224-4-2, la commission consultative économique débat, préalablement à l'élaboration des contrats mentionnés au II de l'article L. 224-2, sur les perspectives d'investissement et d'évolution de la qualité de service pendant la période couverte par le futur contrat ainsi que sur leurs incidences financières pour les usagers du ou des aérodromes considérés.

II.-La commission compétente pour les aérodromes de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly est convoquée par son président sur demande d'Aéroports de Paris, du tiers de ses membres ou du directeur général de l'aviation civile.

Les commissions compétentes pour les aérodromes de l'Etat sont convoquées par leur président sur demande de l'exploitant d'aérodrome, du tiers de leurs membres ou du directeur de l'aviation civile ou du directeur du service de l'aviation civile.

III.-Un arrêté des ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie fixe le délai de convocation de la commission ainsi que la liste des documents obligatoirement transmis aux membres et leur délai d'envoi.

IV.-La commission établit son règlement intérieur qui précise les conditions dans lesquelles est assuré le secrétariat de la commission ainsi que les modalités d'adoption et de diffusion des procès-verbaux. Il est approuvé dans les conditions prévues au III de l'article R. 224-3.

Les procès-verbaux sont communiqués dès leur adoption aux ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie, ainsi que, pour les aérodromes de l'Etat, au préfet ayant créé la commission.

CHAPITRE V : DISPOSITIONS SPECIALES AUX AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE DESTINES PRINCIPALEMENT A LA FORMATION AERONAUTIQUE.

CHAPITRE VIII : COMMISSION CONSULTATIVE AEROPORTUAIRE.

Article D228-1

La commission ne peut valablement délibérer que si au moins quatre de ses membres sont présents. Si ce quorum n'est pas atteint, la commission siège dans les huit jours suivants sur le même ordre du jour. Elle délibère alors quel que soit le nombre de membres présents.

Les avis rendus par la commission le sont à la majorité des suffrages exprimés.

Article D228-2

Afin de l'assister lors des auditions auxquelles elle procède, la commission peut désigner des experts, compétents en matière d'économie du transport aérien, d'exploitation, d'investissements et de stratégie aéroportuaires, ou d'analyse financière.

Article D228-3

Le directeur général de l'aviation civile et le directeur général de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, ou leur représentant, sont invités, en qualité d'observateurs, aux séances de la commission.

Article D228-4

Le secrétariat de la commission est assuré par un secrétaire général nommé par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile parmi les agents de la direction de la régulation économique de la direction générale de l'aviation civile. Le secrétaire général peut être assisté de collaborateurs nommés dans les mêmes conditions.

Le secrétaire général assure, sous l'autorité du président, l'organisation et le fonctionnement de la commission ainsi que la préparation de ses réunions et délibérations.

La commission adopte son règlement intérieur.

Article D228-5

Les membres de la commission et les experts mentionnés à l'article D. 228-2, autres que les parlementaires et les fonctionnaires en activité, peuvent percevoir des indemnités sous forme de vacations forfaitaires dont le montant total ne peut excéder un plafond annuel. Le montant de ces vacations et le plafond annuel prévus à l'alinéa précédent sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre chargé du budget et du ministre chargé de la fonction publique.

Article D228-6

La qualité de membre de la commission consultative aéroportuaire est incompatible avec l'exercice de toute activité professionnelle ou privée donnant à son titulaire un intérêt direct ou indirect vis-à-vis d'exploitants d'aérodromes ou de transporteurs aériens.

Article D228-7

Toute personne désignée pour remplacer un membre en cours de mandat l'est pour la durée restant à courir de ce mandat.

TITRE III : AERODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE.

CHAPITRE Ier : DEFINITIONS.

Article D231-1

La décision de les créer est prise dans les conditions prévues à l'article D. 211-2 et leur mise en service est autorisée par arrêté conjoint des ministres dont ils dépendent et du ministre chargé de l'aviation civile ;

L'autorisation de les créer est donnée par arrêté ministériel ou interministériel ;

L'autorisation de les créer est donnée par arrêté préfectoral.

CHAPITRE II : AERODROMES A USAGE RESTREINT.

Article D232-1

Les aérodromes dits à usage restreint sont destinés à des activités qui, tout en répondant à des besoins collectifs, techniques ou commerciaux, sont soit limitées dans leur objet, soit réservées à certaines catégories d'aéronefs, soit exclusivement exercées par certaines personnes spécialement désignées à cet effet.

Ces activités peuvent comprendre notamment :

- a) Le fonctionnement d'écoles de pilotage ou de centres d'entraînement aérien ;
- b) Les essais d'appareils prototypes non munis de certificat de navigabilité ;
- c) La desserte de centres d'entretien et de réparation de matériel aéronautique ;
- d) Les opérations de travail aérien ;
- e) Les vols de tourisme ;
- f) Exceptionnellement des transports aériens commerciaux dans les conditions fixées par l'arrêté de création mentionné à l'article D. 231-1 ou l'arrêté d'agrément mentionné à l'article D. 232-6.

Article D232-2

Sauf application du dernier alinéa de l'article D. 211-2, la demande d'autorisation de créer un aérodrome à usage restreint est adressée au ministre chargé de l'aviation civile, accompagnée d'un dossier dont la composition sera fixée par arrêté ministériel.

Elle est soumise à une enquête technique et, le cas échéant, à l'avis du ou des autres départements ministériels intéressés ; la décision est prise par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ou, le cas échéant, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ou des autres ministres intéressés.

Article D232-3

Le ministre chargé de l'aviation civile peut subordonner l'autorisation de créer un aérodrome à usage restreint à la conclusion d'une convention entre l'Etat et la personne qui crée l'aérodrome, dans les conditions prévues pour les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique par les articles L. 221-1 et R. 221-4.

Il peut dans tous les cas imposer à l'exploitant de l'aérodrome la souscription d'un contrat d'assurance couvrant les risques que cet exploitant encourt du fait de l'aménagement et de l'exploitation de l'aérodrome.

Article D232-4

Les aérodromes à usage restreint doivent être pourvus de signaux au sol et d'un balisage dit "de jour" réglementaires.

Si la personne qui crée l'aérodrome veut équiper celui-ci d'aides lumineuses ou radioélectriques à la navigation aérienne ou de tous autres dispositifs de télécommunications aéronautiques, elle est tenue de prendre l'accord du ministre chargé de l'aviation civile et de se conformer à la réglementation en vigueur tant pour l'installation de ces aides et dispositifs que pour leur utilisation. Les projets doivent être préalablement approuvés par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article D232-5

Sous réserve de l'application des dispositions de l'article D. 232-3, la personne qui crée un aérodrome à usage restreint, ses ayants droit ou mandataires supportent intégralement la charge :

- a) Des dépenses d'aménagement, d'entretien et d'exploitation de toutes les installations de l'aérodrome, y compris les dépenses du personnel chargé de la mise en oeuvre de ces installations ;
- b) Des frais et indemnités qui résulteraient de l'établissement des servitudes instituées dans l'intérêt de la navigation aérienne au profit de l'aérodrome considéré, de ses annexes et de ses dépendances, ainsi que de l'établissement des servitudes dans l'intérêt des transmissions radioélectriques.

Article D232-6

La mise en service des aérodromes à usage restreint est autorisée, après enquête technique, par le ministre chargé de l'aviation civile, en accord avec le ministre de la défense lorsqu'il est affectataire principal. Cet arrêté, dit arrêté d'agrément, est publié au Journal officiel.

En cas d'urgence, le ministre chargé de l'aviation civile peut décider une mise en service provisoire, qui fait l'objet d'un avis aux navigateurs aériens.

Si le résultat de l'enquête technique n'est pas favorable, le ministre informe la personne responsable de la création de l'aérodrome des raisons qui s'opposent à la mise en service de ce dernier.

Article D232-7

La personne qui crée l'aérodrome peut, avec l'accord du ministre chargé de l'aviation civile, confier tout ou partie de l'exploitation de l'aérodrome à un tiers de son choix.

Dans ce cas, elle est avec le tiers exploitant solidairement responsable à l'égard de l'Etat des charges et obligations qu'elle a contractées en créant l'aérodrome.

Article D232-8

Les conditions d'utilisation de l'aérodrome sont fixées, le cas échéant, par l'arrêté d'agrément visé à l'article D. 232-6.

Elles peuvent être modifiées dans les mêmes formes si les besoins de la circulation aérienne le justifient dans le cadre fixé par cet arrêté ; l'exploitant de l'aérodrome établit les consignes d'utilisation de celui-ci et les porte à la connaissance du ministre chargé de l'aviation civile.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut à tout moment prescrire que ces consignes seront modifiées dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public ou pour les rendre conformes aux règles de la circulation aérienne.

CHAPITRE III : AERODROMES A USAGE PRIVE.

Article D233-1

Sont considérés comme aérodromes à usage privé les aérodromes créés par une personne physique ou morale de droit privé, pour son usage personnel ou celui de ses employés et invités.

Article D233-2

La demande d'autorisation est adressée en quatre exemplaires au préfet du département où est situé l'aérodrome, accompagnée d'un dossier dont la composition sera fixée par arrêté ministériel.

Il est délivré récépissé de la demande.

La décision d'autorisation ou de refus du préfet est prise par arrêté non motivé après avis du fonctionnaire de l'aviation civile territorialement compétent.

Elle doit intervenir dans un délai de trente jours à dater de la délivrance du récépissé, à moins que le préfet ne soit tenu d'en référer au ministre chargé de l'aviation civile, conformément aux dispositions de l'article D. 233-3. Dans ce cas, le délai imparti au préfet pour prendre sa décision est porté à quatre-vingt-dix jours.

Si le préfet n'a pas fait connaître sa décision dans le délai réglementaire, l'autorisation est considérée comme accordée.

Le préfet rend compte au ministre chargé de l'aviation civile des autorisations accordées en lui adressant copie du dossier de demande et, le cas échéant, de l'arrêté d'autorisation.

Article D233-3

Des arrêtés du ministre chargé de l'aviation civile pris en accord avec le ministre de l'intérieur, le ministre des armées et le ministre de l'économie et des finances délimitent les zones à l'intérieur desquelles la création d'un aérodrome à usage privé doit être soumise à l'accord préalable du ministre chargé de l'aviation civile.

Article D233-4

Les aérodromes à usage privé peuvent ne pas être balisés ni signalés.

Si le bénéficiaire de l'autorisation désire installer des aides à la navigation aérienne, visuelles ou radioélectriques ou tout autre dispositif de télécommunications aéronautiques, il est tenu de prendre l'accord du ministre chargé de l'aviation civile et de se conformer à la réglementation en vigueur, tant pour l'installation de ces aides et dispositifs que pour leur utilisation.

Article D233-5

Les personnes qui ont été autorisées à créer un aérodrome pour leur usage privé peuvent l'utiliser dès qu'il est aménagé, sans avoir à solliciter une autorisation de mise en service. Toutefois, elles devront en aviser le préfet pour permettre l'exercice du contrôle prévu à l'article D. 211-4.

Article D233-6

L'arrêté qui autorise la création de l'aérodrome fixe les conditions dans lesquelles ce dernier sera utilisé. L'arrêté pourra spécifier notamment que l'aérodrome est à usage temporaire ou saisonnier ou, pour les aérodromes permanents, que l'usage en sera exceptionnellement interdit certains jours.

Article D233-7

Il est interdit aux personnes qui ont créé un aérodrome à usage privé de percevoir aucune rémunération pour l'utilisation de leur aérodrome par les personnes qu'elles admettent à en faire usage.

Article D233-8

Le préfet peut, avec l'accord du propriétaire, permettre l'utilisation exceptionnelle d'un aérodrome à usage privé pour les évolutions d'aéronefs constituant une manifestation publique régulièrement autorisée en application de l'article R. 131-3.

Si l'aérodrome n'a pas antérieurement fait l'objet d'une autorisation, l'arrêté autorisant son utilisation sera pris après avis du fonctionnaire de l'aviation civile territorialement compétent et tiendra lieu d'autorisation pour une durée limitée à celle de la manifestation.

TITRE IV : SERVITUDES AERONAUTIQUES.

CHAPITRE Ier : DISPOSITIONS GENERALES.

Section 1 : Commission centrale des servitudes aéronautiques.

Section 2 : Spécifications servant de base à l'établissement des servitudes aéronautiques.

Article D241-4

Les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ou du ministre des armées.

CHAPITRE II : SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT.

Section 1 : Etablissement et approbation du plan de dégagement.

Article D242-1

Les agents de l'administration ou les personnes auxquelles elle délègue ses droits sont admis à pénétrer dans les propriétés privées pour y exécuter les opérations nécessaires aux études concernant l'établissement des plans de dégagement dans les conditions définies par l'article 1er de la loi du 29 décembre 1892.

Les signaux, bornes et repères dont l'implantation est nécessaire à titre provisoire ou permanent, pour la détermination des diverses zones de protection sont établis dans les conditions spécifiées par la loi du 6 juillet 1943 relative à l'exécution de travaux géodésiques et cadastraux et à la conservation des signaux, bornes et repères, validée et modifiée par la loi n° 57-391 du 28 mars 1957.

Article D242-2

L'enquête publique à laquelle doit être soumis le plan de servitudes aéronautiques de dégagement en vertu de l'article R. 241-4, relatif au régime des aérodromes et aux servitudes aéronautiques est précédée d'une conférence entre les services intéressés.

Article D242-3

Le dossier soumis à l'enquête comprend :

1° Le plan de dégagement qui détermine les diverses zones à frapper de servitudes avec l'indication, pour chaque zone, des cotes limites à respecter suivant la nature et l'emplacement des obstacles ;

2° Une notice explicative exposant l'objet recherché par l'institution des servitudes selon qu'il s'agit d'obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou d'obstacles nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité, leur nature exacte et leurs conditions d'application, tant en ce qui concerne les constructions, installations et plantations existantes que les constructions, installations et plantations futures ;

3° A titre indicatif, une liste des obstacles dépassant les cotes limites ;

4° Un état des signaux, bornes et repères existant au moment de l'ouverture de l'enquête et utiles pour la compréhension du plan de dégagement, sans préjudice de ceux qui pourront être établis ultérieurement pour en faciliter l'application.

Article D242-5

Lorsque des mesures provisoires de sauvegarde doivent être prises en application de l'article L. 6351-4 du code des transports, il est procédé à une enquête publique précédée d'une conférence entre services intéressés dans les conditions fixées à l'article D. 242-2.

L'arrêté approuvant les mesures provisoires de sauvegarde est pris par le ministre chargé de l'aviation civile ou par le ministre de la défense.

Section 2 : Application du plan de dégagement.

Article D242-6

Une copie du plan de dégagement approuvé (ou de l'arrêté instituant des mesures provisoires de sauvegarde) est déposée à la mairie des communes sur les territoire desquelles sont assises les servitudes.

Avis du dépôt est donné au public par voie d'affichage à la mairie et d'insertion dans un journal mis en vente dans le département et en outre par tous autres moyens en usage dans la commune.

Le maire doit faire connaître à toute personne qui le lui demande si un immeuble situé dans le territoire de la commune est grevé de servitudes de dégagement ; s'il en est requis par écrit, il doit répondre par lettre recommandée avec demande d'avis de réception dans un délai de huit jours.

Article D242-7

Les constructions, les plantations et les obstacles de toute nature, dont l'implantation est projetée dans une zone grevée de servitudes aéronautiques de dégagement, doivent être conformes aux prescriptions établies en application de l'article D. 241-4, aux dispositions particulières du plan de servitudes aéronautiques de dégagement et aux mesures provisoires de sauvegarde.

Article D242-8

Par dérogation à l'article D. 242-7, le représentant de l'Etat territorialement compétent peut autoriser, dans les mêmes zones, des installations et équipements concourant à la sécurité de la navigation aérienne et du transport aérien public, sous réserve qu'une étude technique approuvée par le ministre chargé de l'aviation

civile et, le cas échéant, le ministre de la défense démontre que la sécurité et la régularité de l'exploitation des aéronefs ne sont pas affectées.

Cette autorisation, qui est annexée au plan de servitudes aéronautiques, est transmise au maire de la commune concernée.

Article D242-9

Par dérogation à l'article D. 242-7, le représentant de l'Etat territorialement compétent peut autoriser, dans les mêmes zones, et pour une durée limitée qu'il précise, des constructions ou installations nécessaires à la conduite de travaux sous réserve qu'une étude technique approuvée par le ministre chargé de l'aviation civile et, le cas échéant, le ministre de la défense démontre que la sécurité de l'exploitation des aéronefs n'est pas compromise.

Article D242-11

Lorsque les servitudes instituées par le plan de dégagement impliquent soit la suppression ou la modification de bâtiments constituant des immeubles par nature, soit une modification à l'état antérieur des lieux déterminant un dommage direct, matériel et certain, la mise en application des mesures correspondantes est subordonnée dans chaque cas à une décision du ministre chargé de l'aviation civile ou du ministre des armées.

Cette décision est notifiée aux intéressés par l'ingénieur en chef du service des bases aériennes compétent, conformément à la procédure appliquée en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les notifications comportent toutes précisions utiles sur les travaux à effectuer ainsi que sur les conditions dans lesquelles ils pourraient être exécutés.

Article D242-12

Si les propriétaires consentent à exécuter les travaux qui leur sont imposés aux conditions qui leur sont proposées, il est passé entre eux et le représentant du ministre chargé de l'aviation civile ou du ministre des armées une convention rédigée en la forme administrative.

Cette convention précise :

1° Les modalités et délais d'exécution des travaux, l'indemnité représentative de leur coût et les conditions de versement ;

2° L'indemnité, s'il y a lieu, pour frais de déménagement, détériorations d'objets mobiliers et autres dommages causés par l'exécution des travaux ;

3° L'indemnité compensatrice, s'il y a lieu, des autres éléments du dommage résultant des modifications apportées à la situation des lieux.

La convention peut prévoir l'exécution des travaux par les soins de l'administration.

Article D242-13

En cas de refus de l'autorisation exigée par le cinquième alinéa de l'article R. 242-1 du code pour l'exécution de travaux de grosses réparations ou d'améliorations, ou à l'expiration du délai de quatre mois valant décision de refus, le propriétaire pourra requérir l'application immédiate des mesures prévues à l'article D. 242-11. Sa requête devra, à peine de forclusion, parvenir au ministre qui a refusé l'autorisation sollicitée en application de l'article R. 242-1 du code, dans le délai d'un an à dater de la notification à l'intéressé de la décision de refus.

Lorsque, en application de l'article R. 242-1 (alinéa 5) précité, l'administration aura autorisé l'exécution de travaux d'améliorations, il ne sera tenu compte de la plus-value acquise par l'immeuble, en raison de l'exécution desdits travaux, dans le calcul de l'indemnité qui sera éventuellement due lors de la suppression, aux conditions prévues par les articles D. 242-11 et D. 242-12, du bâtiment ou autre ouvrage sur lequel ces travaux auront été exécutés, que dans la mesure où ils n'auront pas été normalement amortis.

Article D242-14

Si les servitudes de dégagement viennent à être atténuées ou supprimées de sorte que tout ou partie des lieux puisse être rétabli dans son état antérieur, l'administration est en droit de poursuivre la récupération de l'indemnité qu'elle aurait versée en compensation d'un préjudice supposé permanent, déduction faite du coût de remise en état des lieux dans leur état primitif ou dans un état équivalent.

A défaut d'accord amiable, le montant des sommes à recouvrer, qui présentent le caractère d'une créance domaniale, est fixé selon les règles applicables à la détermination des indemnités en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique et le recouvrement en est effectué dans les formes qui seront prévues par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'économie et des finances.

L'action en récupération doit être engagée sous peine de forclusion dans un délai de deux ans à compter de la publication de l'acte administratif entraînant la modification ou la suppression des servitudes.

CHAPITRE III : SERVITUDES AERONAUTIQUES DE BALISAGE.

Article D243-1

En application de l'article R. 243-3, l'administration ou la personne chargée du balisage a le droit :

1° D'établir à demeure des supports et ancrages pour dispositifs de balisage et conducteurs aériens d'électricité soit à l'extérieur des murs ou façades des bâtiments, soit sur les toits et terrasses, à la condition qu'on puisse y accéder par l'extérieur et sous réserve de l'observation des prescriptions réglementaires concernant la sécurité des personnes et des bâtiments ;

2° De faire passer, sous la même réserve, les conducteurs d'électricité au-dessus des propriétés privées ;

3° D'établir à demeure des canalisations souterraines ou des supports pour conducteurs aériens d'électricité ou dispositifs de balisage sur des terrains privés, même s'ils sont fermés de murs ou autres clôtures équivalentes ;

4° De couper les arbres et branches d'arbres qui se trouvent à proximité de l'emplacement des conducteurs aériens ou des dispositifs de balisage, gênent leur pose ou leur fonctionnement, ou pourraient par leur mouvement ou leur chute occasionner des courts-circuits ou des avaries aux installations ;

5° D'effectuer sur les murs extérieurs et les toitures des bâtiments les travaux de signalisation appropriés.

En outre, le propriétaire est tenu d'assurer le droit de passage nécessaire aux agents chargés de l'entretien des installations et au matériel destiné à cet entretien.

Article D243-2

L'établissement des servitudes précédentes ne fait pas obstacle au droit du propriétaire de se clore, de démolir, réparer ou surélever, réserve faite des servitudes de dégagement auxquelles il pourrait par ailleurs être assujéti, à condition de ne pas entraver l'exercice des servitudes de balisage, et notamment du droit de passage.

En même temps qu'il adressera sa demande de permis de construire et, en toute hypothèse, deux mois au moins avant d'entreprendre les travaux de démolition, réparation, surélévation ou clôture, le propriétaire devra prévenir l'ingénieur en chef du service des bases aériennes compétent par lettre recommandée avec avis de réception.

Article D243-3

L'exécution des travaux prévus aux alinéas 1° à 5° de l'article D. 243-1 doit être précédée d'une notification directe aux intéressés et, à défaut d'accord amiable, d'une enquête spéciale dans chaque commune. Cette enquête est effectuée dans les formes prévues par les articles 11 à 18 du décret n° 70-492 du 11 juin 1970 portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article 35 de la loi du 8 avril 1946 sur la nationalisation de l'électricité et du gaz, en ce qui concerne la procédure de déclaration d'utilité publique en matière d'électricité et de gaz et pour l'établissement des servitudes prévues par la loi.

Article D243-4

Dans le cas où il a été procédé à une enquête, l'introduction des agents et ouvriers de l'administration ou de la personne chargée du balisage dans les propriétés closes ne peut avoir lieu que quinze jours après que le propriétaire, ou en son absence le gardien de la propriété, aura reçu notification de la décision statuant sur les travaux à exécuter.

A défaut de gardien connu demeurant dans la commune, le délai ne court qu'à partir de la notification au propriétaire faite en mairie ; ce délai expiré, si personne ne se présente pour permettre l'accès, lesdits agents et ouvriers peuvent entrer avec l'assistance d'un agent assermenté.

Il ne peut être abattu d'arbres fruitiers, d'ornement ou de haute futaie avant qu'un accord amiable ne soit intervenu sur leur valeur ou qu'à défaut de cet accord il ait été procédé à une constatation contradictoire destinée à fournir l'évaluation des dommages.

Article D243-5

Les indemnités qui pourraient être dues à raison des servitudes aéronautiques de balisage seront, à défaut d'accord amiable, réglées en premier ressort par le tribunal judiciaire du lieu de situation des biens grevés.

Article D243-6

Lorsque, par application de l'article R. 243-2, les frais de balisage d'une ligne électrique sont à la charge de l'exploitant de ladite ligne et que l'exploitant conteste la nécessité du balisage, il peut porter l'affaire devant un comité mixte permanent qui sera institué par arrêté commun du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre des armées et du ministre chargé de l'électricité.

Article D243-7

Les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées par l'article R. 241-1 sont applicables aux aérodromes à usage restreint définis par les articles D. 232-1 à D. 232-9 à raison de l'intérêt public qu'ils présentent notamment pour la formation aéronautique.

Article D243-8

En application des dispositions de l'article D. 232-5, les frais et indemnités qui résulteraient de l'établissement des servitudes aéronautiques seront supportés par la personne qui crée l'aérodrome, ses ayants

droit ou ses mandataires, sous réserve des dispositions éventuelles contenues dans la convention qui peut être passée, en application de l'article D. 232-3 entre l'Etat et la personne qui crée l'aérodrome.

CHAPITRE IV : DISPOSITIONS PARTICULIERES A CERTAINES INSTALLATIONS.

Article D244-2

Les demandes visant l'établissement des installations mentionnées à l'article D. 244-1, et exemptées du permis de construire, à l'exception de celles relevant de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie et de celles pour lesquelles les arrêtés visés à l'article précédent institueront des procédures spéciales, devront être adressées à l'ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts du département dans lequel les installations sont situées. Récépissé en sera délivré.

Elles mentionneront la nature des travaux à entreprendre, leur destination, la désignation d'après les documents cadastraux des terrains sur lesquels les travaux doivent être entrepris et tous les renseignements susceptibles d'intéresser spécialement la navigation aérienne.

Si le dossier de demande est incomplet, le demandeur sera invité à produire les pièces complémentaires.

La décision doit être notifiée dans le délai de deux mois à compter de la date de dépôt de la demande ou, le cas échéant, du dépôt des pièces complémentaires.

Si la décision n'a pas été notifiée dans le délai ainsi fixé, l'autorisation est réputée accordée pour les travaux décrits dans la demande, sous réserve toutefois de se conformer aux autres dispositions législatives et réglementaires.

Article D244-3

Le refus d'autorisation ou la subordination de l'autorisation à des conditions techniques imposées dans l'intérêt de la sécurité de la navigation aérienne ne peuvent en aucun cas ouvrir un droit à indemnité au bénéfice du demandeur.

Article D244-4

Les décrets visant à ordonner la suppression ou la modification d'installations constituant des obstacles à la navigation aérienne dans les conditions prévues au quatrième alinéa de l'article R. 244-1 sont contresignés par le ministre chargé de l'aviation civile et par les ministres intéressés.

CHAPITRE V : TERRAINS RESERVES.

Article D245-1

L'enquête publique prévue à l'article R. 245-1 en vue de réserver les terrains pour l'extension ou la création d'aérodromes ou d'installations destinées à assurer la sécurité de la navigation aérienne lorsque ces terrains ne figurent pas sur un projet d'aménagement communal ou intercommunal approuvé est précédée d'une conférence entre services intéressés. Cette enquête est effectuée dans les conditions fixées à l'article D. 242-2 en ce qui concerne les enquêtes relatives aux plans de dégagement.

Le dossier soumis à l'enquête doit comprendre une notice sur l'opération projetée et un plan sur lequel sont figurées les limites des terrains dont l'acquisition deviendrait nécessaire pour la réalisation des projets d'équipement aéronautique. L'enquête relative aux plans de dégagement peut être menée simultanément avec l'enquête visée par le présent article.

Article D245-2

Le décret déclarant les terrains réservés en application de l'article R. 245-1 est pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre chargé de la construction, du ministre de l'intérieur, du ministre de l'agriculture et, le cas échéant, du ministre des armées.

Article D245-3

Dans un délai de vingt jours à compter de la publication de ce décret au Journal officiel, une copie conforme de la partie du plan annexé à ce décret relative au territoire de chaque commune intéressée doit être déposée à la mairie.

Un avis de ce dépôt est donné au public par voie d'affichage à la mairie et d'insertion dans un journal mis en vente dans le département et en outre par tous autres moyens en usage dans la commune.

Le maire doit faire connaître à toute personne qui le lui demande si un immeuble situé dans le territoire de la commune est réservé. S'il en est requis par écrit, il doit répondre, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, dans un délai de huit jours.

TITRE V : AEROPORTS DE PARIS

CHAPITRE Ier : DISPOSITIONS GENERALES.

Article D251

Les aérodromes, autres que ceux de Paris - Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget, que la société Aéroports de Paris est chargée d'aménager, d'exploiter et de développer sont les suivants :

Chavenay-Villepreux, Chelles-Le Pin, Coulommiers-Voisins, Etampes-Mondésir, Lognes-Emerainville, Meaux-Esbly, Paris - Issy-les-Moulineaux, Persan-Beaumont, Pontoise - Corneilles-en-Vexin, Saint-Cyr-l'Ecole et Toussus-le-Noble.

CHAPITRE III : REGIME FINANCIER.

CHAPITRE IV : DISPOSITIONS DIVERSES.

TITRE VI : AEROPORT DE BALE-MULHOUSE.

TITRE VII : AEROPORTS D'INTERET GENERAL SITUES HORS DU TERRITOIRE DE LA FRANCE-METROPOLITAINE.

TITRE VIII : DISPOSITIONS PENALES.

CHAPITRE Ier : SERVITUDES AERONAUTIQUES.

CHAPITRE II : PROTECTION DES AERODROMES, DES AERONEFS AU SOL ET DES INSTALLATIONS A USAGE AERONAUTIQUE.

CHAPITRE III : CONTROLE SANITAIRE AUX FRONTIERES.

Partie réglementaire - Décrets simples

LIVRE III : TRANSPORT AERIEN.

TITRE Ier : DISPOSITIONS GENERALES, DEFINITION.

TITRE II : CONTRAT DE TRANSPORT

CHAPITRE Ier : TRANSPORT DE MARCHANDISES

Article D321-1

Le transporteur doit dresser manifeste contenant l'indication et la nature des marchandises transportées. Un duplicata du manifeste doit se trouver à bord de l'aéronef et être communiqué, sur leur demande, aux agents chargés de la police de la circulation et aux agents des douanes.

Article D321-2

La compétence de la commission du transport des matières dangereuses et infectes, instituée par le décret du 27 février 1941, est étendue aux questions de transport des matières dangereuses et infectes par air.

CHAPITRE II : TRANSPORT DE PERSONNES.

CHAPITRE III : LOCATION D'AERONEF.

TITRE III : ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN

CHAPITRE Ier : CONTROLE TECHNIQUE D'EXPLOITATION

Article D330-1

Les recettes correspondant aux dépenses de contrôle mentionnées à l'article R. 330-4 sont liquidées et perçues par les services chargés du contrôle des aéronefs civils, dans les conditions fixées par arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l'aviation civile.

Le produit de ces recettes est rattaché au budget de l'aviation civile dans les conditions fixées par arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l'aviation civile.

TITRE IV : SOCIETE AIR FRANCE.

CHAPITRE Ier : INSTITUTION.

CHAPITRE II : FONCTIONNEMENT.

Article D342-1

Les dispositions du code du travail relatives à la médecine du travail sont applicables à la société Air France.

TITRE V : TRANSPORTS SANITAIRES ET TRANSPORTS PAR MOYENS MILITAIRES.

TITRE VII : CONSEIL SUPERIEUR DE L'AVIATION CIVILE.

Article D370-1

Le Conseil supérieur de l'aviation civile est placé auprès du ministre chargé de l'aviation civile.

Article D370-2

Le Conseil supérieur de l'aviation civile peut être consulté par le ministre chargé de l'aviation civile sur toute question intéressant le transport aérien, notamment dans les domaines du développement durable, des entreprises et des services de transport aérien, des aérodromes et des clients du transport aérien. Il peut en particulier recueillir son avis sur les projets de loi et de règlement, les projets de texte communautaire et les projets de décision en matière de licence d'exploitation de transporteur aérien ou d'autorisation d'exploitation de services aériens.

Le Conseil supérieur de l'aviation civile peut, lorsqu'il en décide à la majorité, présenter au ministre chargé de l'aviation civile toute proposition portant sur des questions intéressant le transport aérien.

Article D370-3

Le président du Conseil supérieur de l'aviation civile est nommé pour cinq ans par décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile.

Article D370-4

Outre le président, le Conseil supérieur de l'aviation civile comprend vingt-sept membres :

1° Un député désigné par l'Assemblée nationale ;

Un sénateur désigné par le Sénat ;

2° Un conseiller régional et un conseiller général, désignés sur proposition respectivement de l'Association des régions de France et de l'Assemblée des départements de France ;

3° Six représentants de l'Etat :

- un représentant du ministre chargé de l'économie ;
- un représentant du ministre chargé de l'aviation civile ;
- un représentant du ministre des affaires étrangères ;
- un représentant du ministre chargé de l'aménagement du territoire ;
- un représentant du ministre chargé de l'intérieur ;
- un représentant du ministre chargé de l'outre-mer.

Les représentants des ministres sont nommés sur proposition de chacun d'entre eux ;

4° (Abrogé) ;

5° Trois représentants des entreprises de transport aérien désignés après avis des organisations professionnelles intéressées ;

6° Deux représentants des exploitants d'infrastructures aéroportuaires ;

7° Quatre représentants des salariés désignés sur proposition des organisations syndicales représentatives dans le domaine du transport aérien ;

8° Trois représentants des usagers du transport aérien ;

9° Quatre personnalités nommées en raison de leur compétence dans le domaine de l'aviation civile. Quatre autres personnalités nommées en raison de leur compétence dans le domaine de l'aviation civile sont nommées dans les mêmes conditions en tant que suppléantes.

Les membres du Conseil supérieur de l'aviation civile mentionnés aux 2°, 3° et 5° à 9° sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

La durée du mandat des membres du Conseil supérieur de l'aviation civile est de cinq ans.

Article D370-5

Le Conseil supérieur de l'aviation civile peut se faire assister de groupes de travail.

Chaque groupe de travail est composé de membres du Conseil supérieur de l'aviation civile et de membres issus des formations adjointes au Conseil supérieur de l'aviation civile, désignés par le président du conseil en fonction de la mission qui lui est confiée. Chaque groupe de travail est présidé par un membre du Conseil supérieur de l'aviation civile désigné par le président.

Le groupe de travail peut entendre toute personne extérieure dont l'audition est de nature à éclairer ses travaux.

Le président du groupe de travail fait rapport au Conseil supérieur de l'aviation civile des résultats de sa mission.

Quatre formations adjointes au Conseil supérieur de l'aviation civile sont composées respectivement de représentants des clients du transport aérien, des exploitants d'aéronefs, des exploitants d'infrastructures aéroportuaires et des salariés des entreprises œuvrant dans le domaine du transport aérien.

Chacune de ces formations adjointes comprend au plus douze membres, non membres du Conseil supérieur de l'aviation civile, nommés par le ministre chargé de l'aviation civile après avis du Conseil supérieur de l'aviation civile.

A l'invitation du président, les membres des formations adjointes au Conseil supérieur de l'aviation civile peuvent assister sans voix délibérative aux séances du conseil, hormis les cas où le conseil examine des projets de décisions individuelles.

Article D370-6

En cas d'absence ou d'empêchement du président du Conseil supérieur de l'aviation civile, le ministre chargé de l'aviation civile désigne pour le suppléer l'un des membres nommés au titre du 9° de l'article D. 370-4.

Sauf urgence, les membres du Conseil supérieur de l'aviation civile reçoivent, cinq jours au moins avant la date de la séance, une convocation comportant l'ordre du jour fixé par le président et les documents nécessaires à l'examen des affaires qui y sont inscrites.

Article D370-7

Le Conseil supérieur de l'aviation civile ne peut délibérer que si la majorité des membres est présente ou représentée.

Lorsque le quorum n'est pas atteint, le Conseil supérieur de l'aviation civile délibère valablement sans condition de quorum après une nouvelle convocation portant sur le même ordre du jour et spécifiant qu'aucun quorum ne sera exigé.

Un membre qui n'est pas suppléé peut donner un mandat à un autre membre. Chaque membre ne peut recevoir qu'un seul mandat.

Le Conseil supérieur de l'aviation civile se prononce à la majorité des voix des membres présents ou représentés. Le président a voix prépondérante en cas de partage égal des voix.

Chaque délibération du Conseil supérieur de l'aviation civile donne lieu à la rédaction d'un avis qui est transmis par le président au ministre chargé de l'aviation civile.

Article D370-8

Le directeur général de l'aviation civile ou ses représentants peuvent assister, sans voix délibérative, aux séances du Conseil supérieur de l'aviation civile.

Lorsqu'ils ne sont pas membres du conseil, les directeurs des services des ministères intéressés ou leurs représentants peuvent assister, sans voix délibérative, aux séances du Conseil supérieur de l'aviation civile lorsque sont examinées des affaires ressortissant à leurs attributions.

Article D370-9

Les rapporteurs devant le Conseil supérieur de l'aviation civile sont choisis par le président soit parmi les membres du conseil, soit au sein des formations adjointes mentionnées à l'article D. 370-5, soit parmi les fonctionnaires de l'Etat ayant au moins un grade équivalant à celui du premier grade du corps des administrateurs civils.

Article D370-10

Le ministre chargé de l'aviation civile met à la disposition du Conseil supérieur de l'aviation civile les moyens nécessaires à son fonctionnement. Le secrétariat du conseil est assuré par un secrétaire permanent nommé par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Le secrétaire permanent du Conseil supérieur de l'aviation civile assure, sous l'autorité du président, le fonctionnement du conseil. Il peut, en outre, assurer, concurremment avec les rapporteurs, l'instruction des affaires soumises au conseil.

Article D370-11

Le président du Conseil supérieur de l'aviation civile ou son suppléant et le secrétaire permanent reçoivent pour chaque séance du conseil une indemnité dont le taux est fixé par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et du budget.

Les frais de déplacement des personnes participant aux séances du conseil sont remboursés dans les conditions prévues par la réglementation applicable aux fonctionnaires de l'Etat.

Partie réglementaire - Décrets simples

LIVRE IV : PERSONNEL NAVIGANT

TITRE Ier : DISPOSITIONS COMMUNES.

TITRE II : PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

CHAPITRE Ier : REGLES GENERALES.

Article D421-1

Des registres pour l'inscription, par catégorie et par section, des membres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile sont ouverts au ministère chargé de l'aviation civile (secrétariat général à l'aviation civile).

Article D421-2

Les titres donnant droit à l'inscription aux registres sont les suivants, sous réserve qu'ils soient en cours de validité :

1° Registres A

Catégorie Essais et réceptions :

Licence de pilote d'essais expérimental d'avions ;

Licence de pilote d'essais d'avions ;

Licence de pilote d'essais d'avions légers ;

Licence de pilote d'essais expérimental d'hélicoptères ;

Licence de pilote d'essais d'hélicoptères ;

Licence de pilote de réceptions d'avions ;

Licence de pilote de réceptions d'hélicoptères.

Catégorie Transport aérien :

Licence de pilote de ligne d'avion ;

Licence de pilote professionnel de 1re classe d'avion ;

Licence de pilote professionnel d'avion ;

Licence de pilote de ligne d'hélicoptère ;

Licence de pilote professionnel d'hélicoptère.

Catégorie Travail aérien :

Licence de pilote de ligne d'avion ;

Licence de pilote professionnel de 1re classe d'avion ;

Licence de pilote professionnel d'avion ;

Licence de pilote de ligne d'hélicoptère ;

Licence de pilote professionnel d'hélicoptère.

2° Registres B

Catégorie Essais et réceptions :

Licence d'ingénieur navigant d'essais ;

Licence d'expérimentateur navigant d'essais ;

Licence de mécanicien navigant d'essais ;

Licence de mécanicien navigant de réceptions.

Catégorie Transport aérien :

Licence de navigateur ;

Licence de mécanicien navigant ;

Licence de radio navigant ;

Licence d'ingénieur navigant de l'aviation civile.

Catégorie Travail aérien :

Licence de navigateur ;

Licence de mécanicien navigant ;

Licence de radio navigant ;

Licence d'ingénieur navigant de l'aviation civile.

3° Registres C

Catégorie Essais et réceptions :

Licence de parachutiste professionnel possédant la qualification Essais et réceptions ;

Catégorie Travail aérien :

Licence de parachutiste professionnel ;

Licence de photographe navigant professionnel.

4° Registres D

Catégorie Transport aérien :

Certificat de sécurité sauvetage ;

Catégorie Travail aérien :

Certificat de sécurité sauvetage.

Catégorie Essais et réceptions :

Certificat de sécurité sauvetage.

Donnent également droit à l'inscription aux registres les titres délivrés par les autres Etats membres de la Communauté économique européenne et validés par le ministre chargé de l'aviation civile ou, dans le domaine des essais et réceptions, par le ministre de la défense, sous réserve qu'ils soient en cours de validité.

Article D421-3

Tout navigant titulaire de plusieurs brevets, licences, qualifications ou certificats le rattachant à des sections ou catégories différentes peut faire l'objet d'une inscription sur plusieurs registres lorsque :

- a) Travaillant pour le compte d'autrui, il est affecté à des sections ou catégories différentes ;
- b) Travaillant pour son propre compte, il exerce une activité aérienne dans des catégories différentes.

Article D421-4

Ne peuvent présenter une demande d'inscription aux registres les navigants étrangers qui n'ont pas au préalable fait l'objet d'une autorisation d'inscription dans les conditions fixées par l'article R. 421-4 (alinéas 1,2 et 3).

Article D421-5

Les navigants dont l'inscription est refusée peuvent faire appel de cette décision auprès du ministre chargé de l'aviation civile.

Article D421-6

L'inscription au registre d'un navigant est suspendue :

1° Sur demande de l'intéressé dès qu'il cesse d'exercer ses fonctions pour une cause autre qu'un accident du travail ou une maladie due à l'exercice de la profession ;

2° D'office, lorsqu'il cesse d'exercer ses fonctions pendant plus d'un an. Toutefois, dans le cas où l'arrêt d'activité résulte d'un accident du travail ou d'une maladie due à l'exercice de la profession, la suspension d'inscription n'a lieu qu'après décision du conseil médical de l'aéronautique civile concluant à l'inaptitude de l'intéressé.

Mention de la suspension est portée sur le ou les registres où est inscrit le navigant.

Lorsque celui-ci reprend son activité il est mis fin, sur sa demande, à cette suspension d'inscription.

Article D421-7

En vue de l'application des dispositions de l'article D. 421-6 :

Tout employeur est tenu de signaler au service chargé de la tenue des registres l'engagement, le licenciement ou la démission ainsi que toute cessation des fonctions d'un navigant.

Tout navigant travaillant pour son propre compte est tenu de déclarer au service chargé de la tenue des registres son arrêt d'activité.

De même, le conseil médical doit signaler toute décision qu'il est appelé à prendre concluant à l'inaptitude d'un navigant par suite d'un accident du travail ou d'une maladie due à la profession.

Article D421-8

Il peut être procédé à la radiation d'un navigant du ou des registres, par mesure disciplinaire, en application des dispositions de l'article R. 425-18 ou par suite du décès de l'intéressé.

Article D421-9

Un arrêté fixera les modalités d'application du présent chapitre et notamment les règles d'établissement ainsi que le modèle de ces registres, les pièces à fournir par les candidats en vue de leur inscription et les conditions d'inscription provisoire.

Article D421-10

L'âge au-delà duquel le personnel navigant de l'aéronautique civile inscrit à la section D du registre prévu à l'article L. 421-3 ne peut, en application de l'article L. 421-9, exercer aucune activité en qualité de personnel de cabine dans le transport aérien public est fixé à cinquante-cinq ans.

CHAPITRE II : COMMANDANT DE BORD ET EQUIPAGE - DUREE DU TRAVAIL DES PERSONNELS NAVIGANTS

Section 1 : Dispositions générales

Article D422-1

Définitions :

Tous les temps ci-après s'entendent en heures programmées à l'exception du c et du d.

a) On appelle temps de vol le temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer en vue de gagner l'aire de décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol. N'est pas considérée comme temps d'arrêt la durée des temps de vol effectués comme passager lorsque le déplacement est imposé par des nécessités de service.

On appelle période de vol la somme des temps de vol entre deux temps d'arrêts successifs conformes aux dispositions des articles D. 422-2, D. 422-5, D. 422-11 et D. 422-12.

On appelle amplitude de vol le temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer en vue de gagner l'aire de décollage pour effectuer la première étape jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin de la dernière étape précédant l'octroi d'un temps d'arrêt conforme aux dispositions des articles D. 422-2, D. 422-5 et D. 422-11.

On appelle temps d'arrêt le temps décompté depuis le moment où l'aéronef s'immobilise à la fin de la dernière étape jusqu'au moment où l'aéronef commence à se déplacer en vue de gagner l'aire de décollage pour effectuer la première étape d'une nouvelle période de vol.

On entend par long parcours le voyage aérien qui éloigne un membre de l'équipage d'un aéronef de plus de trois mille milles marins de sa base d'affectation ou dont l'itinéraire préétabli comporte, entre deux escales consécutives, un parcours supérieur à mille deux cents milles marins.

b) On entend par arrêt nocturne normal toute période de 9 heures consécutives comprises entre 21 heures et 9 heures du matin en heures locales de l'escale considérée.

c) On entend par jour, semaine, mois, trimestre, semestre et année ou an les périodes de temps correspondant respectivement au jour civil couvrant la période de 0 heure à 24 heures locales, à la semaine civile, au mois civil, au trimestre civil, au semestre civil et à l'année civile.

d) On entend par temps de vol médian la valeur centrale des temps de vol constatés sur chaque tronçon, par type d'aéronef, résultant de l'observation des temps réalisés lors de la dernière période correspondante du programme d'exploitation.

e) On entend par personnel navigant en fonction le personnel navigant qui exécute un travail à bord d'un aéronef pendant tout ou partie d'un vol et qui n'est pas en passager service.

f) On entend par mois ou semestre complet d'activité un mois civil ou un semestre civil sans congé légal ou conventionnel ni période de suspension du contrat de travail.

Article D422-2

Temps d'arrêt périodiques :

Indépendamment des temps d'arrêt qui suivent obligatoirement les périodes de vol, le personnel navigant bénéficie à sa base d'affectation :

a) D'au moins un temps d'arrêt par semaine dont la durée ne peut être inférieure à 36 heures consécutives s'il est affecté aux petits et moyens parcours.

Pour les personnels des entreprises relevant de la section 2, le temps d'arrêt périodique peut s'achever le premier jour de la semaine suivante à la condition que son attribution garantisse au moins 24 heures consécutives au cours de chaque semaine ;

b) D'un temps d'arrêt au moins égal à quatre jours consécutifs par mois s'il est affecté aux longs parcours ;

c) Le temps d'arrêt prévu au b ci-dessus est porté à cinq jours deux fois par semestre civil pour les personnels navigants affectés aux longs parcours et régis par les articles D. 422-3 à D. 422-7. Si des circonstances imprévisibles conduisent l'employeur à déplacer deux mois consécutifs le temps d'arrêt périodique par rapport à la position définie au début du mois considéré, le temps d'arrêt périodique du mois suivant est augmenté d'un jour sans que la position initiale puisse être modifiée.

Article D422-3

Les dispositions des articles D. 422-1 à D. 422-8 sont applicables au personnel navigant employé par des entreprises exploitant des services réguliers ou non, ou utilisant un ou plusieurs aéronefs d'une masse maximale au décollage supérieure ou égale à dix tonnes ou d'une capacité supérieure ou égale à vingt sièges.

Article D422-4

Dans les conditions actuelles d'exploitation des entreprises, il est admis qu'à la durée du travail effectif telle que définie au premier alinéa de l'article L. 212-1 du code du travail correspond un temps de travail exprimé en heures de vol soit d'une durée mensuelle résultant de l'application du premier alinéa de l'article D. 422-8, soit d'une durée de 740 heures à l'année.

Article D422-4-1

La durée maximale du temps de vol effectué ne peut dépasser 90 heures par mois. Toutefois, quatre mois non consécutifs par an, elle peut être portée à 95 heures. Chacune de ces deux limites est réduite en fonction du nombre d'étapes sur un mois considéré selon la formule : 90 (ou 95) - $(n \text{ étapes effectuées en fonction} - 20) \times 1/6$, sans que ceci ait pour effet d'abaisser la durée maximale mensuelle à moins de 85 heures.

Il ne peut être effectué plus de 95 heures de temps de vol entre le 16 d'un mois et le 15 du mois suivant.

La durée du temps de vol effectué dans trois mois consécutifs ne peut dépasser 265 heures.

La durée maximale du temps de vol effectué sur l'année est déterminée par la formule : $900 \text{ heures} - (n \text{ étapes en fonction} - 200) \times 1/6$, sans que ceci ait pour effet d'abaisser cette limite à moins de 850 heures.

Article D422-5

La durée d'une période de vol ne peut excéder 10 heures dans une amplitude de 14 heures.

a) Périodes de vol inférieures ou égales à 6 heures :

Toute période de vol inférieure ou égale à 6 heures doit être suivie d'un temps d'arrêt d'une durée au moins égale à 11 heures. Toutefois, l'employeur a la faculté d'accorder un temps d'arrêt inférieur à 11 heures, sans toutefois qu'il puisse être inférieur à 6 heures.

Dans ce cas, le temps d'arrêt suivant est au moins de 18 heures dont un arrêt nocturne normal.

En aucun cas, un temps d'arrêt réduit ne peut être suivi d'une période de vol supérieure à 6 heures.

b) Périodes de vol supérieures à 6 heures et inférieures à 10 heures :

A l'issue d'une période de vol supérieure à 6 heures, le personnel navigant doit bénéficier d'un temps d'arrêt au moins égal à trois fois le nombre d'heures de vol effectuées. Toutefois, les heures consécutives ou incluses dans une même période de vol, au-delà de la huitième, entraînent un temps d'arrêt égal à quatre fois leur durée. Une fois sur deux le temps d'arrêt doit être au moins égal à 36 heures dont deux arrêts nocturnes normaux.

Si un temps d'arrêt est attribué à la base d'affectation, sa durée telle qu'elle résulte de l'alinéa précédent ne peut être diminuée. Les temps d'arrêt accordés hors de la base d'affectation peuvent être réduits, sous réserve que le temps d'arrêt suivant à la base d'affectation soit au moins égal à 36 heures majorées d'une durée égale à l'insuffisance globale du ou des temps d'arrêt intermédiaires, par rapport au temps d'arrêt normal tel qu'il résulte de l'alinéa précédent et qu'il comprenne deux arrêts nocturnes normaux.

Les réductions prévues à l'alinéa précédent ne peuvent entraîner des temps d'arrêt inférieurs, le premier à 12 heures, les suivants à 24 heures. Toutefois, si l'un des temps d'arrêt intermédiaires est égal ou supérieur à l'arrêt normal, résultant de la période de vol précédente, majoré éventuellement de l'insuffisance du ou des arrêts précédents, le temps d'arrêt qui le suit peut être ramené à 12 heures.

c) Périodes de vol supérieures à 10 heures :

Au cas où des périodes de vol supérieures à 10 heures auraient été autorisées dans les formes prévues à l'article D. 422-6, la première période est précédée d'un temps d'arrêt au moins égal à 36 heures dont deux arrêts nocturnes normaux.

En outre, un seul arrêt accordé en dehors de la base d'affectation peut subir un abattement, lequel ne peut avoir pour effet de le réduire à moins de 18 heures. Aucun autre arrêt ne peut être réduit avant que le navigant intéressé ait de nouveau bénéficié d'un arrêt au moins égal à 36 heures majorées de l'insuffisance du temps d'arrêt réduit.

d) Si un navigant effectue un vol comme passager-service avant d'entreprendre un vol comme membre de l'équipage, sans qu'entre ces deux vols un temps d'arrêt d'au moins 12 heures lui ait été accordé, le temps de vol correspondant à ce vol comme passager-service est compté pour moitié et son amplitude est comptée intégralement pour l'application des maxima fixés au premier alinéa du présent article.

e) Les temps programmés sont établis en fonction des temps médians statistiques observés, pour un même type d'aéronef, sur la dernière période correspondante du programme d'exploitation. En l'absence de statistiques, une observation de la durée réalisée des périodes de vol est effectuée. Dans ce dernier cas, pour les périodes de vol programmées entre 5 h 45 et 6 heures, entre 7 h 45 et 8 heures, et entre 9 h 45 et 10 heures, l'information sur les temps programmés établis et les temps effectivement réalisés correspondants est transmise au ministre chargé de l'aviation civile.

Article D422-5-1

Pour l'application de la loi n° 2000-37 du 19 janvier 2000 relative à la réduction négociée du temps de travail, la durée du travail du personnel navigant peut être réduite, par voie de convention ou d'accord collectif de branche, d'entreprise ou d'établissement, selon les modalités suivantes :

I.-Le personnel affecté aux petits et moyens parcours bénéficie, à sa base d'affectation, de 408 heures de temps d'arrêt supplémentaire par semestre complet d'activité, notwithstanding les temps d'arrêt périodiques prévus à l'article D. 422-2 et les temps d'arrêt après périodes de vol tels que définis à l'article D. 422-5.

A défaut d'accord d'entreprise ou d'établissement, ce temps d'arrêt supplémentaire est réparti de la façon suivante :

a) Un minimum de 48 heures est attribué par mois complet d'activité, porté à 60 heures deux mois par semestre, par fractions d'au moins 12 heures consécutives accolées au temps d'arrêt périodique visé à l'article D. 422-2 ou à toute période de congé légal ou conventionnel. Ce temps d'arrêt supplémentaire ou l'une de ses fractions peut commencer le mois précédant ou s'achever le mois suivant la période au titre de laquelle il est octroyé.

b) Le solde est octroyé dans le cadre du semestre. Il peut être attribué :

-soit par fractions d'au moins 12 heures consécutives lorsqu'il est accolé à un temps d'arrêt périodique ou à une période de congé légal ou conventionnel ;

-soit par périodes de 12,18 ou 24 heures, lorsqu'il est accolé aux temps d'arrêt après périodes de vol tels que définis par l'article D. 422-5 ou à toute autre période de repos prévu par convention ou accord de branche, d'entreprise ou d'établissement dès lors que l'ensemble couvre au moins un jour au sens du c de l'article D. 422-1. Le solde, ou une de ses fractions ou périodes d'au moins douze heures, peut être attribué au cours du premier mois du semestre suivant.

II.-Le personnel affecté aux longs parcours bénéficie, à sa base d'affectation, de 288 heures de temps d'arrêt supplémentaire par semestre complet d'activité, notwithstanding les temps d'arrêt périodiques prévus à l'article D. 422-2 et les temps d'arrêt après périodes de vol tels que définis par l'article D. 422-5.

A défaut d'accord d'entreprise ou d'établissement, ce temps d'arrêt supplémentaire est réparti et attribué à raison de deux fractions de 24 heures consécutives, garantissant chacune un arrêt nocturne normal, par mois complet d'activité, accolées à un temps d'arrêt périodique tel que prévu à l'article D. 422-2 ou aux temps d'arrêt après périodes de vol tels que définis à l'article D. 422-5, ou à une période de congé légal ou conventionnel, ou à une période de repos prévu par convention ou accord de branche, d'entreprise ou d'établissement. Une portion de l'ensemble ainsi constitué peut commencer le mois précédent ou s'achever le mois suivant.

L'attribution de l'une des deux fractions telles que définies à l'alinéa précédent peut être reportée sur les autres mois de l'année, dans la limite de six mois par an.

Article D422-5-2

Pour l'application de la loi n° 2000-37 du 19 janvier 2000 relative à la réduction négociée du temps de travail et de manière alternative à l'application des dispositions des articles D. 422-2 et D. 422-5-1, la durée du travail du personnel navigant peut également être réduite par convention ou accord collectif d'entreprise ou d'établissement, dans le cadre d'un régime de travail fondé sur une alternance de jours d'activité et d'inactivité et autorisé dans les formes prévues à l'article D. 422-6, selon les modalités suivantes :

Pour l'application du présent article, on entend par jour d'inactivité une période de repos attribuée à la base d'affectation, pouvant inclure tout ou partie d'un des temps d'arrêt prévus par l'article D. 422-5, au cours de laquelle aucune activité n'est réalisée et qui n'est pas un jour de congé légal. Cette période, libre de toute activité ou assujettissement à l'entreprise, couvre un jour au sens du c de l'article D. 422-1. Pour tenir compte de particularités d'exploitation, une définition différente pourra être retenue par convention ou accord collectif d'entreprise ou d'établissement.

Le personnel navigant affecté aux petits, moyens ou longs parcours bénéficie d'au moins 64 jours d'inactivité programmés par semestre complet d'activité, répartis à raison de 10 jours d'inactivité programmés par mois complet d'activité, pouvant être réduits à 9 jours d'inactivité quatre mois par an.

En outre, les dispositions suivantes remplacent celles figurant à l'article D. 422-2 :

a) Lorsque le personnel navigant est affecté aux petits et moyens parcours, il ne peut être programmé plus de sept jours consécutifs d'activité entre deux périodes de repos dont la durée minimale ne peut être inférieure à 36 heures et garantissant 2 arrêts nocturnes normaux ;

b) Pour l'application du troisième alinéa du présent article, chacun des mois complets d'activité doit comporter un minimum de cinq jours consécutifs d'inactivité pour le personnel navigant affecté aux longs parcours.

En outre, un membre d'équipage d'un aéronef bénéficie d'un repos d'une durée minimale de 36 heures garantissant deux arrêts nocturnes normaux, à la base d'affectation, à l'issue d'un courrier comportant une étape de plus de 3 000 milles nautiques.

Pour l'application de l'alinéa précédent, on entend par courrier un ensemble de périodes de vol éloignant un membre d'équipage de sa base d'affectation et l'y ramenant.

Une convention ou un accord collectif d'entreprise peut prévoir des modalités de programmation et de répartition des jours d'inactivité alternatives ou complémentaires aux dispositions du présent article.

Article D422-6

Sur demande présentée dans un délai raisonnable par une organisation patronale ou du personnel de la profession, ou par la compagnie régie par le titre IV du livre III du présent code, le ministre chargé de l'aviation civile peut prendre, après consultation des organisations représentatives au niveau national intéressées, et en se référant, là où il en existe, aux accords intervenus, des arrêtés autorisant, nonobstant les

règles fixées aux articles D. 422-2 et D. 422-5, un régime répartissant les temps de vol et les temps d'arrêt sur une autre période de temps, compte tenu notamment de l'éventuel renfort de l'équipage.

Article D422-7

Il peut être dérogé aux limitations visées à la présente section dans les conditions suivantes :

1. Vols urgents, dont l'exécution immédiate est nécessaire :

a) Pour prévenir des accidents imminents et organiser des mesures de sauvetage, ou pour réparer des accidents survenus soit au matériel, soit aux installations ;

b) Pour assurer le dépannage des aéronefs.

2. Pour assurer l'achèvement d'une période de vol que des circonstances exceptionnelles n'auraient pas permis d'effectuer dans les limites préétablies.

3. Vols exécutés dans l'intérêt de la sûreté ou de la défense nationale ou d'un service public sur ordre du Gouvernement constatant la nécessité de la dérogation. La limite est à fixer par le ministre chargé de l'aviation civile.

4. Travaux urgents en cas de surcroît de travail sans que toutefois ceux-ci puissent avoir pour effet d'entraîner le dépassement des durées maximales prévues à l'article D. 422-4-1, pour un mois, pour trois mois consécutifs et pour l'année.

Les heures supplémentaires sont effectuées dans les conditions prévues et sous réserve des autorisations spécifiées par la législation en vigueur.

Section 2 : Durée du travail du personnel navigant des entreprises exploitant des services réguliers ou non, ou utilisant un ou plusieurs aéronefs d'une masse maximale au décollage supérieure ou égale à dix tonnes ou d'une capacité supérieure ou égale à vingt sièges

Article D422-8

Les heures de vol sont comptabilisées à la fin de chaque mois. Elles sont considérées comme heures supplémentaires à compter de la 76e heure, à l'exclusion des heures effectuées pour prévenir des accidents imminents et organiser les mesures de sauvetage. Elles donnent lieu à une majoration de 25 % portant sur les éléments de rémunération, à l'exclusion des remboursements de frais. Toutefois, ce seuil est modulé en

fonction du nombre d'étapes sur un mois selon la formule : $75 - (n \text{ étapes effectuées en fonction} - 20 \times 1/6)$, sans pour autant être inférieur à 67 heures.

En outre, les heures de vol sont comptabilisées à la fin de chaque année. Elles sont considérées, à partir de la 741^e heure, comme heures supplémentaires, à l'exclusion de celles effectuées pour prévenir des accidents imminents et organiser les mesures de sauvetage, et rémunérées dans les conditions de l'alinéa précédent si elles n'ont pas déjà donné lieu à majoration.

Section 3 : Durée du travail du personnel navigant des entreprises n'exploitant pas des services réguliers, et utilisant exclusivement des aéronefs d'une masse maximale au décollage inférieure à dix tonnes ou d'une capacité inférieure à vingt sièges

Article D422-9

Les dispositions des articles D. 422-1 à D. 422-2 et D. 422-9 à D. 422-13 s'appliquent au personnel navigant des entreprises n'exploitant pas des services réguliers, et utilisant exclusivement des aéronefs d'une masse maximale au décollage inférieure à dix tonnes ou d'une capacité inférieure à vingt sièges.

Toutefois, à défaut d'accord collectif de branche ou d'entreprise, les dispositions de la section 2 sont applicables aux entreprises qui, bien que répondant aux critères de la présente section, atteignent, pendant les douze mois d'une année civile, un effectif de cinquante membres du personnel navigant en équivalent temps plein au sens de l'article L. 431-2 du code du travail.

Article D422-10

Dans les conditions actuelles d'exploitation des entreprises, il est admis qu'à la durée du travail effectif prévue à l'article L. 212-1 du code du travail correspond une durée mensuelle moyenne de 75 heures de vol répartie sur l'année lorsque l'entreprise choisit l'option a ci-dessous, et une durée mensuelle moyenne de 78 heures de vol répartie sur l'année lorsqu'elle choisit l'option b ci-dessous.

Les entreprises concernées peuvent opter pour l'un des deux dispositifs de durée du travail définis aux a et b ci-dessous, compte tenu de leur mode d'exploitation :

a) Sauf dérogation dans les conditions prévues par l'article D. 422-12, la durée de vol effectuée dans un mois considéré isolément ne peut excéder 95 heures ; cette limitation mensuelle doit être respectée aussi bien entre le premier et le dernier jour de chaque mois civil qu'entre le 16 d'un mois civil et le 15 du mois suivant.

La durée de vol effectuée dans deux mois civils consécutifs ne doit pas excéder 180 heures, ou celle effectuée dans trois mois civils consécutifs 265 heures.

b) Ou bien, sauf dérogation dans les conditions prévues par l'article D. 422-12, la durée maximale d'heures de vol ne peut excéder 100 heures au cours d'un mois civil, la durée de vol effectuée dans deux mois consécutifs ne doit pas excéder 190 heures, celle effectuée sur trois mois consécutifs 280 heures et sur six mois consécutifs 500 heures. Toutefois, lorsque les entreprises se consacrent exclusivement au travail aérien agricole et concluent des accords visés à l'article L. 212-2-1 du code du travail, la durée maximale d'heures de vol ne peut excéder 120 heures au cours d'un mois civil, la durée de vol effectuée dans deux mois consécutifs ne doit pas excéder 210 heures, celle effectuée sur trois mois consécutifs 330 heures.

Une entreprise ne peut mettre en oeuvre l'un ou l'autre des décomptes d'heures de vol mentionnés aux a et b ci-dessus qu'au 1er janvier d'une année civile et après en avoir informé le ministre chargé de l'aviation civile et l'inspecteur du travail compétent.

Article D422-11

a) Pour les membres d'équipage non doublés ou non secondés, les heures consécutives de vol ne doivent pas dépasser 8 heures par période de 24 heures. Cette durée peut être portée à 12 heures si le vol est interrompu par un ou plusieurs arrêts à l'escale.

Pour les membres d'équipage doublés ou secondés, ou doublants ou secondants, les périodes de vol ne doivent pas dépasser, avec ou sans arrêts en escale, 17 heures consécutives si l'équipage ne dispose pas à bord de postes de repos suffisants et 22 heures consécutives si l'équipage dispose à bord de postes de repos suffisants.

b) A la fin de la période de vol visée au a ci-dessus, le personnel navigant bénéficie d'un temps d'arrêt d'une durée au moins égale à deux fois le nombre d'heures de vol effectuées depuis le temps d'arrêt précédent, sans que cette durée puisse être inférieure à 8 heures.

Lorsque, par suite des exigences de l'exploitation, le personnel navigant effectue une nouvelle période de vol sans avoir bénéficié d'un temps d'arrêt au moins égal à deux fois le nombre d'heures de vol effectuées depuis le temps d'arrêt précédent, la durée du temps d'arrêt qui suit la deuxième période est majorée d'un temps égal à l'insuffisance de la durée du temps d'arrêt qui a suivi la première période.

Toutefois, la faculté d'effectuer une deuxième période n'est possible que si la durée du temps d'arrêt qui suit la première période n'est pas inférieure à la durée des vols accomplis au cours de cette première période et sans être inférieure à 8 heures.

c) Lorsque le vol en qualité de passager-service est effectué sur un long parcours, le membre d'équipage intéressé ne peut être commandé à l'arrivée pour un nouveau service avant d'avoir bénéficié d'un temps d'arrêt à l'escale d'une durée au moins égale à la durée du trajet effectué en qualité de passager-service.

Article D422-12

Il peut être dérogé aux limitations mentionnées à la présente section dans les conditions suivantes :

1. Vols urgents, dont l'exécution immédiate est nécessaire :

a) Pour prévenir des accidents imminents et organiser des mesures de sauvetage, ou pour réparer des accidents survenus soit au matériel, soit aux installations ;

b) Pour assurer le dépannage des aéronefs.

2. Pour assurer l'achèvement d'une période de vol que des circonstances exceptionnelles n'auraient pas permis d'effectuer dans les limites préétablies.

3. Vols exécutés dans l'intérêt de la sûreté ou de la défense nationale ou d'un service public sur ordre du Gouvernement constatant la nécessité de la dérogation ; la limite est à fixer par le ministre chargé de l'aviation civile.

4. Travaux urgents en cas de surcroît de travail :

Selon l'option retenue par l'entreprise, ceux-ci ne peuvent avoir pour effet :

-soit de porter à plus de 900 heures le nombre total des heures de vol annuelles, ni d'entraîner le dépassement des maxima prévus au a de l'article D. 422-10 ;

-soit de porter à plus de 840 heures le nombre total des heures de vol annuelles, ni d'entraîner le dépassement des maxima prévus au b de l'article D. 422-10.

Les heures supplémentaires sont effectuées dans les conditions et sous réserve des autorisations prévues par la législation en vigueur.

Article D422-13

A la demande de la société Air France, d'une organisation patronale ou du personnel de la profession, des arrêtés du ministre compétent pourront, après consultation des organisations intéressées et en se référant, là où il en existe, aux accords intervenus entre elles, autoriser nonobstant les règles fixées aux articles D. 422-11 et D. 422-12, un régime répartissant les temps de vol et les temps d'arrêt sur une autre période de temps, compte tenu notamment de l'éventuel renforcement de l'équipage.

Section 4 : Période de transition

Article D422-14

Lorsqu'une entreprise ne remplit plus la ou les conditions prévues à la section 2 ou à la section 3, elle peut demander au ministre chargé de l'aviation civile de bénéficier d'une période de transition d'une durée maximale de trois mois avant d'appliquer les nouvelles dispositions réglementaires dont elle remplit les conditions.

Section 5 : Mesures de contrôle

Article D422-15

L'horaire du travail est établi par lignes, par groupes de lignes ou par tronçons de lignes ou de groupes de lignes.

L'horaire du travail dressé en temps universel coordonné indique les heures auxquelles commence et finit chaque période de vol. Le total des heures comprises dans ces périodes ne doit pas excéder les limites fixées par les sections 2 et 3.

Toute modification de la répartition des heures de vol doit donner lieu, avant sa mise en service, à une rectification de l'horaire établi.

Un double de l'horaire et des rectifications éventuellement apportées doit préalablement être adressé à l'inspection du travail.

Les indications relatives aux durées de vol sont transcrites pour chaque membre d'équipage sur un carnet individuel de travail. Ce carnet accompagne le membre d'équipage dans ses différentes affectations. Il est remis par ce dernier au commandant de bord à l'occasion de chaque temps de vol et constamment tenu à la disposition de l'inspection du travail et du ministre chargé de l'aviation civile.

Ce carnet individuel de travail sera établi dans des conditions qui seront fixées par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du travail.

Des modalités de contrôle différentes complétant ou se substituant aux modalités susmentionnées pourront être autorisées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du travail pris après avis des organisations patronales et du personnel de la profession.

CHAPITRE IV : INCAPACITES - MALADIES - CONSEIL MEDICAL DE L'AERONAUTIQUE CIVILE.

Section 1 : Incapacités - Maladies

Section 2 : Conseil médical

Article D424-2

Pour les personnels navigants titulaires de certificats médicaux délivrés selon les conditions d'aptitude médicale définie à l'article L. 6511-2 du code des transports et les textes pris pour son application, le conseil médical de l'aéronautique civile :

1°. Prend les décisions prévues aux articles L. 424-1, L. 424-2, L. 424-5 et par l'article R. 426-17 en matière de reconnaissance d'imputabilité au service aérien d'une maladie ayant entraîné une incapacité temporaire ou permanente de travail ou le décès.

2°. Prend les décisions prévues aux articles L. 424-1, L. 424-2, L. 424-5 et par l'article R. 426-17 en matière de reconnaissance d'imputabilité au service aérien d'un accident aérien survenu en service ayant entraîné une incapacité temporaire ou permanente de travail ou le décès.

3°. Se prononce sur :

a) Les recours interjetés par les candidats à la qualité de personnel navigant professionnel et non professionnel et par les personnels navigants professionnels et non professionnels déclarés médicalement inaptes au titre de l'aéronautique civile par un centre d'expertise de médecine aéronautique ou par un médecin examinateur ;

b) Les recours interjetés par les employeurs contre les décisions prononcées par les centres d'expertise de médecine aéronautique en matière d'aptitude à une fonction du personnel navigant professionnel ;

c) Les recours interjetés par le ministre chargé de l'aviation civile contre les décisions prononcées par les centres d'expertise de médecine aéronautique et les médecins examinateurs en matière d'aptitude à une fonction de personnel navigant.

Les recours mentionnés aux a, b et c ci-dessus sont exercés dans un délai de deux mois suivant la date de la décision d'aptitude ou d'inaptitude.

4°. Se prononce sur les demandes visant à obtenir une dérogation aux conditions d'aptitude médicale prévues par les règlements en vigueur présentées par les candidats à la qualité de personnel navigant professionnel et non professionnel et par les personnels navigants professionnels et non professionnels déclarés médicalement inaptes par un centre d'expertise de médecine aéronautique ou un médecin examinateur.

Toutefois, en cas de légère déficience par rapport à une norme médicale restant compatible avec la sécurité aérienne, le médecin-chef d'un centre d'expertise de médecine aéronautique ou le médecin examinateur peut, pour une durée maximale de quarante-cinq jours, déclarer les personnes visées à l'alinéa précédent aptes à exercer leurs fonctions jusqu'à la décision du conseil médical de l'aéronautique civile.

5°. Se prononce sur les affaires soumises par des médecins-chefs des centres d'expertise de médecine aéronautique et par des médecins examinateurs qui, en présence d'un cas litigieux ou non prévu par les règlements d'aptitude physique et mentale en vigueur, estiment devoir prendre l'avis du conseil médical de l'aéronautique civile avant de formuler une décision d'aptitude ou d'inaptitude à une fonction du personnel navigant de l'aéronautique civile.

Article D424-6

Les affaires mentionnées aux 6° et 7° de l'article R. 410-5 et aux 1° et 2° de l'article D. 424-2 sont rapportées par le chef du bureau médical mentionné à l'article D. 424-7.

Pour ces affaires, peuvent être entendus un représentant de la caisse de retraite du personnel navigant et un médecin de cette caisse si le président le demande.

Pour ces affaires comme celles visées au 5 (b) de ce même article, les intéressés sont informés de la tenue des séances ; ils peuvent venir en personne et se faire assister ou se faire représenter devant le conseil par un médecin de leur choix. Ce médecin a accès au dossier. Dans les autres affaires, le président peut convoquer les intéressés à la séance du conseil médical.

Article D424-7

Le secrétariat du conseil médical de l'aéronautique civile est assuré par le bureau médical du personnel navigant. Les affaires mentionnées aux 1°, 2°, 3° et 4° de l'article R. 410-5 seront rapportées par le chef du bureau médical qui est docteur en médecine et possède une compétence en médecine aéronautique.

Article D424-8

Les médecins membres du conseil médical de l'aéronautique civile et les médecins experts désignés par le président de ce conseil en application du V de l'article R. 410-11 perçoivent une indemnité dont le montant est fixé par un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget.

Les dépenses de fonctionnement du conseil médical de l'aéronautique civile ainsi que cette indemnité sont imputées sur les crédits ouverts au ministère chargé de l'aviation civile (direction générale de l'aviation civile).

Un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget fixe :

- le nombre maximal de vacations annuelles pouvant être effectuées par le président du conseil ;
- le nombre maximal de vacations annuelles pouvant être effectuées par le vice-président du conseil ;
- le nombre total maximal de vacations annuelles pouvant être effectuées par les autres médecins membres du conseil, les médecins experts mentionnés au premier alinéa, les experts médicaux mentionnés à l'article D. 135-1 et les experts médicaux mentionnés à l'article D. 424-9.

Section 3 : Évaluateurs médicaux

Article D424-9

Une indemnité est attribuée aux experts médicaux désignés par les évaluateurs médicaux mentionnés au point ARA. MED. 120 de la section I de la sous-partie MED de l'annexe VI du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil pour les examens et contrôles médicaux additionnels pour le personnel navigant de l'aviation civile. Le montant de l'indemnité est fixé par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget.

Cette indemnité est imputée sur les crédits ouverts au ministère chargé de l'aviation civile (direction générale de l'aviation civile).

CHAPITRE V : DISCIPLINE.

CHAPITRE VI : RETRAITES.

CHAPITRE VII : DISPOSITIONS PENALES.

TITRE III : PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL

CHAPITRE Ier : Discipline

Article D431-3

L'autorité mentionnée à l'article R. 431-3 qui prononce une sanction disciplinaire doit notifier cette dernière au navigant qui en est l'objet au plus tard trois mois à compter de la date à laquelle la commission de discipline a été saisie, laquelle dispose de deux mois pour donner son avis. Elle en informe les autorités administratives concernées.

CHAPITRE III : REDEVANCES.

Partie réglementaire - Décrets simples

LIVRE V : DISPOSITIONS RELATIVES A LA FORMATION AERONAUTIQUE.

TITRE Ier : AERO-CLUBS ET FEDERATIONS.

Article D510-1

Le ministre chargé de l'aviation civile est responsable des questions concernant :

- la propagande et l'instruction aéronautique de la jeunesse (en particulier par la formation technique et l'aéromodélisme), la formation, l'entraînement et le perfectionnement au pilotage du personnel navigant non professionnel ;

- l'aviation sportive et l'aérostation ;

- l'aviation privée.

Il est en outre compétent pour exercer les pouvoirs de tutelle sur les organismes privés dont l'activité intéresse l'aviation légère et sportive, à l'exclusion du parachutisme sportif dont la tutelle relève du ministre chargé des sports.

Article D510-2

L'Aéro-club de France est chargé d'assurer, pour toutes les activités aéronautiques civiles, la représentation de la France auprès de la Fédération aéronautique internationale et les relations avec les aéro-clubs représentatifs des autres Etats membres de cette fédération.

Pour l'exercice des pouvoirs sportifs relevant de la loi sur le sport, l'Aéro-club de France confie aux personnes désignées par les fédérations sportives françaises visées par ladite loi les fonctions de délégué de la France dans les commissions sportives avec le droit de vote correspondant auprès de la Fédération aéronautique internationale pour l'exercice des pouvoirs sportifs au sein de cette fédération.

Le chef de la délégation française auprès de la Fédération aéronautique internationale, désigné par l'Aéro-club de France sur proposition du Conseil national des fédérations de l'Aéro-club de France, représente la France à la conférence générale. Il émet tout vote concernant les questions sportives en fonction d'un mandat impératif donné par les délégués désignés par chacune des fédérations aéronautiques sportives françaises pour les disciplines les concernant.

Article D510-3

Les associations aéronautiques dont les membres pratiquent une ou plusieurs des activités énumérées à l'article D. 510-1 peuvent être affiliées à une fédération reconnue au plan national :

-pour le vol à moteur sur avions, la Fédération nationale aéronautique ;

-pour le vol à moteur sur giravions, à l'exclusion de l'autogire ultra-léger, la Fédération française de giraviation ;

-pour le vol à voile sur planeurs et planeurs à dispositif d'envol incorporé, la Fédération française de vol à voile ;

-pour l'aéromodélisme, la Fédération française d'aéromodélisme ;

-pour l'aérostation, la Fédération française d'aérostation ;

-pour l'ultra-léger motorisé, la Fédération française de planeur ultra-léger motorisé.

Ces fédérations :

1° Ont seules compétence pour assurer la représentation des aéro-clubs qui leur sont affiliés ainsi que pour orienter, coordonner leurs activités et favoriser leur équipement en matériel utile à l'exercice de ces activités ;

2° Sont reconnues comme les organismes représentatifs des associations pratiquant les activités aéronautiques pour lesquelles elles sont désignées au présent article ; à ce titre elles peuvent proposer aux autorités compétentes toutes mesures propres à faciliter et à encourager la pratique et le développement de l'aviation légère et toutes ses applications ;

3° Peuvent participer aux actions de propagande aéronautique définies par le ministre chargé de l'aviation civile et bénéficier de subventions, dans la limite des crédits budgétaires prévus à cet effet ;

4° Sont habilitées à organiser au sein des aéro-clubs, en liaison avec les services de l'enseignement technique et avec le concours d'établissements de formation professionnelle de l'industrie aéronautique :

-la préparation à l'apprentissage dans les métiers intéressant l'aéronautique ;

-l'apprentissage dans ces mêmes métiers, en assurant, conformément aux dispositions du code de l'enseignement technique et notamment de ses articles 90 à 107 et 150 et 151 le fonctionnement de cours professionnels ;

5° Participent à la préparation militaire en coordonnant l'organisation au sein des aéro-clubs, de l'enseignement des spécialités pour les jeunes gens désirant servir dans les forces armées et, éventuellement, de l'entretien de cette instruction après retour dans leur foyer.

Dans le cadre de ses attributions, le ministre chargé des sports exerce, conjointement avec le ministre chargé de l'aviation civile, la tutelle sur ces fédérations.

Article D510-4

Dans le cadre de la loi relative au développement de l'éducation physique et du sport, notamment de son article 12, les associations visées aux articles D. 510-2 et D. 510-3 pourront être habilitées à organiser les compétitions sportives régionales, nationales et internationales, et à délivrer les titres régionaux et nationaux.

Article D510-5

Le ministre chargé de l'aviation civile et le ministre chargé de la défense établissent de concert, dans le cadre du programme d'instruction pré et post-militaire fixé par le ministre chargé de la défense, les directives concernant l'organisation au sein des aéro-clubs de l'enseignement des spécialités pour les jeunes gens désirant servir dans les forces armées et, éventuellement, de l'entretien de cette instruction après retour dans leur foyer.

Article D510-6

Le ministre chargé de l'aviation civile et le ministre chargé des sports déterminent chaque année l'aide qui peut être fournie à l'Aéro-Club de France et aux fédérations susvisées sur les crédits budgétaires prévus à cet effet ; leur répartition est effectuée en fonction du rôle imparti respectivement à l'Aéro-Club de France et aux fédérations aéronautiques ainsi qu'il résulte des dispositions des articles D. 510-2 et D. 510-3.

Article D510-7

Afin d'encourager le développement de l'aviation légère, un aéroclub peut faire effectuer, en avion ou en hélicoptère, par des membres bénévoles, des vols locaux à titre onéreux au profit de personnes étrangères à l'association, aux conditions fixées ci-après.

Le vol local est, pour l'application du présent article, un vol de moins de trente minutes entre le décollage et l'atterrissage, n'impliquant pas de transport entre deux aérodromes et durant lequel l'aéronef ne s'éloigne pas à plus de 40 kilomètres de son point de départ.

L'aéroclub doit être un aéroclub agréé dans des conditions fixées par le ministre chargé de l'aviation civile. Il doit souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité civile tant à l'égard des personnes transportées qu'à l'égard des tiers, n'effectuer ni démarchage ni publicité à titre onéreux et limiter cette activité à moins de 8 % des heures de vol totales effectuées dans l'année civile, les heures effectuées en vol local dans le cadre de manifestations aériennes étant non comprises dans ce décompte.

Les aéronefs utilisés ne peuvent être que ceux habituellement exploités par l'aéroclub.

Le pilote membre de l'aéroclub est autorisé à effectuer des vols locaux par le président de l'aéroclub. Il doit être majeur, titulaire d'une licence de pilote professionnel avion ou hélicoptère ou d'une licence de pilote privé avion ou hélicoptère et, dans ce dernier cas, totaliser deux cents heures de vol au titre de la licence détenue, dont trente heures dans les douze derniers mois. Il doit être détenteur d'un certificat d'aptitude physique et mentale délivré depuis moins d'un an.

Les vols en formation ou comportant des exercices de voltige sont exclus des présentes dispositions.

TITRE II : AIDE AUX JEUNES

Section 1 : Aide aux jeunes.

Article D521-1

Les jeunes gens ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un (des) autre (s) Etat (s) partie (s) à l'accord sur l'Espace économique européen, qui n'ont pas atteint l'âge de vingt-cinq ans, pratiquant l'une des activités aéronautiques mentionnées à l'article D. 510-3 peuvent prétendre au bénéfice de bourses de pilotage en vue de la formation à ces activités aéronautiques. Celles-ci sont accordées dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget. Elles sont attribuées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article D521-2

Il peut être alloué aux aéro-clubs, dans des conditions définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget, des primes d'efficacité accordées dans la limite des crédits budgétaires ouverts à ce titre. Ces primes ont pour objet d'améliorer la sécurité, de favoriser la formation des jeunes et d'encourager l'insertion des aéro-clubs dans le milieu local.

Elles sont calculées sur proposition des fédérations mentionnées à l'article D. 510-3 ; elles tiennent compte de l'activité de l'aéro-club, de sa bonne organisation et de son rendement.

Article D521-3

Le ministre chargé de l'aviation civile décide de l'octroi des bourses et des primes après avis d'une commission dont le rôle et la composition sont fixés par arrêté.

Section 2 : Aide à la construction amateur.

Article D521-4

Des subventions destinées à encourager la construction d'aéronefs peuvent être accordées au réseau des sports de l'air dans les conditions prévues par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget.

Ces subventions sont attribuées par le ministre chargé de l'aviation civile dans les conditions définies à l'article D. 521-3.

Article D521-5

Pour la construction amateur réalisée soit au sein d'une association aéronautique, soit dans un établissement scolaire ou universitaire, la subvention peut être majorée de 20 %.

Article D521-6

Le bénéficiaire d'une subvention à la construction ne peut, pendant une durée de trois ans à compter de la date d'attribution de la subvention, envisager de céder son appareil ou le louer sans l'autorisation du ministre chargé de l'aviation civile ; celui-ci peut exiger le remboursement total ou partiel de celle-ci.

TITRE III : FONDS DE PREVOYANCE DES SPORTS AERIENS.

TITRE IV : OBLIGATIONS DES USAGERS.

Partie réglementaire - Décrets simples

LIVRE VI : DISPOSITIONS DIVERSES

Section 1 : Avions photographes.

Article D611-1

Les services rendus par les avions photographes du secrétariat général à l'aviation civile aux collectivités publiques et aux organismes privés d'intérêt général donnent lieu à remboursement.

Les taux de ces remboursements sont fixés par arrêté du ministre de l'économie et des finances et du ministre chargé de l'aviation civile.

Section 2 : Frais de fonctionnement du Conseil supérieur de l'aviation marchande.

Article D611-2

Le taux des cotisations à verser en application de l'article L. 611-1 par les entreprises de transport public aérien dont le siège social est situé en métropole et par les collectivités ou établissements publics exploitant des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique en métropole est fixé chaque année par arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l'aviation civile dans les conditions ci-après :

- a) Pour les entreprises de transport public aérien, dans la limite maximale de 1,52 euro par tonne de poids total au décollage des aéronefs en service au 1er janvier de l'année en cours ;
- b) Pour les collectivités ou établissements publics exploitant des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, dans la limite maximale de 0,3 % des recettes provenant de la perception des redevances aéroportuaires afférentes à la dernière année précédant l'année en cours.

Sont exonérés les entreprises et collectivités ou établissements publics mentionnés aux alinéas a et b ci-dessus dont la cotisation atteindrait un montant inférieur à 7,62 euros.

Article D611-3

Pour les entreprises mentionnées au a de l'article D. 611-2, les cotisations sont exigibles le 1er avril de chaque année.

Toutefois, la société Air France peut être appelée à verser au début de chaque année un acompte basé sur l'état de sa flotte au 1er octobre de l'année précédant l'année en cours.

Article D611-4

Pour les collectivités ou établissements publics, les cotisations sont exigibles le 1er juillet de chaque année.

Toutefois, Aéroports de Paris peut être appelé à verser, au début de chaque année, un acompte basé sur les recettes provenant des redevances d'aéroports afférentes à l'avant-dernière année précédant l'année en cours.

Article D611-5

Les cotisations sont versées à titre de fonds de concours.

Les titres de perception sont établis par le ministre chargé de l'aviation civile et assignés sur la recette générale des finances de Paris.

Annexes

Annexe I à la section I du chapitre Ier du titre III du livre Ier de la troisième partie du code de l'aviation civile (art. D131-1 à D131-10)

REGLES DE L'AIR

Article Annexe I : Chapitre Ier

CHAPITRE Ier : Définitions.

Dans le présent document :

- le terme service correspond à la notion de fonctions ou de service assuré,
- le terme organisme désigne une entité administrative chargée d'assurer un service.

Les termes employés dans ce document ont la signification suivante :

Accident : Événement lié à l'utilisation d'un aéronef qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve ;

- dans l'aéronef, ou

-en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou

-directement exposée au souffle des réacteurs,

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou

b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performance ou de vol, et

- qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailerons, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ; ou

c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Note 1. - A seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.

Note 2. - Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée.

Accord ADS : Plan de compte rendu ADS qui fixe les conditions qui régissent les comptes rendus de données ADS (c'est-à-dire les données nécessaires à l'organisme des services de la circulation aérienne et la fréquence des comptes rendus ADS, qui doivent être convenues avant que ne débute la fourniture des services ADS).

Note. - Les modalités d'un accord ADS sont échangées entre le système sol et l'aéronef au moyen d'un contrat ou d'une série de contrats.

Acrobaties aériennes (ou Voltige aérienne) : Manœuvres effectuées intentionnellement par un aéronef, comportant un changement brusque d'assiette, une position anormale ou une variation anormale de la vitesse.

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

Note : Les règles de l'air se rapportant aux aérodromes et à leur utilisation s'appliquent également, sauf mention contraire, aux emplacements sur lesquels l'atterrissage et le décollage sont permis conformément aux articles

D. 132-4 et suivants du code de l'aviation civile.

Aérodrome contrôlé : Aérodrome où le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome.

Note. - L'expression aérodrome contrôlé indique que le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome, mais n'implique pas nécessairement l'existence d'une zone de contrôle.

Aérodrome de dégagement : Aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu. On distingue les aérodromes de dégagement suivants :

Aérodrome de dégagement au décollage. Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ.

Aérodrome de dégagement en route. Aérodrome où un aéronef peut atterrir si une anomalie ou une urgence se produit en route. Aérodrome de dégagement à destination. Aérodrome de dégagement vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu.

Note. - L'aérodrome de départ d'un vol peut aussi être son aérodrome de dégagement en route ou à destination.

Aérodynes (cf. Doc OACI 9713, définition H26) : Tout aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des forces aérodynamiques.

Aéronef (cf. Code de l'aviation civile) : Tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs.

Aéronef - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

Aérostat (cf. Doc OACI 9713, définition L93) : Tout aéronef dont la sustentation est principalement due à sa flottabilité dans l'air.

Aire à signaux : Aire d'aérodrome sur laquelle sont disposés des signaux au sol.

Aire d'atterrissage : Partie d'une aire de mouvement destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs.

Aire de manœuvre : Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic.

Aire de mouvement : Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic.

Aire de trafic : Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

ALERFA : Expression conventionnelle désignant une phase d'alerte.

Altitude : Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et le niveau moyen de la mer (MSL).

Altitude de transition : Altitude à laquelle ou au dessous de laquelle la position verticale d'un aéronef est donnée par son altitude.

Altitude pression : Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type (*).

(*) Selon la définition figurant dans l'Annexe 8 OACI (Navigabilité des aéronefs).

Approche finale : Partie d'une procédure d'approche aux instruments qui commence au repère ou point spécifié d'approche finale ou, lorsque ce repère ou ce point ne sont pas spécifiés,

a) à la fin du dernier virage conventionnel, virage de base ou virage en rapprochement d'une procédure d'attente en hippodrome, si celle-ci est spécifiée ; ou

b) au point d'interception de la dernière route spécifiée dans la procédure d'approche ;

et qui se termine en un point situé au voisinage d'un aérodrome et à partir duquel :

1) un atterrissage peut être exécuté ; ou

2) une procédure d'approche interrompue est amorcée.

Autorisation du contrôle de la circulation aérienne (ou Clearance) : Autorisation accordée à un aéronef de manœuvrer dans des conditions spécifiées par un organisme du contrôle de la circulation aérienne.

Note 1. - Pour plus de commodité, on emploie souvent la forme abrégée autorisation lorsque le contexte précise la nature de cette autorisation.

Note 2. - La forme abrégée autorisation peut être suivie des mots de circulation au sol, de décollage, de départ, en route, d'approche ou d'atterrissage pour indiquer la phase du vol à laquelle s'applique l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne.

Autorisation en aval : Autorisation délivrée à un aéronef par un organisme du contrôle de la circulation aérienne qui n'est pas l'autorité de contrôle actuelle de cet aéronef.

Autorité ATS compétente : L'autorité appropriée désignée par l'État chargé de fournir les services de la circulation aérienne dans un espace aérien donné.

Autorité compétente :

a) Pour les vols au-dessus de la haute mer, l'autorité appropriée de l'État d'immatriculation.

b) Dans tous les autres cas, l'autorité appropriée de l'État dont relève le territoire survolé.

Avion : Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Ballon libre non habité : Aérostat non entraîné par un organe moteur, non habité, en vol libre.

Bureau de piste des services de la circulation aérienne : Organisme chargé de recevoir des comptes rendus concernant les services de la circulation aérienne et des plans de vol déposés avant le départ.

Note. - Un bureau de piste des services de la circulation aérienne peut être un organisme distinct ou être combiné avec un organisme existant, par exemple avec un autre organisme des services de la circulation aérienne, ou un organisme du service d'information aéronautique.

Bureau NOTAM international : Tout bureau désigné par un État pour échanger des NOTAM sur le plan international.

Cap : Orientation de l'axe longitudinal de l'aéronef, généralement exprimée en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique, compas ou grille).

Capacité déclarée : Mesure de l'aptitude du système du contrôle de la circulation aérienne (ATC), ou de l'un quelconque de ses sous-systèmes ou positions d'utilisation, à fournir un service aux aéronefs dans le cadre des activités normales. Elle est exprimée en fonction du nombre d'aéronefs qui entrent dans une portion spécifiée de l'espace aérien dans un temps donné, compte dûment tenu des conditions météorologiques, de la configuration, du personnel et des moyens de l'organisme ATC ainsi que de tout autre facteur qui peut influencer sur la charge de travail du contrôleur chargé de l'espace aérien considéré.

Centre de contrôle régional (ACC) : Organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour les vols contrôlés dans les régions de contrôle relevant de son autorité.

Centre de coordination de sauvetage (RCC) : Organisme chargé d'assurer l'organisation efficace du service de recherches et de sauvetage et de coordonner les opérations à l'intérieur d'une région de recherches et de sauvetage.

Centre d'information de vol (FIC) : Organisme chargé d'assurer le service d'information de vol et le service d'alerte.

Centre météorologique : Centre désigné pour procurer l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale.

Circuit d'aérodrome : Trajet de principe associé à un aérodrome indiquant les manœuvres successives que doivent effectuer en tout ou partie les aéronefs en vol utilisant l'aérodrome.

Circulation aérienne : Ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome.

Circulation à la surface : Déplacement d'un aéronef, par ses propres moyens, à la surface d'un aérodrome, à l'exclusion des décollages et des atterrissages.

Circulation d'aérodrome : Ensemble de la circulation sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome et des aéronefs évoluant aux abords de cet aérodrome.

Note. - Un aéronef est aux abords d'un aérodrome lorsqu'il se trouve dans un circuit d'aérodrome, lorsqu'il y entre ou lorsqu'il en sort.

Circulation en vol rasant : Déplacement d'un hélicoptère/ADAV (Avion à Décollage et Atterrissage à la Verticale) au-dessus de la surface d'un aérodrome, normalement dans l'effet de sol et à une vitesse-sol inférieure à 37 km/h (20 kt).

Note. - La hauteur effective peut varier et certains hélicoptères devront peut-être circuler en vol rasant à plus de 8 m (25 ft) au-dessus du sol pour réduire la turbulence due à l'effet de sol ou avoir suffisamment de dégageage pour les charges à l'élingue.

Communications air-sol : Communications bilatérales entre aéronefs et stations ou points au sol.

Communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) : Moyen de communication par liaison de données pour les communications ATC entre le contrôleur et le pilote.

Communications par liaison de données : Mode de communication dans lequel l'échange des messages se fait par liaison de données.

Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) : Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

Note. - Les minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue figurent au § 4.

Conditions météorologiques de vol à vue (VMC) : Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minimums spécifiés.

Note. - Les minimums spécifiés figurent au § 4.

Contrat ADS : Moyen par lequel les modalités d'un accord ADS sont échangées entre le système sol et l'aéronef, et qui spécifie les conditions dans lesquelles les comptes rendus ADS débutent et les données qu'ils comprennent.

Note. - Le terme contrat ADS est un terme générique qui désigne, selon le cas, un contrat d'événement ADS, un contrat ADS à la demande, un contrat périodique ADS ou un mode d'urgence. La transmission au sol des comptes rendus ADS peut être mise en oeuvre entre systèmes au sol.

Contrôle d'aérodrome : Service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome.

Contrôle d'approche : Service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ.

Contrôle régional : Service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'intérieur des régions de contrôle.

Croisière ascendante : Technique de vol en croisière applicable à un avion, qui résulte en un accroissement net de l'altitude à mesure que la masse de l'avion diminue.

Déclinaison de station : Écart entre la direction de la radiale zéro degré d'une station VOR et la direction du nord vrai, déterminé au moment de l'étalonnage de la station.

DETRESFA : Expression conventionnelle désignant une phase de détresse.

Durée totale estimée : Dans le cas des vols IFR, temps que l'on estime nécessaire à l'aéronef, à partir du décollage, pour arriver à la verticale du point désigné, défini par référence au repère d'approche initiale (IAF), à partir duquel il est prévu qu'une procédure d'approche aux instruments sera amorcée, ou, si l'aérodrome de destination ne dispose pas d'aide de navigation, pour arriver à la verticale de l'aérodrome de destination. Dans le cas des vols VFR, temps que l'on estime nécessaire à l'aéronef, à partir du décollage, pour arriver à la verticale de l'aérodrome de destination.

Durée totale estimée - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

Espace aérien à service consultatif : Espace aérien de dimensions définies, ou route désignée, où le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

Espace aérien contrôlé : Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré selon la classification des espaces aériens.

Note. - Le terme espace aérien contrôlé est un terme générique désignant les espaces aériens ATS des classes A, B, C, D et E qui sont décrits en 2.6 de l'Annexe 2 Services de la circulation aérienne .

Espaces aériens des services de la circulation aérienne : Espaces aériens de dimensions définies, désignés par une lettre de l'alphabet, à l'intérieur desquels des types précis de vol sont autorisés et pour lesquels il est spécifié des services de la circulation aérienne et des règles d'exploitation.

Note. - Les espaces aériens ATS appartiennent aux classes A à G, comme il est indiqué dans l'Appendice 4 de l'Annexe 2 Services de la circulation aérienne .

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

Gestion des courants de trafic aérien (ATFM) : Service destiné à contribuer à la sécurité, à l'ordre et à la rapidité de l'écoulement de la circulation aérienne en faisant en sorte que la capacité ATC soit utilisée au maximum et que le volume de trafic soit compatible avec les capacités déclarées par l'autorité ATS compétente.

Hauteur : Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et un niveau de référence spécifié.

Hélicoptère (cf. Doc OACI 9713, définition H 36) : Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Heure d'approche prévue : Heure à laquelle les services ATC prévoient qu'un aéronef, à la suite d'un retard, quittera le point d'attente pour exécuter son approche en vue d'un atterrissage.

Note. - L'heure réelle à laquelle l'aéronef quitte le point d'attente dépend de l'autorisation d'approche.

Heure estimée d'arrivée : Dans le cas des vols IFR, heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale du point désigné, défini par référence au repère d'approche initiale (IAF), à partir duquel il est prévu qu'une procédure d'approche aux instruments sera amorcée, ou, si l'aérodrome ne dispose pas d'aide de navigation, heure à laquelle l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome. Dans le cas des vols VFR, heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome.

Heure estimée d'arrivée - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

Heure estimée de départ du poste de stationnement : Heure à laquelle il est estimé que l'aéronef commencera à se déplacer pour le départ.

IFR : Abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments.

IMC : Abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol aux instruments.

INCERFA : Expression conventionnelle désignant une phase d'incertitude.

Incident : Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Note. - Les types d'incidents qui intéressent particulièrement l'Organisation de l'aviation civile internationale pour les études de prévention des accidents sont énumérés dans le Manuel de compte rendu accident/incident de l'OACI (Doc 9156).

Information de trafic (ou Information de circulation) : Renseignements donnés à un pilote par un organisme des services de la circulation aérienne pour l'avertir que d'autres aéronefs, dont la présence est connue ou observée, peuvent se trouver à proximité de sa position ou de sa route prévue, afin de l'aider à éviter une collision.

Intégrité (données aéronautiques) : Degré d'assurance qu'une donnée aéronautique et sa valeur n'ont pas été perdues ou altérées depuis la création de la donnée ou sa modification autorisée.

Limite d'autorisation : Point jusqu'où est valable une autorisation du contrôle de la circulation aérienne accordée à un aéronef.

Membre d'équipage de conduite : Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Moyens de communication en mode conférence : Moyens de communication permettant de tenir, entre trois points ou plus simultanément, des conversations verbales directes.

Moyens de communication par téléimpression : Moyens de communication permettant d'enregistrer automatiquement à chaque extrémité d'un circuit, par téléimpression, tous les messages transmis sur ce circuit.

Navigation de surface (RNAV) : Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans la limite de la couverture des aides de navigation de référence au sol ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces deux moyens.

Niveau : Terme générique employé pour indiquer la position verticale d'un aéronef en vol et désignant, selon le cas, une hauteur, une altitude ou un niveau de vol.

Niveau de croisière : Niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol.

Niveau de vol (FL) : Surface isobare, liée à une pression de référence spécifiée, soit 1 013,2 hectopascals (hPa) et séparée des autres surfaces analogues par des intervalles de pression spécifiés.

Note 1. - Un altimètre barométrique étalonné d'après l'atmosphère type :

- a) calé sur le QNH, indique l'altitude ;
- b) calé sur le QFE, indique la hauteur par rapport au niveau de référence QFE ;
- c) calé sur une pression de 1 013,2 hPa, peut être utilisé pour indiquer des niveaux de vol.

Note 2. - Les termes hauteur et altitude, utilisés dans la Note 1 ci-dessus, désignent des hauteurs et des altitudes altimétriques et non géométriques.

NOTAM : Avis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautiques, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes.

Nuit : Période pendant laquelle le centre du disque solaire se trouve à plus de 6 degrés en dessous de l'horizon. Il est admis que :

- pour des latitudes comprises entre 30° et 60° la nuit commence 30 minutes après le coucher du soleil et se termine 30 minutes avant le lever du soleil ;
- pour des latitudes inférieures ou égales à 30° la nuit commence 15 minutes après le coucher du soleil et se termine 15 minutes avant le lever du soleil.

Organisme accepteur : Le prochain organisme du contrôle de la circulation aérienne à prendre en charge un aéronef.

Organisme AFIS : Organisme rendant le service d'information de vol et le service d'alerte au bénéfice des aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome de certains aérodromes non contrôlés.

Organisme AFIS - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

Organisme des services de la circulation aérienne : Terme générique désignant, selon le cas, un organisme du contrôle de la circulation aérienne, un centre d'information de vol ou un bureau de piste des services de la circulation aérienne.

Organisme de contrôle d'approche (APP) : Organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs en vol contrôlés arrivant à un ou plusieurs aérodromes ou partant de ces aérodromes.

Organisme de contrôle de la circulation aérienne : Terme générique désignant, selon le cas, un centre de contrôle régional, un organisme de contrôle d'approche ou une tour de contrôle d'aérodrome.

Organisme transféreur : Organisme du contrôle de la circulation aérienne en train de transférer à l'organisme suivant, le long de la route, la responsabilité d'assurer à un aéronef le service du contrôle de la circulation aérienne.

Performances humaines : Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

Personnel critique pour la sécurité : Personnes qui pourraient compromettre la sécurité aérienne en s'acquittant inadéquatement de leurs devoirs et fonctions. Cette définition englobe, sans s'y limiter, les membres d'équipage, le personnel d'entretien d'aéronef et les contrôleurs de la circulation aérienne.

Phase d'urgence : Terme générique qui désigne, selon le cas, la phase d'incertitude, la phase d'alerte ou la phase de détresse.

Phase d'alerte : Situation dans laquelle on peut craindre pour la sécurité d'un aéronef et de ses occupants.

Phase de détresse : Situation dans laquelle il y a tout lieu de penser qu'un aéronef et ses occupants sont menacés d'un danger grave et imminent et qu'ils ont besoin d'un secours immédiat.

Phase d'incertitude : Situation dans laquelle il y a lieu de douter de la sécurité d'un aéronef et de ses occupants.

Pilote commandant de bord : Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

Piste : Aire rectangulaire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs.

Plafond : Hauteur, au-dessus du sol ou de l'eau, de la plus basse couche de nuages qui, au-dessous de 6 000 m (20 000 ft) couvre plus de la moitié du ciel.

Plan de vol (PLN) : Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.

Note. - Les spécifications applicables aux plans de vol figurent dans l'annexe relative aux règles de l'air. Lorsque l'expression formulaire de plan de vol est utilisée, elle désigne le modèle de plan de vol qui figure à l'Appendice 2 des PANS-ATM de l'OACI.

Plan de vol déposé (FPL) : Le plan de vol tel qu'il a été déposé auprès d'un organisme ATS par le pilote ou son représentant désigné, ne comportant pas de modifications ultérieures.

Plan de vol en vigueur : Plan de vol comprenant les modifications éventuelles résultant d'autorisations postérieures à l'établissement du plan de vol initial.

Plan de vol répétitif (RPL) : Plan de vol concernant une série de vols dont les caractéristiques de base sont identiques et qui sont effectués de façon régulière et fréquente, qu'un exploitant remet aux organismes ATS pour que ceux-ci le conservent et l'utilisent de manière répétitive.

Planeur : Aérodrome non entraîné par un organe moteur, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Point d'arrêt avant piste : Point désigné en vue de protéger une piste, une surface de limitation d'obstacles ou une zone critique/sensible d'ILS/MLS, auquel les aéronefs et véhicules circulant à la surface s'arrêteront et attendront, sauf autorisation contraire de la tour de contrôle d'aérodrome.

Point de cheminement : Emplacement géographique spécifié utilisé pour définir une route à navigation de surface ou la trajectoire d'un aéronef utilisant la navigation de surface. Les points de cheminement sont désignés comme suit :

Point de cheminement par le travers : Point de cheminement qui nécessite une anticipation

du virage de manière à intercepter le segment suivant d'une route ou d'une procédure ; ou

Point de cheminement à survoler : Point de cheminement auquel on amorce un virage pour rejoindre le segment suivant d'une route ou d'une procédure.

Point de compte rendu : Emplacement géographique déterminé, par rapport auquel la position d'un aéronef peut être signalée.

Point de transfert de contrôle : Point défini situé sur la trajectoire de vol d'un aéronef où la responsabilité d'assurer les services du contrôle de la circulation aérienne à cet aéronef est transférée d'un organisme de contrôle ou d'une position de contrôle à l'organisme ou à la position suivante.

Point de transition : Point où un aéronef naviguant sur un tronçon de route ATS défini par référence à des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence (VOR) doit en principe transférer son principal repère de navigation de l'installation située en arrière de l'aéronef à la première installation située en avant de lui.

Note. - Les points de transition sont établis afin d'assurer, à tous les niveaux de vol à utiliser, l'équilibre optimal entre les installations, du point de vue de l'intensité et de la qualité de la réception, et afin de fournir une source commune de guidage en azimuth pour tous les aéronefs évoluant sur le même secteur d'un tronçon de route.

Point significatif : Emplacement géographique spécifié utilisé pour définir une route ATS ou la trajectoire d'un aéronef, ainsi que pour les besoins de la navigation et des services de la circulation aérienne.

Portée visuelle de piste (RVR) : Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.

Précision (d'une valeur) : Degré de conformité entre une valeur mesurée ou estimée et la valeur réelle.

Note. - Dans le cas de données de position mesurées, la précision est normalement exprimée sous forme de distance par rapport à une position désignée, à l'intérieur de laquelle il y a une probabilité définie que la position réelle se trouve.

Prévision : Exposé de conditions météorologiques prévues pour une heure ou une période définies et pour une zone ou une partie d'espace aérien déterminées.

Principes des facteurs humains : Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.

Procédure d'approche aux instruments : Série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de bord, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie, jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué, puis, si l'atterrissage n'est pas effectué, jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables.

Publication d'information aéronautique (AIP) : Publication d'un État, ou éditée par décision d'un État, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne.

Qualité de données : Degré ou niveau de confiance que les données fournies répondent aux exigences de leurs utilisateurs en matière de précision, de résolution et d'intégrité.

Qualité de navigation requise (RNP) : Expression de la performance de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l'intérieur d'un espace aérien défini.

Note. - La performance et les spécifications de navigation sont définies en fonction du type et/ou de l'application de RNP considérés.

Radiotéléphonie : Mode de radiocommunication prévu principalement pour l'échange d'informations vocales.

Référentiel géodésique : Ensemble minimal de paramètres nécessaire pour définir la situation et l'orientation du système de référence local par rapport au système ou cadre de référence mondial.

Région de contrôle : Espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface.

Région de contrôle terminale (TMA) : Région de contrôle établie, en principe, au carrefour de routes ATS aux environs d'un ou de plusieurs aérodromes importants.

Région d'information de vol (FIR) : Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés.

Renseignements AIRMET : Renseignements établis et communiqués par un centre de veille météorologique, concernant l'apparition effective ou prévue de phénomènes météorologiques en route spécifiés qui peuvent affecter la sécurité des vols exécutés à basse altitude et qui ne sont pas déjà inclus dans les prévisions destinées aux dits vols dans la région d'information de vol concernée ou l'une de ses sous-régions.

Note : en France, ces renseignements sont communiqués sous la forme de cartes de prévisions de temps significatif TEMSI. La carte TEMSI France est une carte schématique du temps significatif prévu à heure fixe, où ne sont portés que les phénomènes importants et les masses nuageuses. Elle est élaborée pour les vols à basse altitude.

Renseignements SIGMET : Renseignements établis et communiqués par un centre de veille météorologique, concernant l'occurrence effective ou prévue de phénomènes météorologiques en route spécifiés qui peuvent affecter la sécurité de l'exploitation aérienne.

Route : Projection sur la surface de la terre de la trajectoire d'un aéronef, trajectoire dont l'orientation, en un point quelconque, est généralement exprimée en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique ou grille).

Route à navigation de surface : Route ATS établie à l'usage des aéronefs qui peuvent utiliser la navigation de surface.

Route à service consultatif : Route désignée le long de laquelle le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

Route ATS : Route déterminée destinée à canaliser la circulation pour permettre d'assurer les services de la circulation aérienne

Note 1. - L'expression route ATS est utilisée pour désigner, selon le cas, les voies aériennes, les routes à service consultatif, les routes contrôlées ou les routes non contrôlées, les routes d'arrivée ou les routes de départ, etc.

Note 2. - Une route ATS est définie par des caractéristiques qui comprennent un indicatif de route ATS, la route à suivre et la distance entre des points significatifs (points de cheminement), des prescriptions de compte rendu et l'altitude de sécurité la plus basse déterminée par l'autorité ATS compétente.

Service automatique d'information de région terminale (ATIS) : Service assuré dans le but de fournir automatiquement et régulièrement des renseignements à jour aux aéronefs à l'arrivée et au départ, tout au long de la journée ou d'une partie déterminée de la journée :

Service automatique d'information de région terminale par liaison de données (D-ATIS) :

Service ATIS assuré au moyen d'une liaison de données.

Service automatique d'information de région terminale par liaison vocale (ATIS-voix) :

Service ATIS assuré au moyen de diffusions vocales continues et répétées.

Service consultatif de la circulation aérienne : Service fourni à l'intérieur de l'espace aérien à service consultatif aux fins d'assurer, autant que possible, l'espacement des avions volant conformément à un plan de vol IFR.

Service d'alerte : Service assuré dans le but d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherches et de sauvetage et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

Service de gestion d'aire de trafic : Service fourni pour assurer la régulation des activités et des mouvements des aéronefs et des autres véhicules sur une aire de trafic.

Service de la circulation aérienne (ATS) : Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).

Service d'information de vol : Service assuré dans le but de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols.

Service du contrôle de la circulation aérienne (Service ATC) : Service assuré dans le but :

a) d'empêcher :

1) les collisions entre aéronefs ;

2) les collisions sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et les obstacles ;

b) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne.

Service fixe aéronautique (SFA) : Service de télécommunications entre points fixes déterminés, prévu essentiellement pour la sécurité de la navigation aérienne et pour assurer la régularité, l'efficacité et l'économie d'exploitation des services aériens.

Service mobile aéronautique : Service mobile entre stations aéronautiques et stations d'aéronef, ou entre stations d'aéronef, auquel les stations d'engin de sauvetage peuvent également participer ; les stations de radiobalise de localisation des sinistres peuvent également participer à ce service sur des fréquences de détresse et d'urgence désignées.

Station aéronautique : Station terrestre du service mobile aéronautique. Dans certains cas, une station aéronautique peut, par exemple, être placée à bord d'un navire ou d'une plate-forme en mer.

Station de télécommunications aéronautiques : Station du service des télécommunications aéronautiques.

Station radio de contrôle air-sol : Station de télécommunications aéronautiques à qui incombe en premier lieu l'acheminement des communications ayant trait aux opérations et au contrôle des aéronefs dans une région donnée.

Substances psychoactives : Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.

Suggestion de manœuvre d'évitement : Suggestion d'un organisme des services de la circulation aérienne au pilote d'un aéronef pour l'aider à éviter une collision en lui indiquant les manœuvres à exécuter.

Surveillance dépendante automatique (ADS) : Technique de surveillance dans le cadre de laquelle les aéronefs transmettent automatiquement, sur liaison de données, des données fournies par les systèmes embarqués de navigation et de détermination de la position, et comprenant l'identification de l'aéronef, la position en quatre dimensions ainsi que d'autres données, selon les besoins.

Système anticollision embarqué (ACAS) : Système embarqué qui, au moyen des signaux du transpondeur de radar secondaire de surveillance (SSR) et indépendamment des systèmes sol, renseigne le pilote sur les aéronefs dotés d'un transpondeur SSR qui risquent d'entrer en conflit avec son aéronef.

Tour de contrôle d'aérodrome (TWR) : Organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome.

Type de RNP : Valeur de confinement exprimée sous forme de distance en milles marins par rapport à la position voulue, à l'intérieur de laquelle sont censés se trouver les aéronefs pendant au moins 95 % du temps de vol total.

Exemple. - La RNP 4 représente une précision de navigation de plus ou moins 7,4 km (4 NM), sur la base d'un confinement de 95 %.

Usage de substances psychoactives qui pose des problèmes : Usage par du personnel aéronautique d'une ou de plusieurs substances psychoactives qui est tel :

- a) qu'il constitue un risque direct pour celui qui consomme ou qu'il compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui ; et/ou
- b) qu'il engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel social, mental ou physique.

VFR : Abréviation utilisée pour désigner les règles de vol à vue.

Virage de base : Virage exécuté par un aéronef au cours de l'approche initiale, entre l'extrémité de la trajectoire d'éloignement et le début de la trajectoire d'approche intermédiaire ou finale. Ces deux trajectoires ne sont pas exactement opposées.

Note. - Les virages de base peuvent être exécutés en vol horizontal ou en descente, selon les conditions d'exécution de chaque procédure.

Visibilité : La visibilité pour l'exploitation aéronautique correspond à la plus grande des deux valeurs suivantes :

- a) la plus grande distance à laquelle on peut voir et reconnaître un objet noir de dimensions appropriées situé près du sol lorsqu'il est observé sur un fond lumineux ;
- b) la plus grande distance à laquelle on peut voir et identifier des feux d'une intensité voisine de 1000 candelas lorsqu'ils sont observés sur un fond non éclairé.

Note : Les deux distances sont différentes pour un coefficient d'atténuation donné de l'atmosphère, et la distance b) varie selon la luminance du fond. La distance a) est représentée par la portée optique météorologique (POM).

Visibilité au sol : Visibilité sur un aérodrome, communiquée par un observateur accrédité.

Visibilité en vol : Visibilité vers l'avant, à partir du poste de pilotage d'un aéronef en vol.

VMC : Abréviations utilisées pour désigner les conditions météorologiques de vol à vue.

Voie aérienne (AWY) : Région de contrôle ou portion de région de contrôle présentant la forme d'un couloir.

Voie de circulation : Voie définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée pour la circulation au sol des aéronefs et destinée à assurer la liaison entre deux parties de l'aérodrome.

Vol contrôlé : Tout vol exécuté conformément à une autorisation du contrôle de la circulation aérienne.

Vol IFR : Vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments.

Vol VFR : Vol effectué conformément aux règles de vol à vue.

Vol VFR spécial : Vol VFR autorisé par le contrôle de la circulation aérienne à l'intérieur d'une zone de contrôle dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions VMC.

Zone de contrôle (CTR) : Espace aérien contrôlé s'étendant verticalement à partir de la surface jusqu'à une limite supérieure spécifiée.

Zone dangereuse : Espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel des activités dangereuses pour le vol des aéronefs peuvent se dérouler pendant des périodes spécifiées.

Zone interdite : Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit.

Zone réglementée : Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées.

Zone réservée temporairement (TRA) (cf. ECAC Airspace Planning Manual - Volume 2) : Espace aérien réservé à l'usage d'utilisateurs spécifiques pendant une durée déterminée, et au travers duquel d'autres aéronefs peuvent être autorisés à transiter avec une clairance ATC.

Zone de ségrégation temporaire (TSA) (cf. ECAC Airspace Planning Manual - Volume 2) : Espace aérien réservé à l'usage exclusif d'utilisateurs spécifiques pendant une durée déterminée.

Zone de ségrégation temporaire transfrontalière (CBA) (cf. ECAC Airspace Planning Manual - Volume 2) : Espace aérien au-dessus de frontières internationales réservé à l'usage exclusif d'utilisateurs spécifiques pendant une durée déterminée.

Article Annexe I : Chapitre II

CHAPITRE II : Domaine d'application des règles de l'air

2.1 Application territoriale des règles de l'air

2.1.1 (Réservé)

2.1.2 Pour le survol des parties de la haute mer où l'Etat français a accepté, en vertu d'un accord régional de navigation aérienne, la responsabilité de la fourniture de services de la circulation aérienne, l'autorité ATS compétente dont il est question dans la présente Annexe est l'autorité appropriée désignée par l'État français chargé de fournir ces services.

Note. - Par accord régional de navigation aérienne, on entend un accord approuvé par le Conseil de l'OACI, en principe sur l'avis d'une réunion régionale de navigation aérienne.

2.2 Règles à appliquer

En vol comme sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, un aéronef est utilisé conformément aux règles générales et, en vol, suivant le cas :

- conformément aux règles de vol à vue ;
- conformément aux règles de vol aux instruments.

Note 1. - Les § 2.6.1 et 2.6.3 de l'annexe relative aux services de la circulation aérienne contiennent des renseignements sur les services fournis aux aéronefs exploités conformément aux règles VFR et IFR dans les sept classes d'espaces aériens ATS.

Note 2. - Un pilote peut décider de voler suivant les règles de vol aux instruments dans les conditions météorologiques de vol à vue ou y être invité par l'autorité ATS compétente.

2.3 Responsabilité pour l'application des règles de l'air

2.3.1 Responsabilité du pilote commandant de bord

Le pilote commandant de bord d'un aéronef, qu'il tienne ou non les commandes, est responsable de l'application des règles de l'air à la conduite de son aéronef ; toutefois, il peut déroger à ces règles s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité.

La personne mettant en œuvre un aéronef non habité est responsable de l'application des règles de l'air.

§2.3.1 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

2.3.2 Action préliminaire au vol

Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord d'un aéronef prend connaissance de tous les renseignements disponibles utiles au vol projeté. Pour les vols hors des abords d'un aérodrome et pour tous les vols IFR, l'action préliminaire au vol comprend l'étude attentive des bulletins et prévisions météorologiques disponibles les plus récents, en tenant compte des besoins en carburant et d'un aérodrome de dégagement, au cas où le vol ne pourrait pas se dérouler comme prévu.

2.4 Autorité du pilote commandant de bord d'un aéronef

Le pilote commandant de bord d'un aéronef décide en dernier ressort de l'utilisation de cet aéronef tant qu'il en a le commandement.

2.5 Usage de substances psychoactives qui pose des problèmes

Les personnes qui assurent des fonctions critiques pour la sécurité de l'aviation (personnel critique pour la sécurité) n'exercent pas ces fonctions si elles se trouvent sous l'influence de quelque substance psychoactive que ce soit qui altère les performances humaines. Ces personnes ne se livrent à aucun usage de substances qui pose des problèmes.

Article Annexe I : Chapitre III

CHAPITRE III : Règles générales

3.1 Protection des personnes et des biens

3.1.1. Négligence ou imprudence dans la conduite des aéronefs

Un aéronef n'est pas conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la vie ou les biens de tiers.

3.1.2 Niveau minimal

Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, les aéronefs ne volent pas au-dessous du niveau minimal fixé au 4.6 (vols VFR), 5.1.2 (vols IFR) et au-dessous du niveau minimal fixé par arrêté pour le survol des villes ou autres agglomérations, ou des rassemblements de personnes ou d'animaux en plein air, ainsi que le survol de certaines installations ou établissements. Les aéronefs volent à une hauteur suffisante permettant, en cas d'urgence, lors du survol des villes ou autres agglomérations d'atterrir sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens à la surface.

Des dérogations peuvent être accordées par le préfet du département après avis technique des services compétents de l'aviation civile.

Note. - Voir notamment :

- §4.6 les hauteurs minimales qui s'appliquent aux vols VFR, et §5.1.2 les niveaux minimaux qui s'appliquent aux vols IFR,
- Arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux,
- Arrêté du 15 juin 1959 précisant les marques distinctives à apposer sur les hôpitaux, centres de repos ou tout autre établissement ou exploitation, pour en interdire le survol à basse altitude,
- Décrets et arrêtés relatifs aux parcs nationaux et aux réserves naturelles.

§3.1.2 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

3.1.3 Niveaux de croisière

Les niveaux de croisière auxquels est effectué un vol ou une partie d'un vol sont exprimés :

- a) en niveaux de vol, pour les vols effectués à un niveau égal ou supérieur au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à un niveau supérieur à l'altitude de transition ; b) en altitudes, pour les vols effectués à une altitude inférieure au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à une altitude égale ou inférieure à l'altitude de transition.

Note. - Le système de niveaux de vol est prescrit dans les Procédures pour les services de navigation aérienne - Exploitation technique des aéronefs (Doc OACI 8168).

3.1.4 Jet d'objets ou pulvérisation

Rien n'est jeté ou pulvérisé d'un aéronef en vol sauf dans les conditions prescrites par l'autorité compétente et de la manière indiquée dans les renseignements, avis et/ou autorisations provenant de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

3.1.5 Remorquage

Un aéronef ou autre objet n'est remorqué par un aéronef qu'en conformité des dispositions prescrites par l'autorité compétente et de la manière indiquée dans les renseignements, avis et/ou autorisations provenant de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

3.1.6 Descente en parachute

Les descentes en parachute, sauf en cas de force majeure, ne sont effectuées que dans les conditions prescrites par l'autorité compétente et de la manière indiquée dans les renseignements, avis et/ou autorisations provenant de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

Note. - Voir l'instruction du 29 juillet 1981 relative aux activités de parachutage.

3.1.7 Acrobaties aériennes (Voltige)

Aucune acrobatie n'est exécutée par un aéronef si ce n'est dans les conditions prescrites par l'autorité compétente et de la manière indiquée dans les renseignements, avis et/ou autorisations provenant de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

Note. - Voir l'arrêté du 10 février 1958 portant réglementation de la voltige aérienne pour les aéronefs civils.

3.1.8 Vols en formation

Les aéronefs ne volent en formation qu'après entente préalable entre les pilotes commandants de bord des divers aéronefs participant au vol et, si ce dernier a lieu en espace aérien contrôlé, conformément aux conditions prescrites par les autorités ATS compétentes. Ces conditions comprennent les suivantes :

- a) la formation se comporte comme un seul aéronef en ce qui concerne la navigation et le compte rendu de position ;
- b) la séparation entre les aéronefs participant au vol est assurée par le chef de formation et les pilotes commandants de bord des autres aéronefs participant au vol, et comprend des périodes de transition pendant lesquelles les aéronefs manœuvrent pour atteindre leur propre séparation dans la formation et pendant les manœuvres de rassemblement et de dégagement ;
- c) une distance d'un maximum de 0,5 NM latéralement et longitudinalement et de 100 ft verticalement est maintenue par chaque élément de la formation par rapport au chef de formation.

3.1.9 Ballons libres non habités

Un ballon libre non habité est exploité de manière qu'il présente le moins de danger possible pour les personnes, les biens ou d'autres aéronefs, et conformément aux conditions spécifiées dans l'Appendice 4.

Note. - Les dispositions de l'appendice 4 seront développées ultérieurement.

3.1.10 Zones interdites et zones réglementées

Les aéronefs ne volent à l'intérieur d'une zone interdite ou d'une zone réglementée au sujet desquelles des renseignements ont été dûment diffusés, que s'ils se conforment aux restrictions de l'État sur le territoire duquel ces zones sont établies, ou que s'ils ont obtenu l'autorisation de cet État.

3.2 Prévention des collisions

Note. - Il importe que la vigilance exercée en vue de déceler les risques de collisions ne soit pas relâchée à bord des aéronefs en vol, quels que soient le type de vol et la classe de l'espace aérien dans lequel l'aéronef évolue, et au cours des évolutions sur l'aire de mouvement d'un aéroport.

3.2.1 Proximité

Un aéronef n'évolue pas à une distance d'un autre aéronef telle qu'il puisse en résulter un risque de collision.

3.2.2 Priorité de passage

L'aéronef qui a la priorité de passage conserve son cap et sa vitesse, mais aucune disposition des présentes règles ne dispense le pilote commandant de bord d'un aéronef de l'obligation de prendre les dispositions les plus propres à éviter une collision, y compris les manœuvres anticollision fondées sur des avis de résolution émis par l'équipement ACAS.

Note 1. - Les procédures à suivre pour utiliser l'ACAS figurent dans les PANS-OPS (Doc OACI 8168), Volume I, VIIIe Partie, Chapitre 3.

Note 2. - Des spécifications d'emport d'équipement ACAS figurent dans l'Annexe 6 OACI, 1ère Partie, Chapitre 6.

3.2.2.1 Un aéronef qui, aux termes des règles ci-après, se trouve dans l'obligation de céder le passage à un autre aéronef, évite de passer au-dessus ou au-dessous de ce dernier, ou devant lui, à moins de le faire à bonne distance et de tenir compte de la turbulence de sillage.

3.2.2.2 Aéronefs se rapprochant de face. Lorsque deux aéronefs se rapprochent de face ou presque de face et qu'il y a risque de collision, chacun d'eux oblique vers sa droite.

3.2.2.3 Routes convergentes

Lorsque deux aéronefs se trouvant à peu près au même niveau suivent des routes convergentes, celui qui voit l'autre à sa droite s'en écarte ; toutefois :

- a) les aéroplanes motopropulsés cèdent le passage aux dirigeables, aux planeurs et aux ballons ;
- b) les dirigeables cèdent le passage aux planeurs et aux ballons ;
- c) les planeurs cèdent le passage aux ballons ;
- d) les aéronefs motopropulsés céderont le passage aux aéronefs qui sont vus remorquant d'autres aéronefs ou objets.

3.2.2.4 Dépassement

Un aéronef dépassant est un aéronef qui s'approche d'un autre aéronef par l'arrière suivant une trajectoire formant un angle de moins de 70° avec le plan de symétrie de ce dernier, c'est-à-dire dans une position

telle, par rapport à l'autre aéronef, que, de nuit, il serait dans l'impossibilité de voir l'un quelconque des feux de position gauche (bâbord) ou droit (tribord). Au moment où un aéronef en dépasse un autre, ce dernier a la priorité de passage et l'aéronef dépassant, qu'il soit en montée, en descente ou en palier, s'écarte de la trajectoire de l'autre aéronef en obliquant vers la droite. Aucune modification ultérieure des positions relatives des deux aéronefs ne dispense l'aéronef dépassant de cette obligation jusqu'à ce qu'il ait entièrement dépassé et distancé l'autre aéronef.

3.2.2.5 Atterrissage

3.2.2.5.1 Un aéronef en vol ou manœuvrant au sol ou sur l'eau cède le passage aux aéronefs en train d'atterrir ou en train d'exécuter les phases finales d'une approche.

3.2.2.5.2 Lorsque deux ou plusieurs aéroplanes se rapprochent d'un aéroport afin d'y atterrir, l'aéroplane se trouvant au niveau le plus élevé cède le passage à celui qui se trouve au niveau inférieur, mais ce dernier ne se prévaut pas de cette règle pour se placer devant un autre aéroplane en train d'exécuter les phases finales d'une approche, ou pour le dépasser. Toutefois, les aéroplanes motopropulsés cèdent le passage aux planeurs.

3.2.2.5.3 Atterrissage d'urgence

Un pilote, sachant qu'un autre aéronef est contraint d'atterrir, cède le passage à celui-ci.

3.2.2.6 Décollage

Un aéronef qui circule sur l'aire de mouvement d'un aéroport cède le passage aux aéronefs qui décollent ou sont sur le point de décoller.

3.2.2.7 Aéronefs circulant en surface

3.2.2.7.1 En cas de risque de collision entre deux aéronefs circulant sur l'aire de mouvement d'un aéroport, les règles suivantes s'appliquent :

- a) lorsque deux aéronefs se rapprochent l'un de l'autre de front, ou à peu près de front, chacun d'eux s'arrête ou, dans la mesure du possible, oblique vers sa droite de façon à passer à bonne distance de l'autre ;
- b) lorsque deux aéronefs suivent des routes convergentes, celui qui voit l'autre à sa droite cède le passage ;
- c) un aéronef qui est dépassé par un autre aéronef a la priorité, et l'aéronef dépassant se tient à bonne distance de l'aéronef dépassé.

Note. - Voir en 3.2.2.4 ce que l'on entend par aéronef dépassant.

3.2.2.7.2 Un aéronef qui circule sur l'aire de mouvement s'arrête et attend à tous les points d'arrêt avant piste à moins d'une autorisation contraire émanant de la tour de contrôle d'aéroport.

Note. - Pour les marques de points d'arrêt et les panneaux indicateurs connexes, se reporter à l'arrêté du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aéroports (CHEA) §1.5.1.3.2 Marques de point d'arrêt avant piste et §1.5.2.2 Panneaux d'obligation.

3.2.2.7.3 Un aéronef qui circule sur l'aire de mouvement s'arrête et attend à toutes les barres d'arrêt dont les feux sont allumés, et peut continuer lorsque les feux sont éteints.

Note. - Voir § 3.6.1.4.

3.2.3 Feux réglementaires des aéronefs

Note 1. - Les caractéristiques des feux destinés à répondre aux spécifications de 3.2.3 pour les avions sont spécifiées dans l'Annexe 8 OACI. Les spécifications des feux de position pour les avions figurent dans les Appendices à la 1re et à la 2e Partie de l'Annexe 6 OACI. Les spécifications techniques détaillées des feux pour les avions figurent dans le Manuel de navigabilité (Doc OACI 9760), Volume II, Partie A, Chapitre 4, et pour les hélicoptères dans la Partie A, Chapitre 5, de ce même document.

Note 2.- Dans le contexte de 3.2.3.2 c) et 3.2.3.4 a), on considère qu'un aéronef est en cours de manœuvre lorsqu'il circule au sol ou est remorqué ou lorsqu'il est temporairement immobilisé en cours de circulation au sol ou de remorquage.

Note 3.- Cf. 3.2.6.2 en ce qui concerne les aéronefs à flot.

3.2.3.1 Sauf dans les cas prévus en 3.2.3.5, de nuit ou pendant toute autre période que l'autorité compétente pourrait prescrire tout aéronef en vol allume :

- a) des feux anticollision destinés à attirer l'attention sur lui ;
- b) des feux de position destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur ; il n'allume aucun autre feu qui serait susceptible d'être confondu avec ces feux.

Note. - Pour rendre l'aéronef plus visible, on peut utiliser, en plus des feux anticollision spécifiés dans le Manuel de navigabilité OACI (Doc OACI 9760), Volume II, des feux dont il est équipé à d'autres fins, par exemple les phares d'atterrissage et les projecteurs.

3.2.3.2 Sauf dans les cas prévus en 3.2.3.5, de nuit ou pendant toute autre période que l'autorité compétente pourrait prescrire :

- a) tout aéronef qui se déplace sur l'aire de mouvement d'un aérodrome allume des feux de position destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur et il n'allume aucun autre feu qui serait susceptible d'être confondu avec ces feux ;
- b) à moins qu'il ne soit en position stationnaire et qu'il ne soit autrement éclairé de façon suffisante, tout aéronef, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, allume des feux destinés à indiquer les extrémités de sa structure ;
- c) tout aéronef en cours de manœuvre sur l'aire de mouvement d'un aérodrome allume des feux destinés à attirer l'attention sur lui ;
- d) tout aéronef, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, dont les moteurs sont en marche allume des feux indiquant cette situation.

Note. - S'ils sont placés de façon appropriée sur l'aéronef, les feux de position mentionnés en 3.2.3.1 b) peuvent aussi répondre aux spécifications de 3.2.3.2 b). Les feux anti-collision rouges installés de manière à répondre aux spécifications de 3.2.3.1 a) peuvent aussi répondre à celles de 3.2.3.2 c) et 3.2.3.2 d) à condition qu'ils ne causent pas un éblouissement pénible pour un observateur.

3.2.3.3 Sauf dans les cas prévus en 3.2.3.5, tout aéronef en vol doté de feux anticollision répondant à la spécification de 3.2.3.1 a) allume également ces feux en dehors de la période spécifiée en 3.2.3.1.

3.2.3.4 Sauf dans les cas prévus en 3.2.3.5, tout aéronef :

a) en cours de manœuvre sur l'aire de mouvement d'un aérodrome et doté de feux anticollision répondant à la spécification de 3.2.3.2 c) ; ou

b) se trouvant sur l'aire de mouvement d'un aérodrome et doté de feux répondant à la spécification de 3.2.3.2 d) ; allume également ces feux en dehors de la période spécifiée en 3.2.3.2.

3.2.3.5 Un pilote est autorisé à éteindre les feux à éclats dont l'aéronef est doté pour répondre aux spécifications de 3.2.3.1, 3.2.3.2, 3.2.3.3 et 3.2.3.4 ou à réduire l'intensité de ces feux si ces derniers :

a) le gênent ou risquent de le gêner dans l'exercice de ses fonctions ;

b) causent ou risquent de causer un éblouissement pénible pour un observateur extérieur.

3.2.4 Vol aux instruments dans des conditions fictives

Un aéronef ne volera pas dans des conditions fictives de vol aux instruments à moins :

a) que l'aéronef ne soit équipé de doubles commandes en parfait état de fonctionnement ;

b) qu'un pilote qualifié n'occupe un siège aux commandes lui permettant d'intervenir comme pilote de sécurité suppléant la personne qui pilote dans les conditions fictives de vol aux instruments. Le pilote de sécurité devra avoir un champ de vision satisfaisant vers l'avant et de chaque côté de l'aéronef, sinon un observateur compétent, en communication avec le pilote de sécurité, devra occuper à bord un emplacement d'où son champ de vision complète de façon satisfaisante celui du pilote de sécurité.

3.2.5 Manœuvres sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome

Un aéronef évoluant sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome :

a) surveille la circulation d'aérodrome afin d'éviter les collisions ;

b) s'intègre dans les circuits de circulation des autres aéronefs en cours d'évolution ou s'en tient à l'écart ;

c) effectue tous les virages à gauche quand il effectue une approche, et après décollage, sauf instructions contraires ;

d) atterrit et décolle face au vent, sauf si la sécurité, la configuration de la piste ou les nécessités de la circulation aérienne imposent une autre direction.

Note. - Cf. §3.6.5.1.

3.2.6 Manœuvres à flot

Note. - En plus des dispositions de 3.2.6.1 de la présente Annexe, certaines parties du Règlement international pour prévenir les abordages en mer, élaboré par la Conférence internationale sur la révision des règles internationales pour prévenir les abordages en mer (Londres, 1972), peuvent s'appliquer dans certains cas.

3.2.6.1 Lorsque deux aéronefs ou un aéronef et un navire approchent l'un de l'autre et qu'il y a risque de collision, le pilote de l'aéronef évoluera avec précaution en tenant compte des circonstances, notamment des possibilités des aéronefs ou du navire.

3.2.6.1.1 Routes convergentes

Un aéronef ayant un autre aéronef ou un navire à sa droite cède le passage à celui-ci et se tient à distance.

3.2.6.1.2 Approche de face

Un aéronef qui se rapproche de face, ou presque de face, d'un autre aéronef ou d'un navire modifie son cap vers la droite et se tient à distance.

3.2.6.1.3 Dépassement

L'aéronef ou le navire dépassé a la priorité de passage. L'aéronef dépassant modifie son cap et se tient à distance.

3.2.6.1.4 Amerrissage et décollage

Un aéronef amerrissant ou décollant à la surface de l'eau se tient, dans la mesure du possible, à distance de tous les navires et évite d'entraver leur navigation.

3.2.6.2 Feux réglementaires des aéronefs à flot

De nuit, tout aéronef à flot allume les feux prescrits par le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (révisé en 1972) à moins que cela ne soit pratiquement impossible, auquel cas, il allume des feux aussi semblables que possible, en ce qui concerne leurs caractéristiques et leur position, à ceux qui sont spécifiés par le Règlement international.

Note 1. - Les spécifications des feux que doivent allumer les hydravions à flot figurent dans les Appendices à la 1re et à la 2e Partie de l'Annexe 6 OACI.

Note 2. - Le Règlement international pour prévenir les abordages en mer stipule que les règles relatives aux feux réglementaires doivent être appliquées entre le coucher et le lever du soleil. Toute autre période d'une durée moindre ne peut donc être prescrite conformément à 3.2.6.2 entre le coucher et le lever du soleil dans les régions où le Règlement international pour prévenir les abordages s'applique, par exemple en haute mer.

3.3 Plans de vol

3.3.1 Dépôt du plan de vol

3.3.1.1 Les renseignements concernant un vol ou une partie de vol projeté qui doivent être fournis aux organismes des services de la circulation aérienne sont communiqués sous forme d'un plan de vol.

3.3.1.2 Un plan de vol est déposé avant :

a) tout vol ou toute partie d'un vol appelé à bénéficier du service du contrôle de la circulation

aérienne ;

b) un vol IFR ;

§3.3.1.2.b) - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

c) tout vol effectué dans des régions désignées ou au cours duquel l'aéronef pénètre dans des régions désignées ou suit des routes désignées, lorsque ce dépôt est exigé par l'autorité compétente pour faciliter le service d'information de vol, le service d'alerte et les opérations de recherches et de sauvetage ;

d) tout vol effectué dans des régions désignées ou au cours duquel l'aéronef pénètre dans des régions désignées ou suit des routes désignées, lorsque ce dépôt est exigé par l'autorité compétente pour faciliter

la coordination avec les organismes militaires appropriés ou les organismes des services de la circulation aérienne d'États voisins, afin d'éviter la nécessité éventuelle d'une interception aux fins d'identification ;

e) tout vol au cours duquel l'aéronef franchit des frontières ; dans ce cas, le plan de vol est communiqué au moins 30 minutes avant l'heure estimée du départ du poste de stationnement.

§3.3.1.2.e) - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

Note. - L'expression plan de vol est utilisée pour désigner aussi bien des renseignements complets sur tous les éléments qui constituent la description du plan de vol intéressant l'ensemble de la route prévue, ou des renseignements en nombre limité lorsqu'il s'agit d'obtenir une autorisation concernant une brève partie d'un vol, par exemple la traversée d'une voie aérienne, le décollage ou l'atterrissage sur un aérodrome contrôlé.

3.3.1.3 Un plan de vol est soumis à un bureau de piste des services de la circulation aérienne avant le départ ou transmis en cours de vol à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne ou à la station radio de contrôle air-sol, sauf si des dispositions ont été prises pour permettre le dépôt de plans de vol répétitifs.

3.3.1.4 Lorsque le service du contrôle de la circulation aérienne ou le service consultatif de la circulation aérienne est assuré pour un vol, le plan de vol est déposé au plus tard soixante minutes avant l'heure de départ, sauf instructions contraires de l'autorité ATS compétente. S'il est communiqué en cours de vol, il est transmis en temps utile afin de parvenir à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne dix minutes au moins avant l'heure prévue du passage de l'aéronef :

- a) au point d'entrée prévu dans une région de contrôle ou dans une région à service consultatif ;
- b) au point d'intersection de sa route et d'une voie aérienne ou d'une route à service consultatif.

3.3.2 Teneur du plan de vol

Un plan de vol comprend ceux des renseignements ci-après qui sont jugés nécessaires par l'autorité ATS compétente :

- Identification de l'aéronef
- Règles de vol et type de vol
- Nombre et type(s) d'aéronefs et catégorie de turbulence de sillage
- Équipement
- Aérodrome de départ (cf. Note 1)
- Heure estimée de départ du poste de stationnement (cf. Note 2)
- Vitesse(s) de croisière
- Niveau(x) de croisière
- Route à suivre
- Aérodrome de destination et durée totale estimée
- Aérodrome(s) de dégagement

- Autonomie
- Nombre de personnes à bord
- Équipement de secours et de survie
- Renseignements divers

Note 1. - Pour les plans de vol transmis en cours de vol, le renseignement à fournir au sujet de cet élément est l'indication de l'endroit où des renseignements complémentaires sur le vol peuvent être obtenus, au besoin.

Note 2. - Pour les plans de vol transmis en cours de vol, le renseignement à fournir au sujet de cet élément est l'heure de passage au-dessus du premier point de la route à laquelle s'applique le plan de vol.

Note 3. - Lorsqu'il est utilisé dans le plan de vol, le terme aérodrome est censé désigner également les emplacements, autres que les aérodromes, susceptibles d'être utilisés par certains types d'aéronefs, comme les hélicoptères ou les ballons.

3.3.3 Établissement du plan de vol

3.3.3.1 Quel que soit le but pour lequel le plan de vol est déposé, ce plan contient les renseignements sur les rubriques appropriées de la liste précédente, jusqu'à la rubrique aérodrome(s) de dégagement incluse, en ce qui concerne la totalité du parcours ou la partie de ce parcours pour laquelle le plan de vol est déposé.

3.3.3.2 Le plan de vol contient en outre les renseignements appropriés sur toutes les autres rubriques de la liste précédente lorsque l'autorité ATS compétente le prescrit ou lorsque cela est jugé nécessaire pour une autre raison par la personne qui soumet le plan de vol.

3.3.4 Modifications au plan de vol

Sous réserve des dispositions du paragraphe 3.6.2.2, toutes les modifications apportées à un plan de vol déposé en vue d'un vol IFR, ou d'un vol VFR effectué en tant que vol contrôlé, sont signalées dès que possible à l'organisme concerné des services de la circulation aérienne. Dans le cas des autres vols VFR, toute modification importante apportée à un plan de vol est signalée dès que possible à l'organisme concerné des services de la circulation aérienne.

Note 1. - Si les renseignements fournis avant le départ au sujet de l'autonomie et du nombre de personnes à bord sont devenus erronés au moment du départ, ce fait constitue une modification importante au plan de vol et doit, à ce titre, être signalé.

Note 2. - Les procédures relatives à la communication des modifications apportées aux plans de vol répétitifs figurent dans les PANS-ATM (Doc OACI 4444).

3.3.5 Clôture du plan de vol

3.3.5.1 Sauf décision contraire de l'autorité ATS compétente, un compte rendu d'arrivée est remis directement, par radiotéléphonie ou par liaison de données, le plus tôt possible après l'atterrissage à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne de l'aérodrome d'arrivée, pour tout vol ayant donné lieu au dépôt d'un plan de vol couvrant la totalité du vol ou la partie du vol restant à effectuer jusqu'à l'aérodrome de destination.

3.3.5.2 Lorsqu'un plan de vol n'a été soumis que pour une partie d'un vol, autre que la partie du vol restant à effectuer jusqu'à destination, il est clos par un compte rendu approprié à l'organisme ATS concerné.

3.3.5.3 S'il n'existe pas d'organisme des services de la circulation aérienne à l'aérodrome d'arrivée, le compte rendu d'arrivée est établi, le plus tôt possible après l'atterrissage et communiqué par les moyens les plus rapides à l'organisme des services de la circulation aérienne le plus proche.

3.3.5.4 Lorsque le pilote sait que les moyens de communication à l'aérodrome d'arrivée sont insuffisants et qu'il ne dispose pas d'autres moyens d'acheminement au sol du compte rendu d'arrivée, il prend les dispositions ci-après. Juste avant l'atterrissage, il transmet, à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne un message tenant lieu de compte rendu d'arrivée. En principe, ce message est transmis à la station aéronautique qui dessert l'organisme des services de la circulation aérienne chargé de la région d'information de vol dans laquelle évolue l'aéronef.

3.3.5.5 Les comptes rendus d'arrivée transmis par les aéronefs comportent les renseignements suivants :

- a) identification de l'aéronef ;
- b) aérodrome de départ ;
- c) aérodrome de destination (en cas de déroutement seulement) ;
- d) aérodrome d'arrivée ;
- e) heure d'arrivée.

Note. - Toutes les fois qu'un compte rendu d'arrivée est demandé, toute infraction à ces dispositions risque d'amener de graves perturbations dans les services de la circulation aérienne et d'entraîner des frais considérables résultant de l'exécution d'opérations de recherches superflues.

3.4 Signaux

3.4.1 Lorsqu'il aperçoit ou qu'il reçoit l'un quelconque des signaux décrits à l'Appendice 1, le pilote prend toutes les dispositions nécessaires pour se conformer aux instructions correspondant à ce signal, qui sont indiquées à cet appendice.

3.4.2 Lorsqu'on utilise les signaux décrits à l'Appendice 1, ceux-ci ont le sens indiqué dans cet appendice. Ils ne sont utilisés qu'aux fins indiquées et aucun autre signal qui risque d'être confondu avec ces signaux n'est utilisé.

3.5 Heure

3.5.1 Le temps utilisé est le Temps universel coordonné (UTC), exprimé en heures, minutes et, s'il y a lieu, secondes, le jour étant de 24 heures commençant à minuit.

3.5.2 L'heure est vérifiée avant le début d'un vol contrôlé et toutes les fois que cela est nécessaire au cours du vol.

Note. - Cette vérification de l'heure s'effectue, en principe, auprès d'un organisme des services de la circulation aérienne, à moins que d'autres dispositions n'aient été prises par l'exploitant ou par l'autorité ATS compétente.

3.5.3 Le temps utilisé dans les applications des communications par liaison de données est exact à une seconde près par rapport à l'heure UTC.

3.6 Service du contrôle de la circulation aérienne

3.6.1 Autorisations du contrôle de la circulation aérienne (ou Clairances)

3.6.1.1 Une autorisation du contrôle de la circulation aérienne est obtenue avant d'effectuer un vol contrôlé ou une partie d'un vol selon les règles applicables au vol contrôlé. Cette autorisation est demandée en soumettant un plan de vol à un organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Note 1. - Un plan de vol peut ne s'appliquer qu'à une partie d'un vol pour décrire la partie du vol ou les évolutions qui sont soumises au contrôle de la circulation aérienne. Une autorisation peut ne s'appliquer qu'à une partie d'un plan de vol en vigueur, désignée par une limite d'autorisation ou par la mention de manœuvres déterminées, telles que circulation au sol, atterrissage ou décollage.

Note 2. - Si l'autorisation n'est pas jugée satisfaisante par le pilote commandant de bord d'un aéronef, celui-ci peut demander une autorisation modifiée qui, dans la mesure du possible, lui sera accordée.

3.6.1.2 Si un aéronef demande une autorisation comportant une priorité, un rapport exposant les motifs de cette demande de priorité est fourni, sur demande, à l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne.

3.6.1.3 Possibilité de modification d'autorisation en cours de vol.

Si, avant le départ, on prévoit que, selon l'autonomie de l'aéronef et sous réserve d'une modification d'autorisation en cours de vol, il pourrait être décidé de faire route vers un nouvel aéroport de destination, les organismes appropriés du contrôle de la circulation aérienne en seront avisés par insertion dans le plan de vol de renseignements concernant la nouvelle route (si elle est connue) et la nouvelle destination.

Note. - Cette disposition a pour objet de faciliter une modification d'autorisation vers une nouvelle destination, normalement située au-delà de l'aéroport de destination initialement prévu.

3.6.1.4 Un aéronef utilisé sur un aéroport contrôlé n'est pas conduit sur l'aire de manœuvre sans autorisation de la tour de contrôle de l'aéroport et se conforme à toute indication donnée par cet organisme.

3.6.2 Respect du plan de vol

3.6.2.1 Sauf dans les cas prévus en 3.6.2.2 et 3.6.2.4, un aéronef se conforme au plan de vol en vigueur ou aux dispositions de la partie applicable du plan de vol en vigueur déposé pour un vol contrôlé, sauf si une demande de modification a été présentée et suivie d'une autorisation de l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne ou sauf cas de force majeure nécessitant une action immédiate ; en ce cas, dès que possible après que les dispositions d'urgence ont été prises, l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne est informé des mesures prises et du fait qu'il s'agit de dispositions d'urgence.

3.6.2.1.1 Sauf autorisation ou instruction contraire de l'organisme compétent du contrôle de la circulation aérienne, les vols contrôlés suivent, dans la mesure du possible :

a) sur une route ATS établie, l'axe défini sur cette route ; et

b) sur toute autre route, la trajectoire directe entre les aides à la navigation et/ou les points de compte rendu qui définissent cette route.

3.6.2.1.2 Sous réserve d'une autorisation ou instruction contraire telle que prévue au 3.6.2.1.1, un aéronef qui suit un tronçon de route ATS défini par référence à des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence (VOR) transfère son principal repère de navigation de l'installation située en arrière de l'aéronef à celle située en avant de lui, au point de transition ou aussi près que possible, du point de vue opérationnel, de ce point, lorsqu'il est établi.

3.6.2.1.3 Les dérogations aux dispositions de 3.6.2.1.1 sont signalées à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne.

3.6.2.2 Ecart involontaires

En cas d'écart involontaire d'un aéronef en vol contrôlé par rapport au plan de vol en vigueur, les mesures suivantes sont prises :

a) Écart par rapport à la route : si l'aéronef s'est écarté de sa route, le pilote rectifie le cap immédiatement afin de rejoindre la route le plus tôt possible.

b) Variation de la vitesse vraie : si la vitesse vraie moyenne au niveau de croisière, entre points de compte rendu, diffère ou risque de différer de plus ou moins 5 % par rapport à la valeur indiquée dans le plan de vol, l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne est avisé.

c) Modification de temps estimé : s'il est constaté que le temps estimé relatif au premier des points suivants : point de compte rendu réglementaire suivant, limite de région d'information de vol ou aéroport de destination, est entaché d'une erreur dépassant trois minutes par rapport au temps notifié aux services de la circulation aérienne (ou à toute autre période de temps spécifiée par l'autorité compétente ou sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne), l'heure prévue corrigée est notifiée le plus tôt possible à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne.

3.6.2.2.1 En outre, si le vol fait l'objet d'un accord ADS en vigueur, l'organisme des services de la circulation aérienne est informé automatiquement par liaison de données chaque fois qu'il se produit des changements qui dépassent les seuils spécifiés dans le contrat d'événement ADS.

3.6.2.3 Demande de modification au plan de vol. Les demandes de modification au plan de vol comportent les renseignements ci-après :

a) Changement de niveau de croisière : identification de l'aéronef ; niveau de croisière demandé et vitesse de croisière à ce niveau ; temps estimés révisés (s'il y a lieu) aux limites des régions d'information de vol suivantes.

b) Changement de route :

1) Sans changement de destination : identification de l'aéronef ; règles de vol ; indication de la nouvelle route avec données de plan de vol correspondantes à partir du lieu où l'aéronef doit changer de route ; temps estimés révisés ; tous autres renseignements appropriés.

2) Avec changement de destination : identification de l'aéronef ; règles de vol ; indication de la route révisée jusqu'à l'aéroport de destination avec données de plan de vol correspondantes à partir du lieu où l'aéronef doit changer de route ; temps estimés révisés, aéroport(s) de décollage ; tous autres renseignements appropriés.

3.6.2.4 Abaissement des conditions météorologiques au-dessous des conditions VMC

Lorsqu'il devient évident qu'il n'est plus possible de poursuivre le vol en VMC conformément au plan de vol en vigueur, le pilote d'un vol VFR exécuté à titre de vol contrôlé agit comme suit :

a) il demande une autorisation lui permettant de poursuivre son vol en VMC jusqu'à sa destination ou jusqu'à un aéroport de décollage, ou de quitter l'espace aérien à l'intérieur duquel une autorisation ATC est requise ; ou

b) s'il est impossible d'obtenir une autorisation comme il est prévu en a), il poursuit le vol en VMC et avise l'organisme ATC approprié des mesures qu'il prend pour quitter l'espace aérien en question ou pour atterrir à l'aérodrome approprié le plus proche ; ou

c) si le vol est effectué à l'intérieur d'une zone de contrôle, il demande l'autorisation pour poursuivre son vol comme vol en VFR spécial ; ou

d) il demande l'autorisation de poursuivre le vol conformément aux règles de vol aux instruments.

3.6.3 Comptes rendus de position

3.6.3.1 À moins d'en être exempté par l'autorité ATS compétente ou par l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne dans des conditions spécifiées par ladite autorité, un aéronef en vol contrôlé signale à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne, dès que possible, l'heure et le niveau au moment du passage de chaque point de compte rendu obligatoire désigné, ainsi que tous autres renseignements nécessaires.

De même, des comptes rendus de position sont faits par rapport à des points de compte rendu supplémentaires à la demande de l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne.

En l'absence de points de compte rendu ou de lignes de compte rendu désignés, les comptes rendus de position sont faits à des intervalles prescrits par l'autorité ATS compétente ou par l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne.

3.6.3.1.1 Les vols contrôlés qui transmettent par liaison de données les informations de position à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne ne font de comptes rendus de position vocaux que sur demande.

Note. - Les PANS-ATM (Doc OACI 4444) indiquent les conditions et circonstances dans lesquelles le fait de communiquer l'altitude-pression dans une transmission SSR sur le mode C satisfait à la spécification relative à l'indication du niveau dans les comptes rendus de position.

3.6.4 Cessation du contrôle

Sauf en cas d'atterrissage sur un aérodrome contrôlé, un aéronef effectuant un vol contrôlé avise l'organisme ATC compétent dès qu'il cesse de dépendre du service du contrôle de la circulation aérienne.

3.6.5 Communications

3.6.5.1 Un aéronef en vol contrôlé établit des communications bilatérales sur le canal de communication approprié de l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne, sauf instructions contraires de l'autorité ATS compétente s'appliquant aux aéronefs qui font partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé, et il garde une écoute permanente des communications vocales air-sol.

Note 1. - Le système SELCAL ou des systèmes analogues de signalisation automatique permettent d'assurer une écoute des communications vocales air-sol.

Note 2. - L'obligation de garder une écoute des communications vocales air-sol demeure même après l'établissement de communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC).

3.6.5.2 Interruption des communications.

Lorsqu'une interruption des communications l'empêche de se conformer aux dispositions de 3.6.5.1, l'aéronef se conforme aux procédures à utiliser en cas d'interruption des communications du Volume II de l'Annexe 10

de l'OACI § 5.2.2.7 et à celles des procédures suivantes qui sont applicables. En outre, l'aéronef, lorsqu'il fait partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé, assure une surveillance en vue de recevoir les instructions qui peuvent lui être adressées par signaux visuels.

3.6.5.2.1 Interruption des communications radio dans les conditions météorologiques de vol à vue. Dans les conditions météorologiques de vol à vue, l'aéronef :

- a) affiche le code transpondeur 7600 ;
- b) poursuit son vol dans les conditions météorologiques de vol à vue ;
- c) atterrit sur l'aérodrome approprié le plus proche ;
- d) signale son arrivée, par les moyens les plus rapides, à l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne.

3.6.5.2.2 Interruption des communications radio outre-mer dans les conditions météorologiques de vol aux instruments

Dans les conditions météorologiques de vol aux instruments, ou lorsque les conditions sont telles qu'il juge impossible de poursuivre son vol conformément aux dispositions de 3.6.5.2.1, l'aéronef lorsqu'il évolue dans les espaces aériens d'outre-mer exploités par l'administration française :

- a) affiche le code transpondeur 7600 ;
- b) maintient la dernière vitesse et le dernier niveau assignés, ou l'altitude minimale de vol si elle est plus élevée, pendant une période de 20 minutes suivant le moment où il aurait dû indiquer sa position à la verticale d'un point de compte rendu obligatoire, et par la suite modifie son niveau et sa vitesse conformément au plan de vol déposé ;
- c) en suivant la route indiquée dans le plan de vol en vigueur, poursuit son vol jusqu'à l'aide à la navigation appropriée désignée qui dessert l'aérodrome de destination et, lorsqu'il le fait pour se conformer à l'alinéa d) ci-après, attend à la verticale de cette aide le moment de commencer à descendre ;
- d) commence à descendre à partir de l'aide à la navigation spécifiée en c) à la dernière heure d'approche prévue dont il a reçu communication et accusé réception, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci ; s'il n'a reçu communication et accusé réception d'aucune heure d'approche prévue, il commence à descendre à l'heure d'arrivée prévue déterminée d'après le plan de vol en vigueur, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci ;
- e) exécute la procédure d'approche aux instruments normale spécifiée pour l'aide à la navigation désignée ;
- f) atterrit, si possible, dans les trente minutes suivant l'heure d'arrivée prévue spécifiée en d) ou la dernière heure d'approche prévue dont l'aéronef a accusé réception si cette dernière est postérieure à l'heure d'arrivée prévue.

3.6.5.2.3 Interruption des communications radio en France métropolitaine dans les conditions

météorologiques de vol aux instruments Dans les conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC), ou lorsque les conditions sont telles qu'il juge impossible de poursuivre son vol conformément aux dispositions de 3.6.5.2.1, l'aéronef lorsqu'il évolue dans les espaces aériens de la France métropolitaine :

- Si l'interruption de communication se produit durant la phase d'arrivée, d'approche aux instruments vers un aérodrome, ou durant la phase de départ d'un aérodrome, le pilote affiche le code transpondeur 7600 et il se conforme aux consignes particulières publiées, si elles existent.

§3.6.5.2.3 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

- Sinon, le pilote :

a) affiche le code transpondeur 7600;

b) maintient pendant 7 minutes la dernière vitesse et le dernier niveau assignés, ou l'altitude minimale de vol, si celle-ci est plus élevée que le dernier niveau assigné.

La période de 7 minutes commence : si l'aéronef se trouve sur une route qui ne comporte pas de points de compte rendu obligatoires ou s'il lui a été demandé d'omettre les comptes rendus de position :

- au moment où il atteint le dernier niveau assigné ou l'altitude minimale de vol,

ou

- au moment où le pilote règle le transpondeur sur le code 7600, si ce dernier moment est postérieur au premier ;

ou si l'aéronef se trouve sur une route qui comporte des points de compte rendu obligatoires et s'il n'a pas été demandé au pilote d'omettre les comptes rendus de position :

- à l'heure où il atteint le dernier niveau assigné ou l'altitude minimale de vol, ou

- à l'heure prévue, préalablement signalée par le pilote pour le point de compte rendu obligatoire suivant, ou

- à l'heure où le pilote aurait dû signaler sa position à la verticale d'un point de compte rendu obligatoire,

en retenant la plus tardive de ces trois valeurs ;

Note : les 7 minutes représentent le laps de temps minimal pour prendre les mesures de coordination et de contrôle de la circulation aérienne indispensables.

c) modifie ensuite le niveau de vol et la vitesse de l'appareil conformément au plan de vol déposé ;

Note : le plan de vol déposé auprès d'un organisme ATS par le pilote ou par un représentant désigné, non modifié ultérieurement, sera le document de référence pour les changements de niveaux et de vitesse de vol.

d) s'il est guidé au radar ou si sa route RNAV est décalée sans limite spécifiée, rejoint par la voie la plus directe possible la route figurant au plan de vol en vigueur, au plus tard au point significatif suivant, et en tenant compte de l'altitude minimale de vol applicable ;

Note : le plan de vol en vigueur, qui est le plan de vol incluant les éventuels changements autorisés, sera le document de référence pour déterminer la route à utiliser ou l'heure à laquelle il convient de débiter la descente vers l'aérodrome d'arrivée.

e) en suivant la route indiquée dans le plan de vol en vigueur, poursuit son vol jusqu'au repère d'approche initiale (IAF) qui dessert l'aérodrome de destination et, lorsqu'il doit le faire pour se conformer à l'alinéa f) ci-après, attend à la verticale de ce repère le moment pour débiter la descente ;

§3.6.5.2.3.e) - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

f) commence à descendre à partir du repère d'approche initiale (IAF) spécifié à l'alinéa e) ci-dessus, dans le circuit d'attente, à la dernière heure d'approche prévue dont il a reçu communication et accusé réception, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci ; s'il n'a reçu communication et accusé réception d'aucune heure d'approche prévue, il doit commencer à descendre à l'heure estimée d'arrivée déterminée d'après le plan de vol en vigueur, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci ;

§3.6.5.2.3.f) - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

g) exécute la procédure d'approche aux instruments prévue dans ce cas pour le repère d'approche initiale considéré ;

h) atterrit, si possible, dans les trente minutes suivant l'heure estimée d'arrivée spécifiée à l'alinéa (f) ci-dessus, ou la dernière heure d'approche prévue dont le pilote a accusé réception, si cette dernière est postérieure à l'heure estimée d'arrivée.

Note : il est rappelé aux pilotes que les aéronefs peuvent ne pas se trouver dans une zone de couverture radar secondaire de surveillance.

3.7 Intervention illicite

Un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite s'efforce d'en aviser l'organisme ATS intéressé en lui indiquant toutes circonstances importantes associées à cette intervention et tout écart par rapport au plan de vol en vigueur qu'exigeraient les circonstances afin de permettre à cet organisme ATS de lui accorder la priorité et de réduire le plus possible toute incompatibilité avec la circulation des autres aéronefs.

Note 1. - L'annexe relative aux services de la circulation aérienne indique la responsabilité des organismes ATS en cas d'intervention illicite.

Note 2. - Des éléments indicatifs destinés aux aéronefs qui sont l'objet d'une intervention illicite et qui ne sont pas en mesure d'en aviser un organisme ATS figurent dans le Supplément B à l'Annexe 2 de l'OACI.

Note 3. - Les mesures que doivent prendre les aéronefs équipés de SSR lorsqu'ils sont l'objet d'une intervention illicite figurent dans l'annexe relative aux services de la circulation aérienne et dans l'annexe relative aux procédures pour les services de la navigation aérienne.

Note 4. - Les mesures que doivent prendre les aéronefs équipés pour les CPDLC lorsqu'ils sont l'objet d'une intervention illicite figurent dans l'annexe relative aux services de la circulation aérienne et dans l'annexe relative aux procédures pour les services de la navigation aérienne. Le Manuel OACI sur les applications de la liaison de données aux services de la circulation aérienne (Doc 9694) contient des éléments indicatifs à ce sujet.

3.8 Interception

Note. - Dans le présent contexte, le mot interception ne désigne pas le service d'interception et d'escorte assuré, sur demande, à un aéronef en détresse, conformément aux dispositions du Manuel international OACI de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR) (Doc 9731), Volumes II et III.

3.8.1 L'interception des aéronefs civils est régie par des règlements et directives administratives appropriés émis par les États contractants conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale, et notamment à l'article 3, alinéa d), aux termes duquel les États contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État. En conséquence, pour rédiger les règlements et directives administratives appropriés, on tient dûment compte des dispositions de l'Appendice 1, section 2, et de l'Appendice 2, section 1.

Note. - Reconnaissant qu'il est essentiel pour la sécurité du vol que tout signal visuel employé en cas d'interception, qui ne devrait être exécutée qu'en dernier ressort, soit correctement employé et compris par les aéronefs civils et militaires partout dans le monde, le Conseil de l'OACI a instamment prié les États contractants, lorsqu'il a adopté les signaux visuels spécifiés dans l'Appendice 1, de faire en sorte que leurs aéronefs d'État appliquent rigoureusement ces signaux. Comme l'interception d'aéronefs civils présente toujours un risque, le Conseil de l'OACI a également formulé des recommandations particulières que les États contractants sont instamment priés d'appliquer de manière uniforme. Ces recommandations particulières figurent dans le Supplément A à l'Annexe 2 de l'OACI.

3.8.2 Le pilote commandant de bord d'un aéronef civil intercepté respecte les normes qui figurent dans l'Appendice 2, sections 2 et 3, en interprétant les signaux visuels et en y répondant comme le spécifie l'Appendice 1, section 2.

Note. - Voir aussi 2.1.1 et 3.4.

3.9 Minimums VMC de visibilité et de distance par rapport aux nuages

Les minimums VMC de visibilité et de distance par rapport aux nuages figurent dans le Tableau 3-1.

Tableau 3-1 (voir 4.1)

Classe d'espace aérien	A* B C D E	F G Au-dessus du plus haut des 2 niveaux : 3000 ft AMSL ou 1000 ft AGL	F G À ou au-dessous du plus haut des 2 niveaux : 3000 ft AMSL ou 1000 ft AGL
Distance par rapport aux nuages	1 500 m horizontalement 300 m (1 000 ft) verticalement		Hors des nuages et en vue de la surface
Visibilité en vol	8 km à et au-dessus du FL100 (ou 10 000 ft si l'altitude de transition est supérieure à 10 000 ft) ; 5 km au-dessous du FL100 (ou 10 000 ft si l'altitude de transition est supérieure à 10 000 ft) ;		La plus élevée des 2 valeurs : 1500 m (800 m pour les hélicoptères) ou distance parcourue en 30 secondes de vol

* Note : Les minimums VMC dans l'espace aérien de classe A sont donnés à titre d'indication aux pilotes ; ils n'impliquent pas l'acceptation des vols VFR dans l'espace aérien de classe A.

Signification des sigles ou expressions utilisées :

ft = pieds - m = mètres - km = kilomètres

AMSL = Au-dessus du niveau moyen de la mer (Above Mean Sea Level)

AGL = Au-dessus de la surface (Above Ground Level)

Article Annexe I : Chapitre IV

CHAPITRE IV : Règles de vol à vue (VFR)

4.1 Exception faite des vols VFR spéciaux, les vols VFR sont effectués dans des conditions de visibilité et de distance par rapport aux nuages au moins égales à celles qui sont spécifiées dans le Tableau 3-1.

4.2 Vol VFR Spécial

4.2.1 Sauf autorisation d'un organisme du contrôle de la circulation aérienne, dite clairance VFR spécial , un aéronef en vol VFR ne doit ni décoller d'un aérodrome situé dans une zone de contrôle, ni atterrir sur cet aérodrome, ni pénétrer dans la circulation de cet aérodrome :

a) lorsque le plafond est inférieur à 450 m (1 500 ft) ; ou

b) lorsque la visibilité au sol est inférieure à 5 km.

4.2.2 Une clairance VFR spécial est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans une zone de contrôle, quand le pilote estime que les conditions météorologiques de vol à vue ne sont pas réunies ou ne vont plus l'être.

§4.2.2 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

4.2.3 En VFR spécial, la règle établissant un rapport entre la visibilité et la distance parcourue en 30 s de vol, telle qu'elle est définie dans le tableau 3.1 pour les espaces aériens non contrôlés à et au-dessous du plus élevé des deux niveaux 900 mètres (3000 ft) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 mètres (1000 ft) au-dessus de la surface, s'applique dans les espaces aériens contrôlés.

§4.2.3 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

4.3 Les vols VFR qui ont lieu de nuit, sont effectués conformément aux conditions fixées en Appendice 5.

Note - Voir également :

- Arrêté du 1er juillet 1983 portant réglementation du vol VFR de nuit pour les hélicoptères.

- Circulaire du 1er juillet 1983 prise pour application de l'arrêté du 1er juillet 1983 relatif au VFR de nuit hélicoptère.

4.4 Sauf autorisation de l'autorité ATS compétente, les vols VFR ne sont pas effectués :

a) au-dessus du niveau de vol 200 ;

b) à des vitesses transsoniques et supersoniques.

4.5 L'autorisation d'effectuer des vols VFR au-dessus du niveau de vol 290 n'est pas accordée dans des régions où un minimum de séparation verticale de 300 m (1 000 ft) est appliqué au-dessus du niveau de vol 290, sauf en espace aérien réservé (TSA, TRA ou CBA).

4.6 Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ou sauf autorisation des autorités compétentes, aucun vol VFR n'est effectué :

a) au-dessus des zones à forte densité des villes ou autres agglomérations ou de rassemblements de personnes en plein air à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef ;

b) ailleurs qu'aux endroits spécifiés en 4.6 a), à une hauteur inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau ; toutefois :

- les planeurs effectuant des vols de pente ainsi que les ballons et les PUL peuvent faire exception à cette règle sous réserve de n'entraîner aucun risque pour les personnes ou les biens à la surface ;

- dans le cadre d'un vol d'instruction en avion, cette hauteur est ramenée à 50 m (150 ft) pour les entraînements aux atterrissages forcés ; d'autre part, une distance de 150 m par rapport à toute personne, tout véhicule, tout navire à la surface et tout obstacle artificiel est respectée en permanence.

Note. 1 - Les PUL (planeurs ultra-légers) sont définis dans l'arrêté du 7 octobre 1985 relatif à l'utilisation des PUL.

Note. 2 - Voir aussi 3.1.2.

§4.6.b) - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

4.7 Sauf indication contraire dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne, les vols VFR dans la phase de croisière en palier à une hauteur supérieure à 900 m (3 000 ft) au-dessus du sol ou de l'eau, sont effectués à l'un des niveaux de croisière correspondant à leur route, spécifiés dans les tableaux des niveaux de croisière de l'Appendice 3.

Note. - Les expressions au-dessus du sol ou de l'eau et au-dessus de la surface sont équivalentes.

4.8 Un aéronef en vol VFR se conforme aux dispositions du 3.6 :

- a) s'il vole dans un espace aérien de classe B, C ou D ; ou
- b) s'il fait partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé ; ou
- c) s'il effectue un vol VFR spécial.

4.9 Un aéronef en régime VFR qui vole ou pénètre dans une région désignée par l'autorité ATS compétente conformément aux dispositions des 3.3.1.2 c) ou d), ou qui suit une route désignée dans les mêmes conditions, garde une écoute permanente des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié de l'organisme des services de la circulation aérienne qui assure le service d'information de vol et il rend compte, selon les besoins, de sa position au dit organisme.

Note.- Voir les Notes qui font suite au 3.6.5.1.

4.10 Un pilote qui exécute un vol conformément aux règles de vol à vue et désire passer à l'application des règles de vol aux instruments doit :

- a) si un plan de vol a été déposé, transmettre les modifications à apporter au plan de vol en vigueur, ou
- b) si le vol répond aux conditions prescrites en 3.3.1.2, soumettre un plan de vol à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne et obtenir une autorisation avant de passer en vol IFR dans l'espace aérien contrôlé.

Article Annexe I : Chapitre V

CHAPITRE V : Règles de vol aux instruments (IFR)

5. 1 Règles applicables à tous les vols IFR

5. 1. 1 Équipement des aéronefs

Les aéronefs sont équipés d'instruments convenables et d'appareils de navigation appropriés à la route à suivre.

5. 1. 2 Niveaux minimaux

Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et sauf autorisation spéciale de l'autorité compétente, un vol IFR est effectué à un niveau qui n'est pas inférieur à l'altitude minimale de vol fixée par l'autorité

compétente et portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ou, lorsque aucune altitude minimale de vol n'a été établie :

a) au-dessus de régions accidentées ou montagneuses, à un niveau qui est à 600 m (2000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef ;

b) ailleurs que dans les régions spécifiées en a), à un niveau qui est à 300 m (1000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

Note 1.-La position estimée de l'aéronef tient compte de la précision de navigation qui peut être obtenue sur le tronçon de route correspondant, eu égard aux moyens de navigation disponibles au sol et à bord de l'aéronef.

Note 2.-Voir aussi 3. 1. 2.

5. 1. 3 Poursuite en VFR d'un vol IFR

5. 1. 3. 1 Un pilote qui décide de poursuivre son vol en passant de l'application des règles de vol aux instruments à l'application des règles de vol à vue doit aviser l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne que le vol IFR est annulé et lui communiquer les modifications à apporter au plan de vol en vigueur.

5. 1. 3. 2 Un pilote ne peut annuler son vol IFR que s'il estime que le vol peut être poursuivi en VMC jusqu'à destination.

5. 2 Règles applicables aux vols IFR à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé

5. 2. 1 Lorsqu'il évolue dans l'espace aérien contrôlé, un aéronef en vol IFR se conformera aux dispositions du 3. 6.

5. 2. 2 Un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé utilise un niveau de croisière ou, s'il est autorisé à appliquer les techniques de croisière ascendante, il évolue entre deux niveaux ou au-dessus d'un niveau qui sont choisis :

a) dans les tableaux des niveaux de croisière de l'Appendice 3 ;

b) dans un tableau modifié des niveaux de croisière lorsqu'il en est décidé ainsi conformément aux dispositions de l'Appendice 3, pour les vols effectués au-dessus du niveau de vol 410 ;

toutefois, la correspondance entre les niveaux et la route prescrite dans ces tableaux, ne s'applique pas chaque fois que des indications contraires figurent dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne ou dans les publications d'information aéronautique de l'autorité ATS compétente.

5. 3 Règles applicables aux vols IFR hors de l'espace aérien contrôlé

5. 3. 1 Niveaux de croisière

Un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière en palier hors de l'espace aérien contrôlé utilise un niveau de croisière correspondant à sa route magnétique, comme il est spécifié :

a) dans les tableaux des niveaux de croisière de l'Appendice 3 ;

b) dans un tableau modifié des niveaux de croisière lorsqu'il en est ainsi décidé conformément aux dispositions de l'Appendice 3, pour les vols effectués au-dessus du niveau de vol 410.

Note.-Cette disposition n'interdit pas aux avions en vol supersonique d'utiliser des techniques de croisière ascendante.

Le premier niveau utilisable doit ménager une marge d'au moins 150 m (500 pieds) au-dessus du plus haut des deux niveaux suivants 900 m (3 000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 m (1 000 pieds) au-dessus de la surface.

§ 5. 3. 1-Différence OACI-voir tableau récapitulatif

5. 3. 2 Communications

Un aéronef en régime IFR hors de l'espace aérien contrôlé établit des communications bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol et garde l'écoute des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié.

Note.-Voir les Notes qui font suite à 3. 6. 5. 1.

§ 5. 3. 2-Différence OACI-voir tableau récapitulatif

5. 3. 3 Comptes rendus de position Un aéronef en vol IFR hors de l'espace aérien contrôlé :

-dépose un plan de vol,

-garde l'écoute des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié et établi, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol,

-rend compte de sa position conformément aux dispositions de 3. 6. 3 sur les vols contrôlés.

Note.-Les aéronefs désirant faire usage du service consultatif de la circulation aérienne lorsqu'ils sont en vol à l'intérieur d'un espace aérien à service consultatif doivent se conformer aux dispositions de 3. 6 ; toutefois, leur plan de vol et les modifications à ce plan de vol ne font pas l'objet d'autorisations et une liaison bilatérale est maintenue avec l'organisme assurant le service consultatif de la circulation aérienne.

Principales différences avec l'Annexe 2 de l'OACI

FRANCE	Commentaires	OACI
Chapitre 1er-Définitions		Chapitre 1er-Définition
Aéronef : Tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs.	La définition de aéronef figurant dans le code de l'aviation civile a été reprise.	Aéronef : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.
Durée totale estimée : (...) défini par référence au repère d'approche initiale (IAF) (...)		Durée totale estimée : (...) défini par référence à des aides de navigation (...)
Heure estimée d'arrivée : (...) défini par référence au repère d'approche initiale (IAF) (...)		Heure estimée d'arrivée : (...) défini par référence à des aides de navigation (...)
Organisme AFIS : Organisme rendant le service d'information de vol et le service d'alerte au bénéfice des aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome de certains aérodromes non contrôlés.	L'organisme AFIS n'est pas défini par l'OACI.	NIL
2. 3. 1 Responsabilité du pilote commandant de bord		2. 3. 1 Responsabilité du pilote commandant de bord
La personne mettant en œuvre un aéronef non habité est responsable de l'application des règles de l'air.	Concerne les opérateurs de drones.	NIL
3. 1. 2 Niveau minimal		3. 1. 2 Hauteurs minimales
Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, les aéronefs ne volent pas au-dessous du niveau minimal fixé au 4. 6 (vols VFR), 5. 1. 2 (vols IFR) et au-dessous du niveau minimal fixé par arrêté pour le survol des villes ou autres agglomérations, ou des rassemblements de personnes ou d'animaux en plein air, ainsi que le survol de certaines installations ou établissements. Les aéronefs volent à une hauteur suffisante permettant, en cas d'urgence, lors du survol des villes ou autres agglomérations d'atterrir sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens à la surface. Des dérogations peuvent être accordées par le préfet du département	Prise en compte de l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux dans le cadre des dérogations au niveau minimal délivrées par les préfets.	Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ou sauf autorisation des autorités compétentes, les aéronefs ne voleront pas au-dessous des zones à forte densité des villes et autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air, à moins qu'ils ne restent à une hauteur suffisante pour leur permettre, en cas d'urgence, d'atterrir sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens à la surface. Note.-Voir en 4. 6 les hauteurs minimales qui s'appliquent aux vols VFR et en 5. 1. 2 les niveaux minimaux qui s'appliquent aux vols IFR.

après avis technique des services compétents de l'aviation civile. Note.-Voir notamment : -§ 4. 6 les hauteurs minimales qui s'appliquent aux vols VFR, et § 5. 1. 2 les niveaux minimaux qui s'appliquent aux vols IFR. -Arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux, -Décrets et arrêtés relatifs aux parcs nationaux et aux réserves naturelles.		
3. 3 Plans de vol		3. 3 Plans de vol
3. 3. 1. 2 Un plan de vol est déposé avant : b) un vol IFR e) tout vol au cours duquel l'aéronef franchit des frontières ; dans ce cas, le plan de vol est communiqué au moins 30 minutes avant l'heure estimée du départ du poste de stationnement.	L'OACI ne rend pas obligatoire le dépôt d'un plan de vol pour un IFR en classe G. En France, un délai de 30 minutes est requis pour les vols transfrontaliers.	3. 3. 1. 2 Un plan de vol est déposé avant : b) un vol IFR effectué dans l'espace aérien à service consultatif ; e) tout vol au cours duquel l'aéronef franchit des frontières.
3. 6. 5. 2 Interruption des communications		Doc 7030-euros 5. 0 Mesures à prendre en cas d'interruption des communications air-sol
3. 6. 5. 2. 3 en France métropolitaine / IFR	L'OACI ne prévoit pas de pouvoir publier des consignes particulières si l'interruption des communications se produit durant la phase d'arrivée ou phase de départ	NIL
3. 6. 5. 2. 3 en France métropolitaine / IFR e)	En France, jusqu'à l'aide de navigation désignée a été remplacé par jusqu'au repère d'approche initiale (IAF), dans le circuit d'attente -car l'IAF figure sur la bande de suivi du vol (strip) et constitue donc un point connu des contrôleurs, -car, il est entendu que l'aéronef doit suivre le circuit d'attente	5. 3. e)
3. 6. 5. 2. 3 en France métropolitaine / IFR f)	En France, à partir de l'aide de navigation désignée a été remplacé par à partir du repère d'approche initiale (IAF) car l'IAF figure sur la bande de suivi du vol (strip) et constitue donc un point connu des contrôleurs.	5. 3. f)
4. 2 Vol VFR spécial		4. 2
4. 2. 2 Une clairance VFR spécial est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans une zone de contrôle, quand le pilote estime que les conditions météorologiques de vol à vue ne sont pas réunies ou ne vont plus l'être.	En France, une clairance VFR spécial est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans une zone de contrôle, quand le pilote estime que les conditions météorologiques de vol à vue ne sont pas réunies ou ne vont plus l'être.	NIL
4. 2. 3 En VFR spécial, la règle établissant un rapport entre la visibilité et la distance parcourue en 30 s de vol, telle qu'elle est définie dans le tableau 3. 1 pour les espaces aériens non contrôlés à et au dessous du plus élevé des deux niveaux 900 mètres (3000 ft) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 mètres (1000 ft) au-dessus de la surface, s'applique dans les espaces aériens contrôlés.	En France, en VFR spécial, la règle établissant un rapport entre la visibilité et la distance parcourue en 30 s de vol, telle qu'elle est définie dans le tableau 3. 1 pour les espaces aériens non contrôlés à et au dessous du plus élevé des deux niveaux 900 mètres (3000 ft) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 mètres (1000 ft) au-dessus de la surface, s'applique dans les espaces aériens contrôlés.	NIL
4. 6 Hauteurs minimales		4. 6 Hauteurs minimales
4. 6 b)	En France : -les planeurs en vol de pente, les ballons et les PUL peuvent évoluer à une hauteur inférieure à 150 mètres, -dans le cadre d'un vol d'instruction en avion, cette hauteur est ramenée à 50m (150ft) pour les entraînements aux atterrissages forcés ou interruptions volontaires de vol ; d'autre part, une distance de 150m par rapport à toute personne, tout véhicule, tout navire à la surface et tout obstacle artificiel est respectée en permanence	4. 6 b) ailleurs qu'aux endroits spécifiés en 4. 6 a), à une hauteur inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau
5. 3 Règles applicables aux vols IFR hors de l'espace aérien contrôlé		5. 3 Règles applicables aux vols IFR hors de l'espace aérien contrôlé
5. 3. 1 a) Un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière en palier hors de l'espace aérien contrôlé utilise un niveau de croisière correspondant à sa route magnétique, comme il est spécifié : a) dans les tableaux des niveaux de croisière de l'Appendice 3 ;	La France ne prévoit pas de dispositions particulières pour les IFR en espace aérien non contrôlé effectuant des vols à une altitude inférieure ou égale à 3000 ft AMSL.	5. 3. 1 a) Un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière en palier hors de l'espace aérien contrôlé utilise un niveau de croisière correspondant à sa route magnétique, comme il est spécifié : a) dans les tableaux des niveaux de croisière de l'Appendice 3, sauf dispositions contraires de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne pour les vols effectués à une altitude égale ou inférieure à 900 m (3000 ft) au-dessus du niveau moyen de la mer ;
5. 3. 1 Le premier niveau utilisable doit ménager une marge d'au moins 150 m (500 pieds) au-dessus du plus haut des deux niveaux suivants 900 m (3 000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 m (1 000 pieds) au-dessus de la surface.	En France, le premier niveau utilisable doit ménager une marge d'au moins 500 pieds au-dessus du plus haut des deux niveaux suivants : 3 000 pieds AMSL ou 1 000 pieds ASFC.	NIL
5. 3. 2 Communications Un aéronef en régime IFR hors de l'espace aérien contrôlé établit des communications bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol et garde l'écoute des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié.	En France, tout IFR hors espace aérien contrôlé doit établir une communication avec l'organisme assurant l'information de vol et garder l'écoute.	5. 3. 2 Communications Un aéronef en régime IFR hors de l'espace aérien contrôlé qui vole ou pénètre dans une région désignée par l'autorité compétente conformément aux dispositions de 3. 3. 1. 2 c) ou d), ou qui suit une route désignée dans les mêmes conditions, garde l'écoute des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié, et établit, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol.

Article Annexe I : Appendice 1

SIGNAUX

1. SIGNAUX DE DÉTRESSE ET D'URGENCE

Note 1. - Aucune des dispositions de la présente section n'interdit à un aéronef en détresse l'emploi de tous les moyens dont il dispose pour attirer l'attention, faire connaître sa position et demander de l'aide.

Note 2. - Le détail des procédures de transmission des signaux de détresse et des signaux d'urgence figure dans les procédures de radiotéléphonie définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile*. *Arrêté du 27 juin 2000, relatif aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale.

Note 3. - Pour les détails sur les signaux visuels de recherches et de sauvetage, se reporter à l'Annexe 12 de l'OACI.

1.1 Signaux de détresse

Les signaux ci-après, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'il existe une menace de danger grave et imminent, et qu'un secours immédiat est demandé :

- a) signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre moyen de signalisation, formé du groupe SOS (. . . - - . . .) du code morse ;
- b) signal radiotéléphonique de détresse, constitué par le mot MAYDAY ;
- c) message de détresse envoyé par liaison de données qui exprime la même idée que le mot MAYDAY ;
- d) fusées ou bombes émettant des feux rouges, tirées l'une après l'autre à de courts intervalles ;
- e) fusée éclairante rouge à parachute.

Note. - L'article 41 du Règlement des radiocommunications de l'UIT (cf. nos 3268, 3270 et 3271) fournit des renseignements sur les signaux d'alarme qui déclenchent les systèmes d'auto-alarme radiotélégraphiques et radiotéléphoniques :

3268 : Le signal d'alarme radiotélégraphique se compose d'une série de douze traits transmis en une minute, la durée de chaque trait étant de quatre secondes et l'intervalle entre deux traits consécutifs d'une seconde. Il peut être transmis à la main, mais sa transmission à l'aide d'un appareil automatique est recommandée.

3270 : Le signal d'alarme radiotéléphonique se compose de deux signaux sensiblement sinusoïdaux à fréquence audible transmis alternativement. L'un d'eux a une fréquence de 2 200 Hz, l'autre une fréquence de 1 300 Hz. Chacun d'eux est émis pendant une durée de 250 ms.

3271 : Lorsqu'il est produit automatiquement, le signal d'alarme radiotéléphonique doit être émis d'une façon continue pendant une durée de trente secondes au moins et d'une minute au plus; s'il est produit par d'autres moyens, ce signal doit être émis d'une façon aussi continue que pratiquement possible pendant une durée de l'ordre de une minute.

1.2 Signaux d'urgence

1.2.1 Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un aéronef désire signaler des difficultés qui le contraignent à atterrir, sans nécessiter de secours immédiat :

- a) allumage et extinction répétés des phares d'atterrissage ;

b) allumage et extinction répétés des feux de position effectués de manière à ce que le signal se distingue de celui des feux de position à éclats.

1.2.2 Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un aéronef a un message très urgent à transmettre concernant la sécurité d'un aéronef, navire ou autre véhicule, ou la sécurité de toute personne à bord ou en vue:

a) signal transmis en radiotélégraphie ou par toute autre méthode et constitué par le groupe XXX ;

b) signal radiotéléphonique d'urgence, constitué par les mots PANNE, PANNE ; c) message d'urgence envoyé par liaison de données qui exprime la même idée que les mots PANNE, PANNE.

2. SIGNAUX À UTILISER EN CAS D'INTERCEPTION

2.1 Signaux de l'aéronef intercepteur et réponses de l'aéronef intercepté

Série	Signaux de l'INTERCEPTEUR	Signification	Réponse de l'INTERCEPTÉ	Signification
	DE JOUR et DE NUIT - Balancer l'appareil et faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position (et les feux d'atterrissage dans le cas d'un hélicoptère) après s'être placé légèrement au-dessus et en avant, et normalement à la gauche, de l'aéronef intercepté (ou à sa droite, si l'intercepté est un hélicoptère) puis, après réponse, effectuer un lent virage en palier, normalement vers la gauche (ou vers la droite dans le cas d'un hélicoptère), pour prendre le cap voulu. Note. - Les conditions météorologiques ou le relief peuvent exiger que l'intercepteur inverse les positions et le sens du virage indiqués ci-dessus dans la Série 1. Note 2. - Si l'aéronef intercepté ne peut évoluer aussi rapidement que l'intercepteur, ce dernier devrait exécuter une série de circuits en hippodrome et balancer l'appareil chaque fois qu'il dépasse l'aéronef intercepté.	Vous avez été intercepté. Suivez-moi.	DE JOUR et DE NUIT - Balancer l'appareil, faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position et suivre. Note. - Les autres mesures que doit prendre l'aéronef intercepté sont prescrites au Chapitre 3, en 3.8	Compris, j'obéis.
2	DE JOUR et DE NUIT - Exécuter une manœuvre brusque de dégagement consistant en un virage en montée de 90q ou plus, sans couper la ligne de vol de l'aéronef intercepté.	Vous pouvez continuer.	DE JOUR et DE NUIT - Balancer l'appareil.	Compris, j'obéis.
3	DE JOUR et DE NUIT - Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes et survoler la piste en service ou, si l'aéronef intercepté est un hélicoptère, survoler l'aire d'atterrissage pour hélicoptères. S'il s'agit d'hélicoptères, l'hélicoptère intercepteur exécute une approche et se met en vol stationnaire près de l'aire d'atterrissage.	Atterrissez sur cet aérodrome.	DE JOUR et DE NUIT - Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes, suivre l'aéronef intercepteur et, si après le survol de la piste en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères, il est jugé possible d'atterrir en sécurité, procéder à l'atterrissage.	Compris, j'obéis.

2.2 Signaux de l'aéronef intercepté et réponses de l'aéronef intercepteur

Série	Signaux de l'INTERCEPTÉ	Signification	Réponse de l'INTERCEPTEUR	Signification
4	DE JOUR et DE NUIT - Rentrer le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et faire clignoter les phares d'atterrissage en passant au-dessus de la piste d'atterrissage en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères à une hauteur supérieure à 300 m (1 000 ft), mais inférieure à 600 m (2 000 ft) (dans le cas d'un hélicoptère, à une hauteur supérieure à 50 m [170 ft], mais inférieure à 100 m [330 ft]) au-dessus du niveau	Il m'est impossible d'atterrir sur cet aérodrome.	DE JOUR et DE NUIT - S'il désire que l'aéronef intercepté le suive vers un autre aérodrome, l'intercepteur rentre son train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et fait les signaux de la Série 1 prescrits pour l'intercepteur. S'il décide de laisser partir l'aéronef intercepté, l'intercepteur fait les signaux de la Série 2 prescrite pour l'intercepteur.	Compris, suivez-moi. Compris, vous pouvez continuer.

	de l'aérodrome, et continuer à exécuter des circuits autour de la piste en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères. S'il est impossible de faire clignoter les phares d'atterrissage, faire clignoter tous autres feux utilisables.			
5	DE JOUR et DE NUIT - Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais d'une manière qui permette de les distinguer de feux clignotants.	Il m'est impossible d'obéir.	DE JOUR et DE NUIT - Utiliser les signaux de la Série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris.
6	DE JOUR et DE NUIT - Faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles.	En détresse.	DE JOUR et DE NUIT - Utiliser les signaux de la Série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris.

3. SIGNAUX VISUELS EMPLOYÉS POUR AVERTIR UN AÉRONEF QU'IL VOLE, SANS AUTORISATION, DANS UNE ZONE RÉGLEMENTÉE, INTERDITE OU DANGEREUSE, OU QU'IL EST SUR LE POINT DE PÉNÉTRER DANS UNE TELLE ZONE

De jour ou de nuit, une série de projectiles tirés du sol à des intervalles de dix secondes, et produisant à l'éclatement des étoiles ou des feux rouges et verts, indique à un aéronef qu'il vole sans autorisation dans une zone interdite, réglementée ou dangereuse ou qu'il est sur le point de pénétrer dans une telle zone et qu'il doit prendre les dispositions qui s'imposent.

4. SIGNAUX POUR LA CIRCULATION D'AÉRODROME

4.1 Signaux lumineux et pyrotechniques

4.1.1 Instructions

Cf. Tableaux page suivante

Signaux lumineux		Signaux adressés par le contrôle d'aérodrome:	
		à des aéronefs en vol	à des aéronefs au sol
Faisceau lumineux dirigé vers l'aéronef intéressé (cf. Figure 1.1)	Feu vert continu	Vous êtes autorisé à atterrir.	Vous êtes autorisé à décoller.
	Feu rouge continu	Cédez le passage à un autre aéronef et restez dans le circuit.	Arrêtez.
	Série d'éclats verts	Revenez pour atterrir*.	Vous êtes autorisé à circuler.
	Série d'éclats rouges	Aérodrome dangereux, n'atterrissez pas.	Dégagez l'aire d'atterrissage en service.
	Série d'éclats blancs	Atterrissez à cet aérodrome et gagnez l'aire de trafic*.	Retournez à votre point de départ sur l'aérodrome.
	Artifice à feu rouge	Quelles que soient les instructions antérieures, n'atterrissez pas pour le moment.	

* L'autorisation d'atterrir et l'autorisation de circuler seront communiquées en temps utile.

4.1.2 Signaux d'accusé de réception des aéronefs

a) En vol :

1) de jour : en balançant les ailes ;

Note. - Ce signal n'est pas utilisé sur le parcours de base et sur le parcours final de l'approche.

2) de nuit : en éteignant et en allumant deux fois les projecteurs d'atterrissage ou, s'il n'en est pas équipé, ses feux de position.

b) Au sol :

1) de jour : en remuant les ailerons ou la gouverne de direction ;

2) de nuit : en éteignant et en allumant deux fois les projecteurs d'atterrissage ou, s'il n'en est pas équipé, ses feux de position.

4.2 Signaux visuels au sol

Note. - Voir l'arrêté du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA) pour les spécifications détaillées relatives aux aides visuelles au sol.

4.2.1 Interdiction d'atterrir

Un panneau carré rouge horizontal à diagonales jaunes (Figure 1.2) indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, que les atterrissages sont interdits et que l'interdiction peut se prolonger.

(Cliché non reproduit)

4.2.2 Précautions spéciales à prendre au cours de l'approche ou de l'atterrissage

Un panneau carré rouge horizontal avec une seule diagonale jaune (Figure 1.3) indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, qu'en raison du mauvais état de l'aire de manœuvre ou pour toute autre raison, des précautions spéciales doivent être prises au cours de l'approche ou au cours de l'atterrissage.

(Cliché non reproduit)

4.2.3 Utilisation des pistes et voies de circulation

4.2.3.1 Un panneau horizontal blanc en forme d'haltère (Figure 1.4) indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, qu'il est prescrit aux aéronefs d'atterrir, de décoller et de circuler exclusivement sur les pistes et voies de circulation.

(Cliché non reproduit)

Un panneau horizontal blanc, en forme d'haltère, analogue à celui indiqué en 4.2.3.1 mais comportant une bande noire perpendiculaire à la barre transversale dans chacune des extrémités circulaires de l'haltère (Figure 1.5) indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, qu'il est prescrit aux aéronefs d'atterrir et de décoller sur les pistes seulement, mais que les autres manœuvres peuvent être effectuées ailleurs que sur les pistes et voies de circulation.

(Cliché non reproduit)

4.2.4 Pistes ou voies de circulation fermées

Des croix d'une couleur uniforme contrastante, jaune ou blanche (Figure 1.6), disposées horizontalement sur des pistes ou des voies de circulation ou sur des parties de piste ou de voie de circulation indiquent des zones impropres aux manœuvres des aéronefs.

(Cliché non reproduit)

4.2.5 Directions d'atterrissage et de décollage

4.2.5.1 Un T d'atterrissage horizontal blanc ou orangé (Figure 1.7) indique aux aéronefs la direction à utiliser pour l'atterrissage et le décollage, ceux-ci s'effectuant dans une direction parallèle à la barre verticale du T, vers la barre transversale du T.

(Cliché non reproduit)

Note. - Lorsqu'il est utilisé de nuit, le T d'atterrissage est soit illuminé, soit délimité par des feux blancs.

4.2.5.2 Un groupe de deux chiffres (Figure 1.8), placés verticalement sur la tour de contrôle d'aérodrome ou près de celle-ci, indique aux aéronefs sur l'aire de manœuvre la direction du décollage, exprimée en dizaines de degrés du compas magnétique, arrondie à la dizaine la plus proche.

(Cliché non reproduit)

4.2.6 Circulation à droite

Une flèche de couleur voyante, dirigée vers la droite, placée sur l'aire à signaux ou disposée horizontalement à l'extrémité de la piste ou de la bande en service (Figure 1.9), indique que les virages doivent être exécutés à droite avant l'atterrissage et après le décollage.

(Cliché non reproduit)

4.2.7 Bureau de piste des services de la circulation aérienne

La lettre C, noire sur fond jaune, placée verticalement (Figure 1.10), indique l'emplacement du bureau de piste des services de la circulation aérienne.

(Cliché non reproduit)

4.2.8 Vols de planeurs en cours

Une double croix blanche, disposée horizontalement dans l'aire à signaux (Figure 1.11), indique que l'aérodrome est utilisé par des planeurs et que des vols sont en cours.

(Cliché non reproduit)

5. SIGNAUX DE CIRCULATION AU SOL

5.1 Signaux adressés par le signaleur à un aéronef

Note 1. - Ces signaux sont conçus pour être employés par un signaleur (dont les mains seront éclairées, au besoin, pour être mieux vues du pilote) placé face à l'aéronef et :

- a) dans les cas d'aéronefs à voilure fixe, en avant de l'extrémité de l'aile gauche, en vue du pilote ;
- b) dans le cas d'hélicoptères, à l'endroit le plus en vue du pilote.

Note 2. - Chaque signal a toujours la même signification, qu'il soit effectué à l'aide de palettes, de barres lumineuses ou de torches électriques.

Note 3. - Les moteurs sont numérotés de la droite vers la gauche du signaleur qui fait face à l'aéronef (c'est à dire que le moteur n° 1 est le moteur extérieur gauche).

Note 4. - Les signaux marqués d'un astérisque sont conçus pour être adressés à des hélicoptères en vol stationnaire.

5.1.1 Avant d'utiliser les signaux ci-après, le signaleur s'assurera que l'aire à l'intérieur de laquelle un aéronef doit être guidé est dégagée d'obstacles que cet aéronef, en appliquant les dispositions de 3.4.1, risquerait autrement de heurter.

Note. - La conception de nombreux aéronefs est telle que la trajectoire suivie par les bouts d'aile, les moteurs et autres extrémités ne peut toujours être surveillée visuellement à partir du poste de pilotage, tandis que l'aéronef est manœuvré au sol.

1 Continuez en vous conformant aux indications du signaleur

Le signaleur guide le pilote lorsque les conditions de la circulation sur l'aérodrome le nécessitent.

(Cliché non reproduit)

2 Placez-vous devant moi

Les bras tendus en position verticale au-dessus de la tête, les paumes se faisant face à l'intérieur.

(Cliché non reproduit)

3 Dirigez-vous vers le signaleur suivant

Bras droit ou gauche étendu vers le bas, balancer l'autre avant-bras verticalement devant le corps pour indiquer la direction dans laquelle se trouve le signaleur suivant.

(Cliché non reproduit)

4 Avancez

Les bras légèrement écartés, paumes tournées vers l'arrière, se déplacent d'un mouvement répété vers le haut et l'arrière, à partir de la hauteur des épaules.

(Cliché non reproduit)

5 Virez

a) Virez à gauche : le bras droit vers le bas, le bras gauche se déplace d'un mouvement répété vers le haut et l'arrière. La vitesse du mouvement du bras indique le rayon du virage.

(Cliché non reproduit)

b) Virez à droite : le bras gauche vers le bas, le bras droit se déplace d'un mouvement répété vers le haut et l'arrière. La vitesse du mouvement du bras indique le rayon du virage.

(Cliché non reproduit)

6 Halte

Les bras sont croisés au-dessus de la tête d'un mouvement répété. (La rapidité du mouvement doit être fonction de l'urgence de l'arrêt, autrement dit, plus le mouvement est rapide, plus l'arrêt doit être brusque).

(Cliché non reproduit)

7 Freins

a) Serrez les freins : lever l'avant-bras horizontalement en travers du corps, les doigts allongés, puis fermer le poing.

(Cliché non reproduit)

b) Desserrez les freins : lever l'avant-bras horizontalement en travers du corps, le poing fermé, puis allonger les doigts.

(Cliché non reproduit)

8 Cales

a) Cales mises : les bras vers le bas, les paumes tournées vers l'intérieur, les pouces allongés, les bras tendus en oblique vers le bas se déplacent vers l'intérieur.

(Cliché non reproduit)

b) Cales enlevées : les bras vers le bas, les paumes tournées vers l'extérieur, les pouces allongés, les bras se déplacent vers l'extérieur.

(Cliché non reproduit)

9 Démarrez le(s) moteur(s)

La main gauche levée au-dessus de la tête et le nombre approprié de doigts allongés, pour indiquer le numéro du moteur à démarrer, la main droite se déplace d'un mouvement circulaire à hauteur de la tête.

(Cliché non reproduit)

10 Coupez les moteurs

Bras et main à hauteur des épaules, main devant le cou, la paume tournée vers le bas. La main se déplace horizontalement, le bras restant plié.

(Cliché non reproduit)

11 Ralentissez

Les bras vers le bas, les paumes tournées vers le sol, se déplacent à plusieurs reprises vers le haut puis vers le bas.

(Cliché non reproduit)

12 Ralentissez le(s) moteur(s) du côté indiqué

Les bras vers le bas, les paumes tournées vers le sol, élever et abaisser la main droite pour demander de ralentir le(s) moteur(s) et vice versa.

(Cliché non reproduit)

13. Reculez

Bras vers le bas, paumes tournées vers l'avant, les bras sont balancés d'un mouvement répété vers l'avant et vers le haut, jusqu'à la hauteur des épaules.

(Cliché non reproduit)

14 Reculez en virant

a) Pour faire tourner la queue vers la droite : tendre le bras gauche vers le bas ; le bras droit est abaissé d'un mouvement répété de la position verticale au-dessus de la tête à la position horizontale avant.

(Cliché non reproduit)

b) Pour faire tourner la queue vers la gauche : tendre le bras droit vers le bas ; le bras gauche est abaissé d'un mouvement répété de la position verticale au-dessus de la tête à la position horizontale avant.

(Cliché non reproduit)

15 Tout va bien, continuez

L'avant-bras levé à la hauteur du coude, le pouce tendu.

(Cliché non reproduit)

16.* Restez en vol stationnaire

Bras étendus horizontalement.

(Cliché non reproduit)

17.* Montez

Mouvoir de bas en haut les bras étendus latéralement, paumes tournées vers le haut. La rapidité du mouvement indique la vitesse de montée.

(Cliché non reproduit)

18.* Descendez

Mouvoir de haut en bas les bras étendus latéralement, paumes tournées vers le bas. La rapidité du mouvement indique la vitesse de descente.

(Cliché non reproduit)

19.* Déplacez-vous horizontalement

L'un des bras reste tendu latéralement, indiquant la direction du mouvement.

Va-et-vient répété de l'autre bras devant le corps pour indiquer la même direction.

(Cliché non reproduit)

20.* Atterrissez Bras étendus devant le corps et croisés vers le bas.

(Cliché non reproduit)

5.2 Signaux adressés par le pilote d'un aéronef à un signaleur

Note 1. - Ces signaux sont conçus pour être employés par un pilote, dans son poste de pilotage, ses mains bien en vue du signaleur et, au besoin, éclairées.

Note 2. - Les moteurs sont numérotés de la droite vers la gauche du signaleur qui fait face à l'aéronef (c'est à dire que le moteur n° 1 est le moteur extérieur gauche).

5.2.1 Freins

Note. - Le moment où le pilote ferme le poing ou allonge les doigts de la main indique, respectivement, le moment où il serre ou desserre les freins.

- a) Freins serrés: lever le bras, les doigts allongés, horizontalement devant le visage, puis fermer la main.
- b) Freins desserrés: lever le bras, la main fermée, horizontalement, devant le visage, puis allonger les doigts.

5.2.2 Cales

- a) Mettez les cales: les bras étendus, les paumes vers l'avant, déplacer les mains vers l'intérieur de façon qu'elles se croisent devant le visage.
 - b) Enlevez les cales: les mains croisées devant le visage, les paumes vers l'avant, déplacer les bras vers l'extérieur.
- 5.2.3 Prêt à démarrer le(s) moteur(s) Lever le nombre de doigts d'une main qui correspond au numéro du moteur à démarrer.

Article Annexe I : Appendice 2

INTERCEPTION

1. PRINCIPES SUIVIS

1.1 Les principes suivants sont appliqués :

- a) l'interception des aéronefs civils n'est entreprise qu'en dernier ressort ;
- b) si elle est entreprise, une interception se limite à déterminer l'identité de l'aéronef, à moins qu'il ne soit nécessaire de remettre l'aéronef sur sa trajectoire prévue, de lui indiquer la direction à suivre pour sortir des limites de l'espace aérien national, de le conduire hors d'une zone réglementée, interdite ou dangereuse ou de lui ordonner d'atterrir à un aéroport désigné ;
- c) l'interception d'aéronefs civils n'est pas entreprise à titre d'exercice ;
- d) toutes les fois que le contact radio peut être établi, des indications de navigation et des renseignements connexes sont donnés par radiotéléphonie à l'aéronef intercepté ;
- e) au cas où il est exigé qu'un aéronef civil intercepté atterrisse sur le territoire survolé, l'aéroport désigné doit permettre l'atterrissage en toute sécurité de ce type d'aéronef.

Note. - Lors de l'adoption unanime de l'article 3 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale par la 25^e session (extraordinaire) de l'Assemblée de l'OACI, les États contractants sont convenus que chaque État doit s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol.

1.2 Une méthode normalisée est établie pour les manœuvres des aéronefs qui interceptent un aéronef civil. Cette méthode est conçue de façon que l'aéronef intercepté ne soit exposé à aucun risque.

Note. - Des recommandations particulières concernant une méthode de manœuvre figurent dans le Supplément A, section 3 de l'Annexe 2 (Règles de l'air) de l'OACI.

1.3 Des dispositions sont prises en vue d'utiliser le radar secondaire de surveillance, lorsque cela est possible, pour identifier les aéronefs civils dans les zones où ils pourraient être l'objet d'une interception.

2. MESURES A PRENDRE PAR L'AERONEF INTERCEPTE

2.1 Un aéronef qui est intercepté par un autre aéronef doit immédiatement :

- a) suivre les instructions de l'aéronef intercepteur, en interprétant les signaux visuels et en y répondant conformément aux spécifications de l'appendice 1 ;
- b) aviser, si possible, l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ;
- c) essayer d'établir des radiocommunications avec l'aéronef intercepteur ou avec l'organisme approprié de contrôle d'interception, en lançant un appel général sur la fréquence d'urgence 121,5 MHz, en indiquant l'identité de l'aéronef intercepté et la nature du vol ; et, si le contact n'a pas été établi et si cela est possible, en répétant cet appel sur la fréquence d'urgence 243 MHz ;
- d) s'il est doté d'un transpondeur, émettre le groupe codé 7700 sur le mode A, à moins qu'il ne reçoive des instructions contraires de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

2.2 Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par l'aéronef intercepteur au moyen de signaux visuels, l'aéronef intercepté demande immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions visuelles données par l'aéronef intercepteur.

2.3 Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par radio par l'aéronef intercepteur, l'aéronef intercepté demande immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions radio données par l'aéronef intercepteur.

3. RADIOCOMMUNICATIONS PENDANT L'INTERCEPTION

Si le contact radio est établi pendant l'interception, mais qu'il est impossible de communiquer dans une langue commune, on doit essayer de communiquer les instructions, accusés de réception des instructions et renseignements essentiels en utilisant les expressions conventionnelles et leur prononciation figurant dans le tableau ci-après, et en transmettant chaque expression 2 fois :

Expressions à utiliser par l'aéronef INTERCEPTEUR			Expressions à utiliser par l'aéronef INTERCEPTÉ		
Expression	Prononciation ¹	Signification	Expression	Prononciation ¹	Signification
CALL SIGN	KOL SA-IN	Quel est votre indicatif d'appel ?	CALL SIGN (indicatif d'appel) ²	KOL SA-IN (indicatif d'appel)	Mon indicatif d'appel est
FOLLOW	FO-LO	Suivez-moi	WILCO	VILL-KO	Compris je vais exécuter
DESCEND	DI-SENND	Descendez pour atterrir	CAN NOT	KANN NOTT	Je suis incapable d'exécuter
YOU LAND	YOU LANND	Atterrissez à cet aérodrome	REPEAT	RI-PITT	Répéter vos instructions
PROCEED	PRO-SID	Vous pouvez poursuivre votre route	AM LOST	AMM LOSST	Je ne connais pas ma position
			MAYDAY	M'AIDER	Je suis en détresse
			HIJACK ³	AI-DJAK	Je suis victime d'une intervention illégitime
			LAND (nom de lieu)	LANNND (nom de lieu)	Je demande à atterrir à (nom de lieu)
			DESCEND	DI-SENND	Je demande à descendre

1. Dans la prononciation figurée, les syllabes soulignées doivent être accentuées.

2. L'indicatif d'appel à donner est celui qui est utilisé dans les communications radiotéléphoniques avec les organismes de la circulation aérienne et qui correspond à l'identification dans le plan de vol.

3. Les circonstances peuvent parfois rendre impossible, voire peu souhaitable, l'emploi de l'expression HIJACK.

Article Annexe I : Appendice 3

TABLEAUX DES NIVEAUX DE CROISIÈRE

RCA1 - Appendice 3

Tableau A des niveaux de croisière dans les espaces dits RVSM

Les niveaux de croisière à respecter, lorsque la présente Annexe le spécifie, sont indiqués ci-après :a) dans les régions où, en vertu d'un accord régional de navigation aérienne et conformément aux conditions qui y sont spécifiées, un minimum de séparation verticale (VSM) de 300 m (1 000 ft) est appliqué entre le niveau de vol 290 et le niveau de vol 410 inclusivement* :

ROUTE**											
de 000° à 179° ***						de 180° à 359° ***					
Vols IFR			Vols VFR			Vols IFR			Vols VFR		
Niveau de vol	Altitude		Niveau de vol	Altitude		Niveau de vol	Altitude		Niveau de vol	Altitude	
	Mètres	ft		Mètres	ft		Mètres	ft		Mètres	ft
			-						-	-	-
10	300	1 000	-	-	-	20	600	2 000	-	-	-
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8 000	85	2 600	8 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500	200	6 100	20 000			
210	6 400	21 000				220	6 700	22 000			
230	7 000	23 000				240	7 300	24 000			
250	7 600	25 000				260	7 900	26 000			
270	8 250	27 000				280	8 550	28 000			
290	8 850	29 000				300	9 150	30 000			
310	9 450	31 000				320	9 750	32 000			
330	10 050	33 000				340	10 350	34 000			
350	10 650	35 000				360	10 950	36 000			
370	11 300	37 000				380	11 600	38 000			
390	11 900	39 000				400	12 200	40 000			
410	12 500	41 000				430	13 100	43 000			
450	13 700	45 000				470	14 350	47 000			
490	14 950	49 000				510	15 550	51 000			
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.			

* Sauf lorsque, en vertu d'un accord régional de navigation aérienne, les aéronefs évoluant au-dessus du niveau de vol 410, dans des secteurs déterminés de l'espace aérien, doivent se conformer aux indications d'un tableau des niveaux de croisière modifié, établi sur la base d'un minimum de séparation verticale nominal de 300 m (1000 ft).

** Route magnétique ou, dans les régions arctiques, à des latitudes supérieures à 70 degrés et dans les parties au-delà qui peuvent être spécifiées par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, routes déterminées par un système de lignes parallèles au méridien de Greenwich superposé en canevas à une carte

en projection stéréographique polaire dans laquelle le méridien de Greenwich orienté vers le pôle Nord est utilisé comme référence Nord.

*** Sauf lorsque les secteurs 090 à 269 degrés et 270 à 089 degrés sont prescrits (cas, en général, des routes ATS de la France métropolitaine) par accord régional de navigation aérienne pour tenir compte de la direction des principaux courants de circulation, et que des procédures appropriées de transition à associer à ces secteurs sont spécifiées.

Tableau B des niveaux de croisière dans les espaces dits non RVSM b) dans les autres régions :

ROUTE*											
de 000° à 179°° **						de 180° à 359° **					
Vols IFR			Vols VFR			Vols IFR			Vols VFR		
Niveau de vol	Altitude		Niveau de vol	Altitude		Niveau de vol	Altitude		Niveau de vol	Altitude	
	Mètres	ft		Mètres	ft		Mètres	ft		Mètres	ft
			-	-	-				-	-	-
10	300	1 000	-	-	-	20	600	2 000	-	-	-
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8 000	85	2 600	8 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500	200	6 100	20 000			
210	6 400	21 000				220	6 700	22 000			
230	7 000	23 000				240	7 300	24 000			
250	7 600	25 000				260	7 900	26 000			
270	8 250	27 000				280	8 550	28 000			
290	8 850	29 000				310	9 450	31 000			
330	10 050	33 000				350	10 650	35 000			
370	11 300	37 000				390	11 900	39 000			
410	12 500	41 000				430	13 100	43 000			
450	13 700	45 000				470	14 350	47 000			
490	14 950	49 000				510	15 550	51 000			
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.			

* Route magnétique ou, dans les régions arctiques, à des latitudes supérieures à 70 degrés et dans les parties au-delà qui peuvent être spécifiées par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, routes déterminées par un système de lignes parallèles au méridien de Greenwich superposé en canevas à une carte en projection stéréographique polaire dans laquelle le méridien de Greenwich orienté vers le pôle Nord est utilisé comme référence Nord.

** Sauf lorsque les secteurs 090 à 269 degrés et 270 à 089 degrés sont prescrits (cas, en général, des routes ATS de la France métropolitaine) par accord régional de navigation aérienne pour tenir compte de la direction des principaux courants de circulation, et que des procédures appropriées de transition à associer à ces secteurs sont spécifiées.

Article Annexe I : Appendice 4

BALLONS LIBRES NON HABITES

RESERVE

Article Annexe I : Appendice 5

VFR de nuit

1 VOL DE NUIT VFR EN AVION

Les conditions dans lesquelles un pilote d'avion peut, de nuit, effectuer un vol selon les règles de vol à vue (vol VFR de nuit) sont fixées ci après.

1.1 Définitions

Vol local : vol circulaire sans escale effectué :

- à l'intérieur des limites latérales d'une zone de contrôle (CTR) associée à un aéroport ;
- ou, en l'absence de zone de contrôle, à 12 kilomètres (6,5 milles marins) au plus de l'aéroport.

Vol de voyage : vol autre qu'un vol local.

1.2 Aéroports homologués

Un vol VFR de nuit est effectué au départ et à destination d'aéroports homologués au sens de l'arrêté relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aéroports. De tels aéroports et les éventuelles consignes à respecter sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Lorsque qu'un aéroport est dit homologué avec limitations , il est réservé aux seuls pilotes autorisés par le directeur de l'aviation civile ou son représentant ; ces pilotes prennent alors connaissance des consignes locales fixant les règles particulières d'utilisation de cet aéroport.

1.3 Conditions météorologiques

Un vol VFR de nuit est effectué dans les conditions météorologiques suivantes :

a) Pour un vol local :

- conserver la vue du sol ou de l'eau ;
- hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 450 mètres (1500 ft) ;
- visibilité égale ou supérieure à 5 kilomètres.

b) Pour un vol de voyage :

- conserver la vue du sol ou de l'eau ;
- hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 450 mètres (1500 ft) au-dessus du niveau de croisière prévu ;

- visibilité égale ou supérieure à 8 kilomètres entre les aérodromes de départ, de destination et de décollage éventuel.
- Toutefois, un vol peut être poursuivi vers l'aérodrome de destination ou de décollage si la visibilité transmise par l'organisme de la circulation aérienne de cet aérodrome ou par un système de transmission automatique de paramètres (STAP) est inférieure à 8 kilomètres mais supérieure ou égale à 5 kilomètres ;
- pas de prévision de précipitation ou d'orage entre les aérodromes de départ, de destination et de décollage éventuel.

Pour un vol local ou de voyage, en l'absence de station météorologique, de système de transmission automatique de paramètres (STAP) ou d'organisme de la circulation aérienne sur l'aérodrome de départ, le pilote évalue lui-même la visibilité pour les besoins du décollage.

1.4.1 Plan de vol déposé

Un plan de vol déposé (FPL) est communiqué au moins 30 minutes avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement ou transmis à l'organisme de la circulation aérienne intéressé, 30 minutes au moins avant l'heure de coucher du soleil à l'aérodrome de destination pour un vol de jour devant se poursuivre de nuit.

1.4.2 Cas particuliers

Un plan de vol n'est pas exigé pour les vols suivants ; les éléments de vol appropriés sont communiqués par radio, à l'organisme de la circulation aérienne concerné :

- vols locaux ;
- vols entre deux aérodromes pour lesquels le service du contrôle d'approche est assuré par le même organisme du contrôle de la circulation aérienne, dans les limites de l'espace aérien relevant de son autorité ;
- vols entrepris de jour qui, pour des raisons imprévues, se terminent de nuit, si une liaison radiotéléphonique est établie de jour avec l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome de destination ou de décollage.

1.5 Itinéraires, Niveau minimal

Sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent, un vol VFR de nuit est effectué :

Pour les vols de voyages :

- sur des itinéraires portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique sauf si une clairance permet de déroger au suivi de ces itinéraires. Dans ce dernier cas, le pilote reste responsable du franchissement des obstacles ;
- en l'absence d'itinéraires, à une hauteur minimale de 450 mètres (1500 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 kilomètres autour de la position estimée de l'aéronef. Cette hauteur est portée à 600 mètres (2000 ft) dans les régions où le relief s'élève à une altitude de plus de 1500 mètres (5000 ft).

Pour les vols locaux :

sauf consignes locales particulières, à une hauteur minimale de 300 mètres (1000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

1.6 Espaces aériens et Zones réglementées

Un vol VFR de nuit peut être effectué :

- en espace aérien non contrôlé ;
- après délivrance d'une clairance (vol contrôlé), dans les espaces aériens contrôlés, de classe C, D ou E, gérés par les centres de contrôle d'approche (APP) et les tours de contrôle (TWR),
- la séparation est assurée entre les vols IFR et les vols VFR de nuit ;
- l'information de trafic est fournie aux vols VFR de nuit sur les autres vols VFR de nuit.
- après autorisation préalable de l'organisme gestionnaire, dans une zone réglementée, le cas échéant suivant des itinéraires portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

1.7 Radiocommunications

1.7.1 Vol local sans organisme de la circulation aérienne

Un pilote en vol VFR de nuit évoluant en vol local, assure une veille radiotéléphonique. En l'absence d'organisme de la circulation aérienne, il indique en auto-information, au premier appel d'un autre pilote sur la fréquence, sa position, son altitude et ses intentions.

1.7.2 Espace aériens contrôlés et zones réglementées

Un pilote en vol VFR de nuit dans un espace aérien contrôlé ou dans une zone réglementée établit une communication bilatérale directe avec l'organisme de la circulation aérienne intéressé et garde une écoute permanente sur la fréquence radio appropriée.

2 VOL DE NUIT VFR EN BALLON

Les conditions dans lesquelles un pilote de ballon libre peut, de nuit, effectuer un vol selon les règles de vol à vue (vol VFR de nuit) sont fixées ci après.

2.1 Définitions Vol local : vol circulaire sans escale effectué :

- à l'intérieur des limites latérales d'une zone de contrôle (CTR) associée à un aéroport et jusqu'à un niveau faisant l'objet de la délivrance d'une clairance par l'organisme compétent de contrôle de la circulation aérienne ;
- ou, en l'absence de zone de contrôle, à 12 kilomètres (6,5 milles marins) au plus de l'aéroport ou de la plate-forme.

Vol de voyage : vol autre qu'un vol local.

2.2 Conditions météorologiques

Un vol VFR de nuit en ballon libre est effectué dans les conditions météorologiques suivantes :

a) Pour un vol local :

- conserver la vue du sol ou de l'eau ;
- hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 450 mètres (1500 ft) au-dessus du niveau maximal prévu

ou

hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 450 mètres (1500 ft) si le décollage a lieu à partir d'un aérodrome ;

- visibilité égale ou supérieure à 8 kilomètres.

b) Pour un vol de voyage :

- conserver la vue du sol ou de l'eau ;

- hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 450 mètres (1500 pieds) au-dessus du niveau de croisière prévu ;

- visibilité égale ou supérieure à 8 kilomètres sur la route prévue ; -pas de prévision de précipitation ou d'orage sur la route prévue.

2.3 Niveau minimal

Sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent, un vol VFR de nuit en ballon libre est effectué :

- à une hauteur minimale de 450 mètres (1500 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon équivalent à 10 minutes de vol. Cette hauteur est portée à 600 mètres (2000 pieds) dans les régions où le relief s'élève à une altitude de plus de 1500 mètres (5000 ft) ;

- pour les vols locaux, sauf consignes locales particulières, à une hauteur minimale de 300 mètres (1000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon équivalent à 10 minutes de vol.

2.4 Plan de vol

Un plan de vol déposé est exigé pour le vol de voyage. Un plan de vol déposé (FPL) est communiqué au moins 30 minutes avant l'heure estimée de décollage.

2.5 Espaces aériens et Zones réglementées

Le vol VFR de nuit en ballon libre peut être effectué :

- en espace aérien non contrôlé ;

- après délivrance d'une clairance (vol contrôlé), dans les espaces aériens contrôlés de classe D ou E, gérés par les centres de contrôle d'approche (APP) et les tours de contrôle (TWR) :

* la séparation est assurée entre les vols IFR et les vols VFR de nuit ;

* l'information de trafic est fournie aux vols VFR de nuit sur les autres vols VFR de nuit.

- après autorisation préalable de l'organisme gestionnaire, dans une zone réglementée.

Seule la traversée des voies aériennes est autorisée après obtention d'une clairance auprès de l'organisme du contrôle de la circulation aérienne concerné.

2.6 Radiotéléphonie

Un pilote de ballon libre en vol VFR de nuit dans un espace aérien contrôlé ou dans une zone réglementée établit une communication bilatérale directe avec l'organisme de la circulation aérienne intéressé et garde une écoute permanente sur la fréquence radio appropriée.

Annexes

Annexe II à la section I du chapitre 1er du titre III du livre 1er de la troisième partie du code de l'aviation civile (art. D131-1 à D131-10)

SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

Article Annexe II : Chapitre 1er

Définitions

Les expressions définies au chapitre 1er de l'annexe 1 Règles de l'Air sont employées avec la même signification dans la présente annexe 2 Services de la circulation aérienne .

Article Annexe II : Chapitre 2

Généralités

2.1 Désignation des responsabilités

2.1.1 Conformément aux dispositions du présent document Services de la circulation aérienne , l'autorité compétente détermine, pour les territoires sur lesquels s'étend son autorité, les portions d'espace aérien et les aérodromes où doivent être assurés des services de la circulation aérienne. Elle prend alors des dispositions pour que ces services soient établis et assurés conformément aux dispositions du présent document ; toutefois, l'État français peut déléguer à un autre État, par accord mutuel, la charge d'établir et d'assurer les services de la circulation aérienne dans les régions d'information de vol, les régions de contrôle ou les zones de contrôle s'étendant au-dessus de son propre territoire.

Note. - Lorsqu'un État délègue à un autre État le soin d'assurer des services de la circulation aérienne au-dessus de son territoire, cette délégation ne porte pas atteinte à sa souveraineté nationale. De même, la responsabilité de l'État assurant les services est limitée à des considérations techniques et opérationnelles relatives à l'acheminement sûr et rapide des aéronefs utilisant l'espace aérien concerné. En outre, l'État fournisseur assurera les services de la circulation aérienne dans les limites du territoire de l'État délégateur selon les besoins de ce dernier, qui devrait normalement mettre à la disposition de l'État fournisseur les installations et services jugés nécessaires d'un commun accord. Il est prévu, en outre, que l'État délégateur ne devrait ni retirer ni modifier ces installations et services sans consulter l'État fournisseur. L'État délégateur comme l'État fournisseur peuvent mettre fin à leur accord à n'importe quel moment.

2.1.2 Les portions de l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer ou de souveraineté indéterminée dans lesquelles seront assurés les services de la circulation aérienne sont déterminées par des accords régionaux de navigation aérienne. L'État français, lorsqu'il accepte d'assurer les services de la circulation aérienne dans ces portions de l'espace aérien, prend alors des dispositions pour que ces services soient établis et assurés conformément aux dispositions du présent document.

Note 1. - Par accord régional de navigation aérienne, on entend tout accord approuvé par le Conseil de l'OACI, normalement sur la proposition des réunions régionales de navigation aérienne.

Note 2. - Le Conseil de l'OACI a indiqué qu'un État contractant qui a accepté d'assurer les services de circulation aérienne dans un espace aérien situé au-dessus de la haute mer ou de souveraineté indéterminée peut adopter un mode d'application des normes et des pratiques recommandées en accord avec celui qu'il a adopté pour leur application dans l'espace aérien placé sous son autorité.

2.1.3 Lorsqu'il est décidé d'assurer des services de la circulation aérienne, l'État français désigne les autorités qui sont chargées de ces services.

Note 1. - Les autorités chargées d'établir et d'assurer les services peuvent être un État ou un organisme approprié.

Note 2. - Les situations qui peuvent se présenter en ce qui concerne la fourniture des services de la circulation aérienne à tout ou partie d'un vol international sont les suivantes :

Situation 1 : route, ou portion de route contenue dans un espace aérien placé sous la souveraineté d'un État qui établit et assure ses propres services de la circulation aérienne.

Situation 2 : route, ou portion de route contenue dans un espace aérien placé sous la souveraineté d'un État qui, par accord mutuel, a délégué à un autre État la responsabilité d'établir et d'assurer les services de la circulation aérienne.

Situation 3 : portion d'une route contenue dans un espace aérien situé au-dessus de la haute mer ou dans un espace aérien de souveraineté indéterminée et pour lequel un État a accepté la responsabilité d'établir et d'assurer les services de la circulation aérienne.

Aux fins du présent document, l'État qui désigne les autorités chargées d'établir et d'assurer les services de la circulation aérienne est :

- dans la situation 1 : l'État qui exerce la souveraineté au-dessus de la portion considérée de l'espace aérien ;
- dans la situation 2 : l'État auquel a été déléguée la responsabilité d'établir et d'assurer les services de la circulation aérienne ;
- dans la situation 3 : l'État qui a accepté la responsabilité d'établir et d'assurer les services de la circulation aérienne.

2.1.4 Lorsque les services de la circulation aérienne sont assurés, les renseignements nécessaires pour permettre d'utiliser ces services sont publiés. 2.2 Objet des services de la circulation aérienne

Les services de la circulation aérienne ont pour objet :

- a) d'empêcher les collisions entre aéronefs ;
- b) d'empêcher les collisions entre les aéronefs sur l'aire de manœuvre et les obstacles se trouvant sur cette aire ;
- c) d'accélérer et d'ordonner la circulation aérienne ;
- d) de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols ;
- e) d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherches et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

2.3 Subdivision des services de la circulation aérienne

Les services de la circulation aérienne comprennent 3 services, définis ci-après.

2.3.1 Le service du contrôle de la circulation aérienne, correspondant aux fonctions définies en 2.2, alinéas a), b) et c), ce service étant lui-même subdivisé en 3, de la façon suivante :

a) Le contrôle régional : pour les vols contrôlés sauf pour les parties de ces vols indiquées aux alinéas b) et c) ci-dessous, correspondant aux fonctions indiquées en 2.2, alinéas a) et c) ;

b) Le contrôle d'approche : pour les parties des vols contrôlés se rattachant à l'arrivée ou au départ, correspondant aux fonctions indiquées en 2.2, alinéas a) et c) ;

c) le contrôle d'aérodrome : pour la circulation d'aérodrome sauf pour les parties des vols indiquées à l'alinéa b) ci-dessus, correspondant aux fonctions indiquées en 2.2, alinéas a), b) et c).

2.3.2 Le service d'information de vol, correspondant aux fonctions indiquées en 2.2, alinéa d).

2.3.3 Le service d'alerte, correspondant aux fonctions indiquées en 2.2, alinéa e).

2.4 Détermination de la nécessité des services de la circulation aérienne

2.4.1 La nécessité des services de la circulation aérienne est déterminée par les considérations ci-après :

a) types de trafic en cause ;

b) densité de la circulation aérienne ;

c) conditions atmosphériques ;

d) toutes autres conditions particulières.

Note. - Étant donné le nombre de facteurs en cause, il est impossible de préciser les données particulières permettant de déterminer la nécessité des services de la circulation aérienne dans une région donnée ou à un emplacement donné. Par exemple :

a) des services de la circulation aérienne peuvent être nécessaires lorsque circulent des aéronefs de types différents, ayant des vitesses différentes (avions classiques, avions à réaction, etc.), tandis qu'une densité de circulation relativement plus grande mais ne comportant qu'une seule catégorie d'exploitation pourrait ne pas nécessiter de tels services ;

b) certaines conditions atmosphériques pourraient avoir un effet considérable dans des régions avec un flux de circulation aérienne constant (services réguliers, par exemple), tandis que des conditions semblables ou pires pourraient être relativement peu importantes dans une région où la circulation aérienne serait interrompue dans de telles conditions (vols locaux VFR, par exemple) ;

c) de vastes étendues d'eau, des régions montagneuses, inhabitées ou désertiques pourraient nécessiter des services de la circulation aérienne, même si le nombre de vols ou leur fréquence est très faible.

2.4.2 Le fait que les aéronefs évoluant dans une zone donnée pourraient être dotés de systèmes anticollision embarqués (ACAS) ne joue aucun rôle dans la détermination de la nécessité d'assurer des services de la circulation aérienne dans cette zone.

2.5 Désignation des portions d'espace aérien et des aérodromes contrôlés où les services de la circulation aérienne sont assurés

2.5.1 Lorsqu'il est décidé que des services de la circulation aérienne sont assurés dans des portions déterminées de l'espace aérien ou sur des aérodromes déterminés, ces portions de l'espace aérien et ces aérodromes sont alors désignés suivant la nature des services de la circulation aérienne qui doivent être établis.

2.5.2 La désignation de portions déterminées d'espace aérien ou d'aérodromes déterminés est effectuée de la manière suivante :

2.5.2.1 Régions d'information de vol. Les portions d'espace aérien dans lesquelles il est décidé d'établir un service d'information de vol et un service d'alerte sont appelées régions d'information de vol.

2.5.2.2 Régions de contrôle et zones de contrôle

2.5.2.2.1 Les portions d'espace aérien dans lesquelles il est décidé d'établir un service du contrôle de la circulation aérienne pour les vols IFR sont appelées régions de contrôle ou zones de contrôle.

Note. - La distinction entre régions de contrôle et zones de contrôle est établie en 2.9.

2.5.2.2.1.1 Les portions de l'espace aérien contrôlé à l'intérieur desquelles il est établi que les vols VFR bénéficient également du service du contrôle de la circulation aérienne, sont désignées comme espaces aériens de classes B, C ou D.

2.5.2.2.2 Les régions de contrôle et les zones de contrôle désignées font partie de la région d'information de vol à l'intérieur de laquelle elles sont établies.

2.5.2.3 Aérodromes contrôlés. Les aérodromes pour lesquels il est décidé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome sont appelés aérodromes contrôlés.

2.5.2.4. Zones dangereuses, réglementées, interdites et zones de ségrégation temporaire.

Des volumes particuliers peuvent être délimités à l'intérieur des régions d'information de vol, ce sont :

a) les zones dangereuses à l'intérieur desquelles peuvent se dérouler des activités dangereuses pour les vols des aéronefs durant des périodes spécifiées.

b) au dessus du territoire national et des eaux territoriales :

- les zones réglementées dans les limites desquelles les vols des aéronefs sont subordonnés à certaines conditions spécifiées ;

- les zones interdites dans les limites desquelles le vol des aéronefs est interdit sauf autorisation de l'autorité compétente ;

- les zones de ségrégation temporaire (TSA) réservées à l'usage exclusif d'utilisateurs spécifiques pendant une durée déterminée ;

c) au dessus de frontières internationales :

- les zones de ségrégation temporaire transfrontalières (CBA) réservées à l'usage exclusif d'utilisateurs spécifiques pendant une durée déterminée.

2.6 Classification des espaces aériens

2.6.1 Les espaces aériens ATS sont classés et désignés comme suit :

Classe A. Seuls les vols IFR sont admis ; il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre tous.

Sur dérogation obtenue auprès de l'autorité ATS compétente et après obtention d'une clairance, un aéronef en vol VFR peut évoluer dans un espace de classe A. Dans ce cas :

- une séparation est assurée entre ce vol VFR et les vols IFR ;
- une information de trafic est fournie à ce vol VFR sur les autres vols VFR dûment autorisés.

Classe B. Les vols IFR et VFR sont admis; il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre tous.

Classe C. Sont admis :

- les vols IFR ;
 - à et au-dessous du FL 195, les vols VFR ;
 - au-dessus du FL195, les vols VFR :
- * en espace aérien réservé (TSA, TRA ou CBA) ;

* exceptionnellement, selon les dispositions particulières convenues avec l'autorité ATS compétente.

En dehors des espaces aériens réservés (TSA, TRA ou CBA) pour lesquels les services rendus sont fixés par la voie de l'information aéronautique, il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre vols IFR et entre vols IFR et vols VFR. Les vols VFR sont séparés des vols IFR et, sauf dispositions contraires au-dessus du FL195, reçoivent des informations de trafic relatives aux autres vols VFR.

Classe D. Les vols IFR et VFR sont admis, et il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols; la séparation est assurée entre vols IFR et les vols IFR reçoivent des informations de trafic relatives aux vols VFR; les vols VFR reçoivent des informations de trafic relatives à tous les autres vols.

Classe E. Les vols IFR et VFR sont admis ; il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne aux vols IFR et la séparation est assurée entre vols IFR. Tous les vols reçoivent dans la mesure du possible des informations de trafic. A compter du 1er janvier 2007, la classe E ne sera pas utilisée pour les zones de contrôle.

Classe F. Les vols IFR et VFR sont admis ; tous les vols IFR qui le demandent, bénéficient du service consultatif de la circulation aérienne, et tous les vols bénéficient du service d'information de vol s'ils le demandent.

Classe G. Les vols IFR et VFR sont admis et bénéficient du service d'information de vol s'ils le demandent.

§2.6.1 (Classe A) - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

§2.6.1 (Classe C) - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

§2.6.1 (Classe E) - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

2.6.2 Les classes d'espaces aériens sont définies en fonction des besoins.

2.6.3 Les conditions applicables aux vols effectués dans chacune des classes d'espaces aériens sont conformes au tableau de l'Appendice 4.

Note. - Lorsque les espaces aériens sont contigus dans le plan vertical, c'est-à-dire quand ils sont superposés, les vols qui se trouvent à un niveau commun aux 2 espaces se conforment à la classe d'espace aérien moins restrictive et reçoivent les services qui s'appliquent à cette classe. Dans l'application de ces critères, l'espace aérien de classe B est donc considéré moins restrictif que l'espace aérien de classe A, l'espace aérien de classe C moins restrictif que l'espace aérien de classe B, etc.

2.7 Qualité de navigation requise (RNP) pour le vol en route

2.7.1 Les types de RNP sont prescrits par l'État français. Le cas échéant, les types de RNP de régions, routes ou routes ATS désignées sont prescrits sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne.

2.7.2 (Réservé)

2.7.3 Le type de RNP prescrit correspond aux services de communications et de navigation et aux services de la circulation aérienne fournis dans l'espace aérien considéré.

Note. - Des renseignements sur les types de RNP applicables et les procédures correspondantes figurent dans le Manuel sur la qualité de navigation requise (RNP) (Doc OACI 9613).

2.8 Création et désignation des organismes assurant les services de la circulation aérienne

Les services de la circulation aérienne sont assurés au moyen d'organismes institués et désignés comme suit :

2.8.1 Des centres d'information de vol sont institués pour assurer à l'intérieur des régions d'information de vol le service d'information de vol et le service d'alerte, à moins que cette fonction ne soit confiée à un organisme du contrôle de la circulation aérienne disposant d'installations appropriées pour s'acquitter de telles fonctions.

Note. - Ce principe n'empêche pas de déléguer à d'autres organismes le soin de fournir certains éléments du service d'information de vol.

2.8.2 Des organismes du contrôle de la circulation aérienne sont institués pour assurer le service du contrôle de la circulation aérienne, le service d'information de vol et le service d'alerte à l'intérieur des régions de contrôle, des zones de contrôle et sur les aérodromes contrôlés.

Note. - Les services que doivent assurer les différents organismes de contrôle de la circulation aérienne sont indiqués en 3.2.

2.8.3 Sur certains aérodromes non contrôlés, des organismes rendant le service d'information de vol d'aérodrome (AFIS) assurent le service d'information de vol et le service d'alerte au bénéfice des aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.

§2.8.3 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

2.9 Spécifications relatives aux régions d'information de vol, aux régions de contrôle et aux zones de contrôle

2.9.1 La délimitation des portions d'espace aérien à l'intérieur desquelles sont assurés des services de la circulation aérienne est effectuée en fonction de la nature du réseau de routes et des conditions d'efficacité du service plutôt qu'en fonction des frontières nationales.

Note 1. - La conclusion d'accords permettant de délimiter un espace aérien chevauchant des frontières nationales est souhaitable, si elle facilite la mise en œuvre des services de la circulation aérienne (voir 2.1.1). Des accords permettant de fixer à l'espace aérien des limites rectilignes sont, par exemple, très commodes lorsque les organismes des services de la circulation aérienne utilisent des techniques de traitement des données.

Note 2. - Lorsque l'espace aérien est délimité au moyen des frontières nationales, il convient de désigner par accord mutuel des points de transfert convenablement situés.

2.9.2 Régions d'information de vol

2.9.2.1 Une région d'information de vol est délimitée de façon à couvrir tout le réseau des routes aériennes qu'elle doit desservir.

2.9.2.2 Une région d'information de vol englobe tout l'espace aérien compris dans ses limites latérales, sauf si elle est limitée par une région supérieure d'information de vol.

2.9.2.3 Lorsqu'une région d'information de vol est limitée par une région supérieure d'information de vol, la limite inférieure prescrite pour la région supérieure d'information de vol constitue la limite verticale supérieure de la région d'information de vol et coïncide avec un des niveaux de croisière VFR des tableaux de l'Appendice 3 des règles de l'air.

Note. - Dans les cas où une région supérieure d'information de vol est créée, les procédures qui y sont applicables peuvent n'être pas les mêmes que les procédures applicables dans la région d'information de vol sous-jacente.

2.9.3 Régions de contrôle

2.9.3.1 Les régions de contrôle, et notamment les voies aériennes et les régions de contrôle terminales, sont délimitées de telle sorte qu'elles englobent un espace aérien suffisant pour contenir les trajectoires ou parties de trajectoires des aéronefs en vol IFR auxquels on désire fournir les services de contrôle de la circulation aérienne, compte tenu des possibilités des aides à la navigation normalement utilisées dans ces régions.

Note. - Un réseau de routes peut être établi, en vue de faciliter l'exercice du contrôle de la circulation aérienne, dans une région de contrôle qui n'est pas constituée par un réseau de voies aériennes.

2.9.3.2 La limite inférieure des régions de contrôle est établie à une hauteur de 200 m (700 ft) au moins au-dessus du sol ou de l'eau.

Note. - Cette spécification n'entraîne pas l'obligation d'établir la limite inférieure de façon uniforme dans une région de contrôle déterminée (voir Figure A-5 du Manuel de planification des services de la circulation aérienne (Doc OACI 9426), 1ère Partie, Section 2, Chapitre 3)

2.9.3.2.1 Dans la mesure où cela est possible et souhaitable pour assurer la liberté d'action des vols VFR exécutés au-dessous d'une région de contrôle, la limite inférieure de cette région de contrôle est établie à une hauteur supérieure à la hauteur minimale spécifiée en 2.9.3.2.

2.9.3.2.2 (Réservé)

2.9.3.3 Une limite supérieure est établie pour les régions de contrôle, dans l'un des cas ci-après :

- a) lorsque le service du contrôle de la circulation aérienne n'est pas assuré au-dessus de cette limite ;
- b) lorsque la région de contrôle est située au-dessous d'une région supérieure de contrôle.

Dans ce cas, la limite supérieure de la première région coïncide avec la limite inférieure de la région supérieure de contrôle.

Lorsqu'elle est établie, cette limite supérieure coïncide avec un des niveaux de croisière VFR des tableaux de l'Appendice 3 des Règles de l'air.

2.9.4 Régions d'information de vol ou régions de contrôle dans l'espace aérien supérieur

Lorsqu'il est souhaitable de limiter le nombre de régions d'information de vol ou de régions de contrôle que les aéronefs volant à haute altitude auraient à traverser, une région d'information de vol ou une région de contrôle, selon le cas, est délimitée afin d'englober l'espace aérien supérieur situé à l'intérieur des limites latérales d'un certain nombre de régions inférieures d'information de vol ou de régions inférieures de contrôle.

2.9.5 Zones de contrôle

2.9.5.1 Les limites latérales des zones de contrôle englobent au moins les portions d'espace aérien, qui ne sont pas à l'intérieur d'une région de contrôle, contenant les trajectoires des vols IFR à l'arrivée et au départ des aérodromes dont l'utilisation est prévue dans les conditions météorologiques de vol aux instruments.

Note. - Tout aéronef en attente au voisinage d'un aérodrome est considéré comme un aéronef qui arrive à cet aérodrome.

2.9.5.2 La zone de contrôle s'étend jusqu'à 9,3 km (5 NM) au moins du centre de l'aérodrome ou des aérodromes intéressés, dans toutes les directions d'approche possibles.

Note. - Une zone de contrôle peut englober deux ou plusieurs aérodromes voisins.

2.9.5.3 Lorsqu'une zone de contrôle est située à l'intérieur des limites latérales d'une région de contrôle, elle s'étend vers le haut, à partir de la surface de la terre, au moins jusqu'à la limite inférieure de la région de contrôle.

Note. - On peut établir une limite supérieure plus élevée que la limite inférieure de la région de contrôle qui la recouvre, si on le désire.

2.9.5.4 Lorsqu'une zone de contrôle est située à l'extérieur des limites latérales d'une région de contrôle, une limite supérieure est fixée.

2.9.5.5 (Réservé)

2.10 Identification des organismes assurant les services de la circulation aérienne et des espaces aériens desservis par ceux-ci

2.10.1 Un centre de contrôle régional ou un centre d'information de vol est identifié au moyen du nom de l'agglomération avoisinante ou d'une particularité géographique.

2.10.2 Une tour de contrôle d'aérodrome ou un organisme de contrôle d'approche est identifié au moyen du nom de l'aérodrome sur lequel il est situé.

2.10.3 Une zone de contrôle, une région de contrôle ou une région d'information de vol est identifiée au moyen du nom de l'organisme dont elle relève.

2.11 Création et identification des routes ATS

2.11.1 Lors de la création de routes ATS, il est prévu un espacement sûr entre routes ATS adjacentes.

§2.11.1 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

2.11.2 (Réservé)

2.11.3 Les routes ATS sont identifiées au moyen d'indicatifs.

2.11.4 Les indicatifs des routes ATS, à l'exception des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée, sont choisis conformément aux principes définis à l'Appendice 1.

2.11.5 Les itinéraires normalisés de départ et d'arrivée, ainsi que les procédures correspondantes, sont identifiés conformément aux principes définis à l'Appendice 3.

Note 1. - On trouve des éléments indicatifs sur l'établissement de routes ATS dans le Manuel de planification des services de la circulation aérienne (Doc OACI 9426).

Note 2. - On trouve dans le Supplément A de l'Annexe 11 de l'OACI des éléments indicatifs sur l'établissement de routes ATS définies par VOR.

Note 3. - L'espacement entre routes parallèles ou entre axes de routes ATS parallèles pour lesquelles un type de RNP est requis dépend du type de RNP spécifié. On trouve dans le Supplément B de l'Annexe 11 de l'OACI des éléments indicatifs sur l'établissement de routes ATS destinées aux aéronefs équipés pour la RNAV et sur l'espacement entre routes fondé sur le type de RNP.

2.12 Établissement des points de transition

(Réservé)

2.13 Établissement et identification des points significatifs

2.13.1 Des points significatifs sont établis en vue de la définition d'une route ATS et/ou en fonction des renseignements nécessaires aux services de la circulation aérienne en ce qui concerne la progression des vols.

2.13.2 Les points significatifs sont identifiés au moyen d'indicatifs.

2.13.3 Les points significatifs sont établis et identifiés conformément aux principes exposés à l'Appendice 2.

2.14 Établissement et identification de parcours normalisés pour les aéronefs circulant à la surface

2.14.1 Lorsque cela est nécessaire, des parcours normalisés entre les pistes, les aires de trafic et les aires d'entretien sont établis sur un aéroport, pour les aéronefs qui circulent à la surface. Ces parcours sont directs, simples et, si possible, conçus de manière à prévenir les incompatibilités de circulation.

2.14.2 Les parcours normalisés destinés aux aéronefs qui circulent à la surface sont identifiés au moyen d'indicateurs qui se distinguent nettement de ceux des pistes et des routes ATS.

2.15 Coordination entre l'exploitant et les services de la circulation aérienne

2.15.1 Les organismes des services de la circulation aérienne tiennent compte, dans l'exercice de leurs fonctions, des besoins de l'exploitant qui découlent de ses obligations en vertu des dispositions de l'Annexe 6 de l'OACI et, si l'exploitant le demande, mettent à sa disposition ou à la disposition de son représentant accrédité les renseignements dont ils disposent, afin de permettre à l'exploitant ou à son représentant accrédité de s'acquitter de ses responsabilités.

2.15.2 Si l'exploitant intéressé en fait la demande, tous les messages (y compris les comptes rendus de position) reçus par les organismes des services de la circulation aérienne et ayant trait à l'exploitation des aéronefs de l'exploitant sont, autant que possible, mis immédiatement à la disposition de cet exploitant ou de son représentant accrédité conformément aux procédures locales en vigueur.

2.16 Coordination entre les autorités de la défense et les services de la circulation aérienne

2.16.1 Les autorités des services de la circulation aérienne établissent et maintiennent une étroite coopération avec les autorités de la défense dont relèvent des activités qui peuvent affecter des vols d'aéronefs en CAG.

2.16.2 La coordination des activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs en vol CAG est assurée conformément aux dispositions de la section 2.17.

2.16.3 Des dispositions sont prises afin que les renseignements nécessaires à l'accomplissement sûr et rapide des vols d'aéronefs en CAG soient échangés promptement entre les organismes des services de la circulation aérienne et les organismes militaires appropriés.

2.16.3.1 Les organismes des services de la circulation aérienne fournissent aux organismes militaires appropriés, de façon régulière ou sur demande, selon des procédures adoptées sur le plan local, les plans de vol et autres données pertinentes relatives aux vols d'aéronefs en CAG. Afin d'éliminer ou de réduire la nécessité d'une interception, les autorités des services de la circulation aérienne désignent les zones ou routes où les dispositions des règles de l'air concernant les plans de vol, les communications bilatérales et les comptes rendus de position s'appliquent à tous les vols afin d'assurer que toutes les données pertinentes soient disponibles aux organismes appropriés des services de la circulation aérienne, dans le but précis de faciliter l'identification des aéronefs en CAG.

2.16.3.2 Des procédures spéciales sont établies afin d'assurer que :

a) les organismes des services de la circulation aérienne soient avisés lorsqu'un organisme militaire constate qu'un aéronef qui est, ou pourrait être, un aéronef civil a pénétré dans une région où il pourrait être nécessaire de l'intercepter ou qu'il approche d'une telle région ;

b) tous les efforts possibles soient déployés pour confirmer l'identité de l'aéronef et lui fournir le guidage de navigation dont il a besoin pour éviter la nécessité d'une interception.

2.17 Coordination des activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs en vol CAG

2.17.1 Les dispositions relatives aux activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs en vol CAG, que ce soit au-dessus du territoire français ou au-dessus de la haute mer, sont coordonnées avec les autorités ATS compétentes. Cette coordination est assurée suffisamment tôt pour permettre de publier en temps utile les renseignements concernant les activités en cause, conformément aux dispositions de l'Annexe 15 de l'OACI.

2.17.1.1 (Réservé)

2.17.2 Le but de cette coordination est de parvenir à la conclusion d'arrangements optimaux qui permettent d'éviter tout danger pour les aéronefs en CAG et se traduisent par le minimum de perturbations dans l'exploitation normale de ces aéronefs.

2.17.2.1 (Réservé)

2.17.3 Il incombe aux autorités ATS compétentes de faire publier les renseignements concernant les activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs en vol CAG.

2.17.4 (Réservé)

2.17.5 Il est pris des dispositions appropriées pour empêcher que les émissions de faisceaux laser n'aient des effets préjudiciables sur les vols.

Note 1. - Des éléments indicatifs sur les effets préjudiciables des émetteurs laser sur les vols figurent dans le Manuel sur les émetteurs laser et la sécurité des vols (Doc 9815 de l'OACI).

Note 2. - Voir aussi l'Annexe 14 de l'OACI - Aéroдрomes, Volume I - Conception et exploitation technique des aéroдрomes, Chapitre 5.

2.17.6 (Réservé)

2.18 Données aéronautiques

2.18.1 Les données aéronautiques intéressant les services de la circulation aérienne sont déterminées et communiquées conformément aux spécifications de précision et d'intégrité des Tableaux 1 à 5 de l'Appendice 5 et compte tenu des procédures du système qualité établi. Les spécifications de précision des données aéronautiques sont fondées sur un niveau de confiance de 95 %, et à ce sujet, les données de position sont identifiées selon trois types : points mesurés (par exemple, positions d'aides de navigation), points calculés (obtenus par calcul mathématique à partir de valeurs mesurées de points dans l'espace, de points de repère, etc.) et points déclarés (par exemple, points de limite de régions d'information de vol).

Note. - On trouvera, au chapitre 3 de l'Annexe 15 de l'OACI, des spécifications relatives au système qualité.

2.18.2 L'intégrité des données aéronautiques est maintenue pendant tout le processus, depuis le mesurage ou la création jusqu'à la remise au prochain utilisateur prévu. Les spécifications d'intégrité des données aéronautiques sont fondées sur le risque que peut entraîner l'altération des données ainsi que sur l'usage qui en est fait. En conséquence, on applique la classification et les niveaux d'intégrité des données suivants :

a) données critiques : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une forte probabilité que la sécurité de la poursuite du vol et de l'atterrissage d'un aéronef soit sérieusement compromise, avec un risque de catastrophe ;

b) données essentielles : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une faible probabilité que la sécurité de la poursuite du vol et de l'atterrissage d'un aéronef soit sérieusement compromise, avec un risque de catastrophe ;

c) données ordinaires : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une très faible probabilité que la sécurité de la poursuite du vol et de l'atterrissage d'un aéronef soit sérieusement compromise, avec un risque de catastrophe.

§2.18.2 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

2.18.3 (Réservé)

§2.18.3 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

2.18.4 (Réservé)

2.18.5 Les coordonnées géographiques (latitude et longitude) sont déterminées et communiquées aux services d'information aéronautique selon le Système géodésique mondial - 1984 (WGS-84). Les coordonnées géographiques obtenues par conversion mathématique au système WGS-84 mais pour

lesquelles le degré de précision des mesures prises à l'origine sur le terrain n'est pas conforme aux spécifications du Tableau 1 de l'Appendice 5 sont signalées aux services d'information aéronautique.

2.18.6 Le degré de précision des mesures effectuées sur le terrain ainsi que celui des déterminations et calculs dans lesquels ces mesures ont servi sont tels que les données de navigation opérationnelles obtenues pour les différentes phases de vol se situent à l'intérieur des écarts maximaux, par rapport à un cadre de référence approprié comme il est indiqué dans les tableaux de l'Appendice 5.

Note 1. - Par cadre de référence approprié, on entend un cadre qui permet l'application du WGS-84 à une position donnée et auquel toutes les coordonnées sont liées.

Note 2. - Les spécifications relatives à la publication des données aéronautiques figurent au Chapitre 2 de l'Annexe 4 de l'OACI et au Chapitre 3 de l'Annexe 15 de l'OACI.

Note 3. - Pour les repères et les points ayant une double fonction, par exemple, point d'attente et point d'approche interrompue, c'est le degré de précision le plus élevé qui s'applique.

2.19 Coordination entre l'autorité compétente des services de la météorologie et l'autorité ATS compétente

2.19.1 Afin de veiller à ce que les aéronefs reçoivent les renseignements météorologiques les plus récents nécessaires à l'exploitation, des arrangements sont conclus, selon les besoins, entre l'autorité compétente des services de la météorologie et l'autorité ATS compétente pour que le personnel des services de la circulation aérienne :

a) en plus d'utiliser des indicateurs de mesure à distance, rende compte, s'ils ont été observés par le personnel des services de la circulation aérienne ou communiqués par un aéronef, d'autres éléments météorologiques dont il pourrait être convenu ;

b) rende compte, le plus tôt possible, au centre météorologique associé, des phénomènes météorologiques importants pour l'exploitation, s'ils ont été observés par le personnel des services de la circulation aérienne ou communiqués par un aéronef et s'ils n'ont pas été mentionnés dans le message d'observations météorologiques d'aérodrome ;

c) communique, le plus tôt possible, au centre de veille météorologique associé, les renseignements pertinents concernant toute activité volcanique prééruptive, toute éruption volcanique ainsi que la présence d'un nuage de cendres volcaniques. De plus, les centres de contrôle régional et les centres d'information de vol communiqueront les renseignements au centre de veille météorologique et au centre d'avis de cendres volcaniques (VAAC) qui leur sont associés.

Note 1. - Les VAAC sont désignés par accord régional de navigation aérienne, conformément à l'Annexe 3 OACI, 3.6.1.

Note 2. - Voir 4.2.3 en ce qui concerne la transmission des comptes rendus en vol spéciaux.

2.19.2 Une étroite coordination est maintenue entre les centres de contrôle régional, les centres d'information de vol et les centres de veille météorologique associés pour assurer la cohérence des renseignements sur les cendres volcaniques inclus dans les messages SIGMET et les NOTAM.

2.20 Coordination entre les autorités des services d'information aéronautique et les autorités des services de la circulation aérienne

2.20.1 Pour faire en sorte que les organismes des services d'information aéronautique obtiennent des renseignements leur permettant de fournir des informations à jour avant le vol et de répondre aux besoins d'information en cours de vol, des arrangements sont conclus entre les autorités des services d'information

aéronautique et les autorités des services de la circulation aérienne pour que le personnel des services de la circulation aérienne communique à l'organisme responsable des services d'information aéronautique, dans un délai minimal :

- a) des renseignements sur les conditions d'aérodrome ;
- b) l'état opérationnel des installations, services et aides de navigation associés dans sa zone de responsabilité ;
- c) l'apparition d'activités volcaniques observées par le personnel des services de la circulation aérienne ou signalées par des aéronefs ;
- d) tout autre renseignement considéré comme important pour l'exploitation.

2.20.2 Avant l'introduction de tout changement affectant le dispositif de navigation aérienne, les services ayant la responsabilité du changement tiennent compte des délais qui sont nécessaires à l'organisme AIS pour préparer et éditer les éléments à publier en conséquence. Pour garantir que cet organisme reçoive l'information en temps utile, une étroite coordination entre les services concernés est par conséquent nécessaire.

2.20.3 Sont particulièrement importantes les modifications des renseignements aéronautiques qui ont une incidence sur les cartes et/ou les systèmes de navigation informatisés et que, d'après les spécifications du Chapitre 6 et de l'Appendice 4 de l'Annexe 15 de l'OACI, il faut communiquer selon le système de régularisation et de contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques (AIRAC). Pour la remise des informations et données brutes aux services d'information aéronautique, le personnel des services de la circulation aérienne se conforme au calendrier préétabli et convenu internationalement des dates de mise en vigueur AIRAC, compte tenu en outre d'un délai postal de 14 jours.

2.20.4 Le personnel des services de la circulation aérienne qui est chargé de fournir les informations et données aéronautiques brutes aux services d'information aéronautique tient compte, dans cette tâche, des spécifications de précision et d'intégrité des données aéronautiques qui figurent à l'Appendice 5 de la présente Annexe.

Note 1. - Le Chapitre 5 de l'Annexe 15 de l'OACI contient des spécifications sur l'émission des NOTAM, SNOWTAM et ASHTAM.

Note 2. - Le Chapitre 4 de l'Annexe 3 de l'OACI donne le détail des renseignements que contiennent les messages d'observations d'activités volcaniques.

Note 3. - Les renseignements AIRAC sont diffusés par le service d'information aéronautique au moins 42 jours avant les dates d'entrée en vigueur AIRAC de façon qu'ils parviennent à leurs destinataires 28 jours au moins avant cette date.

Note 4. - Le calendrier préétabli et convenu internationalement des dates communes de mise en vigueur AIRAC à intervalles de 28 jours se trouve dans le Manuel OACI des services d'information aéronautique (Doc 8126, Chapitre 3, 3.1 et Chapitre 4, 4.4), qui contient en outre des indications sur l'emploi du système AIRAC.

2.21 Altitudes minimales de vol

Des altitudes minimales de vol sont déterminées et promulguées par l'État français pour chaque route ATS et région de contrôle au-dessus de son territoire.

Les altitudes minimales de vol ainsi déterminées assurent une marge minimale de franchissement pour l'obstacle déterminant situé dans les régions considérées.

Note. - L'Annexe 15 de l'OACI, Appendice 1, contient les spécifications relatives à la publication par les États des altitudes minimales de vol et des critères pour les déterminer. Des critères détaillés de franchissement des obstacles figurent dans les PANS-OPS OACI (Doc 8168), Volume I, VIe Partie, Chapitre 3, et Volume II, IIIe Partie et VIe Partie.

2.22 Service à assurer aux aéronefs en cas d'urgence

2.22.1 Un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être en état d'urgence, y compris un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite, bénéficie du maximum d'attention et d'assistance et a la priorité sur les autres aéronefs selon les circonstances.

Note. - Pour indiquer qu'il est en état d'urgence, un aéronef doté d'un moyen de liaison de données approprié et/ou d'un transpondeur SSR peut procéder de la façon suivante :

- a) utiliser le transpondeur sur le mode A, code 7700; ou
- b) utiliser le transpondeur sur le mode A, code 7500, pour indiquer expressément qu'il est l'objet d'une intervention illicite; ou
- c) utiliser la fonction d'urgence absolue et/ou de situation urgente appropriée du système ADS; ou
- d) envoyer le message d'urgence approprié par CPDLC.

2.22.1.1 Dans les communications entre organismes ATS et aéronefs en cas d'urgence, les principes des facteurs humains sont respectés.

Note. - On trouve des éléments indicatifs sur les principes des facteurs humains dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc OACI 9683)

2.22.2 Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organismes ATS répondent promptement aux demandes de cet aéronef. Les renseignements relatifs à la sécurité du vol continuent à être transmis à l'aéronef et les mesures nécessaires sont prises pour accélérer l'exécution de toutes les phases du vol et surtout pour permettre à l'aéronef de se poser en sécurité.

2.23 Situations fortuites en vol

2.23.1 Aéronef égaré ou non identifié

Note 1. - Dans le présent paragraphe, les termes aéronef égaré et aéronef non identifié ont les significations suivantes :

- Aéronef égaré. Aéronef qui s'est écarté sensiblement de sa trajectoire prévue ou qui signale qu'il ne connaît pas sa position.
- Aéronef non identifié. Aéronef qui a été observé ou signalé comme évoluant dans une région donnée, mais dont l'identité n'a pas été déterminée.

Note 2. - Un même aéronef peut être considéré simultanément par un organisme comme égaré et par un autre organisme comme non identifié.

2.23.1.1 Dès qu'un organisme des services de la circulation aérienne sait qu'un aéronef est égaré, il prend toutes les mesures nécessaires indiquées en 2.23.1.1.1 et 2.23.1.1.2 pour aider cet aéronef et pour assurer la sécurité du vol.

Note. - Il est particulièrement important qu'un organisme des services de la circulation aérienne fournisse une assistance à la navigation à un aéronef dont il sait qu'il s'égare, ou est sur le point de s'égarer, dans une zone où il existe un risque d'interception ou autre danger pour sa sécurité.

2.23.1.1.1 Si la position de l'aéronef n'est pas connue, l'organisme des services de la circulation aérienne :

- a) s'efforce d'établir des communications bilatérales avec l'aéronef, à moins que de telles communications ne soient déjà établies ;
- b) utilise tous les moyens disponibles pour déterminer la position de l'aéronef ;
- c) informe les autres organismes ATS chargés des zones dans lesquelles l'aéronef a pu ou peut s'égarer, en tenant compte de tous les facteurs qui auraient pu exercer une influence sur la navigation de l'aéronef dans ces circonstances ;
- d) informe, conformément aux procédures adoptées sur le plan local, les organismes militaires appropriés et leur communique les données de plan de vol et autres données pertinentes relatives à l'aéronef égaré ;
- e) demande aux organismes mentionnés en c) et d) ci-dessus et aux autres aéronefs en vol d'aider dans la mesure du possible à établir la communication avec l'aéronef et à déterminer sa position.

Note. - Les dispositions de d) et e) s'appliquent également aux organismes des services de la circulation aérienne informés conformément aux dispositions de l'alinéa c).

2.23.1.1.2 Lorsque la position de l'aéronef a été déterminée, l'organisme des services de la circulation aérienne :

- a) avise l'aéronef de sa position et des mesures correctives à prendre ;
- b) fournit, selon les besoins, à d'autres organismes des services de la circulation aérienne et aux organismes militaires appropriés des renseignements pertinents sur l'aéronef égaré ainsi que tous les avis qui auront été donnés à celui-ci.

2.23.1.2 Dès qu'un organisme des services de la circulation aérienne sait qu'un aéronef non identifié se trouve dans la partie d'espace aérien dont il est chargé, il s'efforce de déterminer l'identité de l'aéronef lorsque cela est nécessaire pour assurer les services de la circulation aérienne ou lorsque les autorités militaires appropriées en ont fait la demande, conformément aux procédures adoptées sur le plan local. À cette fin, l'organisme des services de la circulation aérienne prend celles des mesures ci-après qui conviennent selon les circonstances :

- a) il s'efforce d'établir des communications bilatérales avec l'aéronef ;
- b) il se renseigne au sujet du vol auprès des autres organismes des services de la circulation aérienne dans la région d'information de vol et leur demande d'aider à établir des communications bilatérales avec l'aéronef ;
- c) il se renseigne au sujet du vol auprès des organismes des services de circulation aérienne qui desservent les régions d'information de vol contiguës et il leur demande d'aider à établir des communications bilatérales avec l'aéronef ;
- d) il essaie d'obtenir des renseignements d'autres aéronefs se trouvant dans la région.

2.23.1.2.1 Dès que l'identité de l'aéronef a été déterminée, l'organisme des services de la circulation aérienne en informe, au besoin, l'organisme militaire approprié.

2.23.2 Interception d'aéronefs civils

2.23.2.1 Dès qu'un organisme des services de la circulation aérienne apprend qu'un aéronef est l'objet d'une interception dans sa zone de responsabilité, il prend celles des mesures ci-après qui conviennent dans ces circonstances :

- a) il s'efforce d'établir des communications bilatérales avec l'aéronef intercepté par tous les moyens dont il dispose, y compris la fréquence radio d'urgence 121,5 MHz, à moins que de telles communications ne soient déjà établies;
- b) il informe le pilote de l'aéronef intercepté de l'interception en cours ;
- c) il entre en communication avec l'organisme de contrôle d'interception qui maintient les communications bilatérales avec l'aéronef intercepteur et lui fournit les renseignements disponibles sur l'aéronef ;
- d) il assure la retransmission des messages entre l'aéronef intercepteur, ou l'organisme de contrôle d'interception, et l'aéronef intercepté, au besoin ;
- e) il prend, en étroite coordination avec l'organisme de contrôle d'interception, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de l'aéronef intercepté ;
- f) il informe les organismes ATS qui desservent les régions d'information de vol contiguës s'il apparaît que l'aéronef s'est égaré en provenance de ces régions d'information de vol contiguës.

2.23.2.2 Dès qu'un organisme des services de la circulation aérienne apprend qu'un aéronef est l'objet d'une interception en dehors de sa zone de responsabilité, il prend celles des mesures ci-après qui conviennent dans ces circonstances :

- a) il informe l'organisme ATS qui dessert l'espace aérien dans lequel l'interception a lieu, en lui communiquant les renseignements disponibles qui aideront à identifier l'aéronef, et en lui demandant de prendre des mesures conformément à 2.23.2.1 ;
- b) il assure la retransmission des messages entre l'aéronef intercepté et l'organisme ATS approprié, le contrôle d'interception ou l'aéronef intercepteur.

2.24 Importance de l'heure dans les services de la circulation aérienne

2.24.1 Les organismes des services de la circulation aérienne utilisent le Temps universel coordonné (UTC) et indiquent le temps en heures et minutes, le jour étant de 24 heures commençant à minuit.

2.24.2 Les organismes des services de la circulation aérienne sont équipés d'horloges qui indiquent les heures et les minutes et qui sont clairement visibles de chaque poste d'exploitation dans l'organisme intéressé.

§2.24.2 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

2.24.3 Il est procédé à la vérification des horloges et autres systèmes d'enregistrement de l'heure des organismes des services de la circulation aérienne suivant les besoins, afin de s'assurer que leurs indications sont exactes à 30 secondes près par rapport à l'heure UTC.

Les organismes des services de la circulation aérienne qui utilisent les communications par liaison de données vérifient, selon les besoins, leurs horloges et autres systèmes d'enregistrement de l'heure afin de s'assurer que leurs indications sont exactes à une seconde près par rapport à l'heure UTC.

2.24.4 L'heure exacte est donnée par une station fixant l'heure officielle ou, si c'est impossible, par un autre organisme qui obtient l'heure exacte d'une station fixant l'heure officielle.

2.24.5 Avant qu'un aéronef ne circule au sol en vue du décollage, la tour de contrôle d'aérodrome communique au pilote l'heure exacte, à moins que des dispositions ne soient déjà prises pour permettre au pilote de l'obtenir d'autres sources. En outre, les organismes des services de la circulation aérienne indiquent l'heure exacte aux aéronefs sur demande. L'heure est vérifiée à une demi-minute près.

2.25 Établissement de spécifications d'emport et d'utilisation de transpondeurs signalant l'altitude-pression

Des spécifications d'emport de transpondeurs signalant l'altitude-pression dans certaines portions définies de l'espace aérien sont établies dans :

- l'arrêté modifié du 21 juin 2001 relatif aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anticollision installés à bord des aéronefs volant dans les régions d'information de vol de la France métropolitaine ;

- l'arrêté modifié du 21 juin 2001 relatif aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anticollision installés à bord des aéronefs volant dans les espaces aériens d'outre-mer exploités par l'administration française.

Des spécifications d'utilisation de transpondeurs signalant l'altitude-pression dans certaines portions définies de l'espace aérien sont établies dans les procédures pour les services de la navigation aérienne.

Note. - Cette disposition vise à améliorer l'efficacité des services de la circulation aérienne et des systèmes anticollision embarqués.

2.26 Gestion de la sécurité des services ATS

Note : les exigences relatives à la gestion de la sécurité des services ATS font l'objet de textes distincts, notamment le règlement européen fixant les exigences communes pour la fourniture des services de la circulation aérienne.

2.27 Compétences linguistiques

2.27.1 Les fournisseurs de services de la circulation aérienne s'assurent que les contrôleurs de la circulation aérienne parlent et comprennent les langues utilisées pour les communications radiotéléphoniques, comme il est spécifié dans l'Annexe 1 de l'OACI.

2.27.2 Sauf lorsqu'elles sont effectuées dans une langue mutuellement convenue, les communications entre les organismes de contrôle de la circulation aérienne se font en langue anglaise.

2.28 Mesures d'exception

Les autorités des services de la circulation aérienne élaborent et promulguent des plans de mesures d'exception à mettre en œuvre en cas de perturbation, ou de risque de perturbation, des services de la circulation aérienne et des services de soutien dans l'espace aérien où ils sont tenus d'assurer ces services. Ces plans sont au besoin élaborés avec le concours de l'OACI, en étroite coordination avec les autorités des services de la circulation aérienne chargées de fournir ces services dans les parties adjacentes de cet espace ainsi qu'avec les usagers de l'espace aérien concernés.

Note 1. - Des éléments indicatifs sur l'élaboration, la promulgation et la mise en œuvre des plans de mesures d'exception figurent dans le Supplément D de l'Annexe 11 de l'OACI.

Note 2.- Les plans de mesures d'exception peuvent constituer un écart temporaire par rapport aux plans régionaux de navigation aérienne approuvés; de tels écarts sont approuvés, au besoin, par le Président du Conseil de l'OACI au nom du Conseil.

Article Annexe II : Chapitre 3

Service du contrôle de la circulation aérienne

3.1 Bénéficiaires

Le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré :

- a) à tous les vols IFR dans les espaces aériens des classes A, B, C, D et E ;
- b) à tous les vols VFR dans les espaces aériens des classes B, C et D ;
- c) à tous les vols VFR spéciaux ;
- d) à l'ensemble de la circulation d'aérodrome des aérodromes contrôlés ;
- e) aux vols VFR de nuit dans les conditions fixées par l'appendice 5 de l'annexe 1 Règles de l'air . §3.1.e)
- Différence OACI - voir tableau récapitulatif 3.2 Mise en œuvre du service du contrôle de la circulation aérienne

Les différentes fonctions du service du contrôle de la circulation aérienne décrites en 2.3.1 sont assurées par les différents organismes de la manière suivante :

a) Contrôle régional :

- 1) par un centre de contrôle régional ; ou
- 2) par l'organisme assurant le service du contrôle d'approche dans une zone de contrôle, ou

dans une région de contrôle d'étendue limitée, qui est surtout destinée à assurer le service du contrôle d'approche et où il n'a pas été créé de centre de contrôle régional ;

b) Contrôle d'approche

- 1) par une tour de contrôle d'aérodrome ou un centre de contrôle régional, lorsqu'il est nécessaire ou souhaitable de grouper sous la responsabilité d'un seul organisme les fonctions du service du contrôle d'approche et celles du service du contrôle d'aérodrome ou du service du contrôle régional ; 2) par un organisme de contrôle d'approche, lorsqu'il est nécessaire ou souhaitable d'établir un organisme séparé.

c) Contrôle d'aérodrome : par une tour de contrôle d'aérodrome.

Note. - La tâche qui consiste à assurer des services spécifiés sur l'aire de trafic, par exemple un service de gestion d'aire de trafic, peut être confiée à une tour de contrôle d'aérodrome ou à un organisme distinct.

3.3 Fonctionnement du service du contrôle de la circulation aérienne

3.3.1 Afin d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne, un organisme du contrôle de la circulation aérienne :

a) reçoit des renseignements au sujet des mouvements prévus de chaque aéronef et des modifications qui leur sont apportées et connaît en permanence la progression effective de chaque aéronef ;

b) détermine, d'après les renseignements reçus, les positions relatives des aéronefs signalés ;

c) transmet des autorisations et des renseignements aux fins de prévenir les collisions entre les aéronefs placés sous son contrôle et d'accélérer et régulariser la circulation ;

d) se met d'accord avec les autres organismes au sujet des autorisations :

1) chaque fois qu'un aéronef risquerait sans cela d'entraver la circulation placée sous le contrôle de ces autres organismes ;

2) avant de transférer à ces autres organismes le contrôle d'un aéronef.

3.3.2 Les renseignements relatifs aux mouvements aériens, ainsi que les autorisations du contrôle de la circulation aérienne accordées pour ces mouvements, sont affichés de manière que le contrôle de la circulation aérienne puisse les analyser aisément, et assurer avec efficacité l'acheminement de la circulation aérienne et une séparation convenable entre les aéronefs.

3.3.3 Les autorisations émises par les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent la séparation :

a) entre tous les vols dans les espaces aériens des classes A et B ;

b) entre les vols IFR dans les espaces aériens des classes C, D et E ;

c) entre les vols IFR et les vols VFR :

- dans l'espace aérien de classe C ;

- dans l'espace aérien de classe A, si le vol VFR a obtenu une dérogation pour pénétrer et évoluer dans cet espace ;

d) entre les vols IFR et les vols VFR spéciaux ;

e) (Réservé)

f) entre les vols IFR et les vols VFR de nuit.

Note. - Voir l'appendice 5 VFR de nuit dans l'Annexe 1 Règles de l'air

§3.3.3.c) - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

§3.3.3.e) - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

§3.3.3.f) - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

Toutefois, à la demande d'un aéronef et si l'autorité ATS compétente le prescrit dans le cas prévu en b) ci-dessus, dans les espaces aériens des classes D et E, un aéronef peut recevoir une autorisation qui ne lui assure pas cette séparation sur un tronçon déterminé du vol effectué dans les conditions météorologiques de vol à vue. 3.3.4 Un organisme du contrôle de la circulation aérienne assure la séparation par l'un, au moins, des moyens suivants :

a) séparation verticale, obtenue par l'assignation de niveaux différents déterminés d'après :

- 1) le tableau des niveaux de croisière approprié des règles de l'air, Appendice 3, ou d'après
- 2) un tableau des niveaux de croisière modifié conformément aux spécifications des Règles de l'air, Appendice 3, pour les vols effectués au-dessus du niveau de vol 410 ;

toutefois, la correspondance entre niveaux et route, prescrite dans cet appendice, ne s'applique qu'à défaut d'indications contraires données dans les publications d'information aéronautique appropriées ou les autorisations du contrôle de la circulation aérienne ;

Note. - Des éléments indicatifs relatifs à la séparation verticale figurent dans le Manuel OACI sur la mise en œuvre d'un minimum de séparation verticale de 300 m (1 000 ft) entre les niveaux de vol 290 et 410 inclus (Doc 9574).

b) séparation horizontale, obtenue en assurant :

- 1) une séparation longitudinale, obtenue en maintenant un intervalle de temps ou de distance entre les aéronefs volant sur une même route, sur des routes convergentes ou dans des directions opposées ; ou
- 2) une séparation latérale, obtenue en maintenant les aéronefs sur des routes différentes ou dans des régions géographiques différentes ;

c) séparation composite, consistant en une combinaison de la séparation verticale et de l'une des autres formes de séparation prévues à l'alinéa b) ci-dessus, en utilisant pour chacune d'elles des minimums qui peuvent être inférieurs à ceux utilisés pour chacun des éléments combinés lorsqu'ils sont appliqués séparément, mais au moins égaux à la moitié de ces minimums; la séparation composite n'est appliquée que sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne.

Note. - Le Manuel OACI de planification des services de la circulation aérienne (Doc 9426) contient des éléments indicatifs sur la mise en œuvre d'une séparation composite latérale/verticale.

3.4 Minimums de séparation 3.4.1 Les minimums de séparation applicables dans une portion déterminée de l'espace aérien sont choisis comme suit :

a) Les minimums de séparation sont choisis parmi les minimums prescrits par les dispositions des procédures pour les services de la navigation aérienne qui sont applicables aux cas considérés; toutefois, lorsque les types d'aides utilisés ou les circonstances ne sont pas prévus par lesdites dispositions, d'autres minimums de séparation sont établis, selon les besoins :

1) par l'autorité ATS compétente, après consultation des exploitants, pour les routes ou

portions de route contenues dans l'espace aérien relevant de la souveraineté française ;

2) par accord régional de navigation aérienne de l'OACI pour les routes ou portions de route contenues dans l'espace aérien situé au-dessus de la haute mer ou de régions de souveraineté indéterminée.

Note. - Les détails des minimums de séparation prescrits par l'OACI sont contenus dans les procédures pour les services de la navigation aérienne.

b) Le choix des minimums de séparation est effectué par consultation entre les autorités ATS compétentes chargées d'assurer les services de circulation aérienne dans des espaces aériens adjacents :

1) lorsque les aéronefs passent de l'un à l'autre de ces espaces aériens adjacents ;

2) lorsque la distance entre une route et la limite commune des espaces aériens adjacents est plus faible que les minimums de séparation applicables dans ces circonstances.

Note. - Cette disposition a pour but d'assurer, dans le premier cas, la compatibilité des deux côtés de la ligne de transfert de circulation et, dans l'autre cas, d'assurer une séparation appropriée entre les aéronefs qui se trouvent des deux côtés de la limite commune.

3.4.2 Les détails des minimums de séparation choisis et des zones d'application correspondantes sont notifiés :

a) aux organismes ATS intéressés ; et

b) aux pilotes et aux exploitants par l'intermédiaire des publications d'information aéronautique, lorsque la séparation est fondée sur l'emploi par l'aéronef de certaines aides ou techniques de navigation.

3.5 Responsabilité du contrôle

3.5.1 Responsabilité du contrôle d'un vol donné À tout moment, un vol contrôlé n'est sous le contrôle que d'un seul organisme du contrôle de la circulation aérienne.

3.5.2 Responsabilité du contrôle dans une portion d'espace aérien

Le contrôle de tous les aéronefs évoluant dans une portion d'espace aérien donnée incombe à un seul organisme du contrôle de la circulation aérienne. Toutefois, le contrôle d'un aéronef ou d'un groupe d'aéronefs peut être délégué à d'autres organismes du contrôle de la circulation aérienne, à condition que soit assurée la coordination entre les organismes du contrôle de la circulation aérienne intéressés.

3.6 Transfert de contrôle

3.6.1 Lieu et moment du transfert

Le transfert du contrôle d'un aéronef d'un organisme du contrôle de la circulation aérienne à un autre s'effectue de la manière suivante :

3.6.1.1 Entre deux organismes assurant le contrôle régional. Le contrôle d'un aéronef est transféré d'un organisme assurant le contrôle régional dans une région de contrôle à l'organisme assurant le contrôle régional dans une région de contrôle adjacente à l'heure à laquelle l'aéronef franchit la limite commune aux deux régions de contrôle; cette heure est estimée par le centre de contrôle régional qui contrôle l'aéronef; le contrôle peut être transféré en tout autre lieu ou à tout autre moment dont seraient convenus ces deux organismes.

3.6.1.2 Entre un organisme assurant le contrôle régional et un organisme assurant le contrôle d'approche, ou entre deux organismes assurant le contrôle d'approche. Le contrôle d'un aéronef est transféré d'un organisme assurant le contrôle régional à un organisme assurant le contrôle d'approche ou vice versa, ou entre deux organismes assurant le contrôle d'approche, au lieu ou à l'heure dont sont convenus ces deux organismes.

§3.6.1.2 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

3.6.1.3 Entre un organisme assurant le contrôle d'approche et une tour de contrôle d'aérodrome

3.6.1.3.1 Aéronef à l'arrivée. Le contrôle d'un aéronef à l'arrivée est transféré de l'organisme assurant le contrôle d'approche à la tour de contrôle d'aérodrome :

a) lorsque l'aéronef est aux abords de l'aérodrome, et

- 1) qu'on estime qu'il pourra effectuer à vue l'approche et l'atterrissage, ou
 - 2) qu'il se trouve dans des conditions météorologiques de vol à vue ininterrompues; ou
- b) lorsque l'aéronef se trouve à un point ou à un niveau prescrit, comme il est spécifié dans les lettres d'accord ou les instructions de l'organisme ATS ; ou
- c) lorsque l'aéronef a atterri.

Note. - Même lorsqu'il y a un organisme de contrôle d'approche, le contrôle de certains vols peut être transféré directement d'un centre de contrôle régional à une tour de contrôle d'aérodrome et vice versa, en vertu d'un accord conclu au préalable entre les organismes intéressés au sujet de la partie du contrôle d'approche qui doit être assurée par le centre de contrôle régional ou par la tour de contrôle d'aérodrome, selon le cas.

3.6.1.3.2 Aéronef au départ. Le contrôle d'un aéronef au départ est transféré de la tour de contrôle d'aérodrome à l'organisme assurant le contrôle d'approche :

- a) lorsque les conditions météorologiques de vol à vue règnent aux abords de l'aérodrome :
- 1) avant que l'aéronef quitte les abords de l'aérodrome ; ou
 - 2) avant que l'aéronef entre en conditions météorologiques de vol aux instruments ; ou
 - 3) lorsque l'aéronef se trouve à un point ou à un niveau prescrit, selon ce qui est spécifié dans les lettres d'accord ou les instructions de l'organisme ATS ;
- b) lorsque les conditions météorologiques de vol aux instruments règnent sur l'aérodrome :
- 1) immédiatement après que l'aéronef a décollé, ou
 - 2) lorsque l'aéronef se trouve à un point ou à un niveau prescrit
- selon ce qui est spécifié dans les lettres d'accord ou les instructions de l'organisme ATS.

Note. - Voir la Note qui suit 3.6.1.3.1.

3.6.1.4 Entre secteurs ou positions de contrôle au sein du même organisme de contrôle de la circulation aérienne

Le contrôle d'un aéronef est transféré d'un secteur ou d'une position de contrôle à un autre au sein du même organisme ATC à un point, un niveau ou un moment spécifié dans les instructions de l'organisme ATS.

3.6.2 Coordination du transfert

3.6.2.1 Le contrôle d'un aéronef n'est transféré d'un organisme du contrôle de la circulation aérienne à un autre qu'avec l'accord de l'organisme du contrôle accepteur; cet accord est obtenu conformément aux dispositions de 3.6.2.2, 3.6.2.2.1, 3.6.2.2.2 et 3.6.2.3. 3.6.2.2 L'organisme du contrôle transféreur communique à l'organisme du contrôle accepteur les éléments appropriés du plan de vol en vigueur ainsi que tous autres renseignements intéressant le transfert demandé.

3.6.2.2.1 Dans le cas d'un transfert de contrôle effectué au moyen de données radar, les renseignements intéressant ce transfert comprennent notamment la position et, s'il y a lieu, la route et la vitesse de l'aéronef, d'après les observations radar effectuées immédiatement avant le transfert.

3.6.2.2.2 Dans le cas d'un transfert effectué au moyen de données ADS, les renseignements intéressant ce transfert comprennent les renseignements de position en quatre dimensions et les autres renseignements nécessaires.

3.6.2.3 L'organisme du contrôle accepteur:

a) indique s'il lui est possible d'accepter le contrôle de l'aéronef dans les conditions spécifiées par l'organisme du contrôle transféreur, à moins que, en vertu d'un accord préalable entre les deux organismes intéressés, l'absence d'une indication de ce genre ne signifie l'acceptation des conditions spécifiées; ou bien il indique les modifications éventuelles qu'il est nécessaire d'apporter à ces conditions ;

b) précise tout autre renseignement ou toute autre autorisation concernant une phase ultérieure du vol qu'il juge nécessaire de communiquer à l'aéronef au moment du transfert.

3.6.2.4 Sauf entente contraire des deux organismes intéressés, l'organisme du contrôle accepteur avise l'organisme du contrôle transféreur dès qu'il a établi des communications bilatérales vocales et/ou par liaison de données avec l'aéronef intéressé et assumé le contrôle de celui-ci.

3.6.2.5 Les procédures de coordination applicables, y compris les points de transfert du contrôle, sont spécifiées dans des lettres d'accord ou des instructions de l'organisme ATS, selon le cas.

3.7 Autorisations du contrôle de la circulation aérienne

Les autorisations du contrôle de la circulation aérienne ont pour but unique d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne.

3.7.1 Teneur des autorisations

3.7.1.1 Une autorisation du contrôle de la circulation aérienne comprend :

a) l'identification de l'aéronef indiquée dans le plan de vol ;

b) la limite d'autorisation ;

c) la route ;

d) les niveaux de vol pour la totalité ou pour les différentes parties de la route et les changements de niveau, si nécessaire ;

Note. - Si l'autorisation quant aux niveaux porte seulement sur une partie de la route, il importe que l'organisme de contrôle de la circulation aérienne spécifie le point jusqu'où la partie de l'autorisation relative aux niveaux est applicable, lorsque ce renseignement est nécessaire pour s'assurer que les dispositions de 3.6.5.2.2, alinéa a), des règles de l'air sont respectées.

e) toutes autres instructions ou renseignements nécessaires sur les questions telles que les manœuvres d'approche ou de départ, les communications et l'heure d'expiration de l'autorisation.

Note. - L'heure d'expiration de l'autorisation est l'heure à partir de laquelle l'autorisation est automatiquement annulée si le vol n'est pas entrepris.

3.7.1.2 Des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée, ainsi que les procédures correspondantes, sont établies lorsque cela est nécessaire pour faciliter :

a) l'acheminement sûr, ordonné et rapide de la circulation aérienne ;

b) la description de la route et des procédures à suivre dans les autorisations.

Note. - Des éléments concernant l'établissement d'itinéraires normalisés de départ et d'arrivée et des procédures correspondantes figurent dans le Manuel OACI de planification des services de la circulation aérienne (Doc 9426). Les critères de conception figurent dans les PANS-OPS de l'OACI, Volume II (Doc 8168).

3.7.2 Autorisations relatives au vol transsonique

3.7.2.1 L'autorisation du contrôle de la circulation aérienne concernant la phase d'accélération transsonique d'un vol supersonique sera valable au minimum jusqu'à la fin de cette phase.

3.7.2.2 (Réservé)

3.7.3 Collationnement des autorisations et des informations intéressant la sécurité

3.7.3.1 L'équipage de conduite répète au contrôleur de la circulation aérienne les parties des autorisations et instructions ATC communiquées en phonie qui intéressent la sécurité. Les éléments suivants sont toujours collationnés :

a) autorisation de route ATC ;

b) autorisations et instructions pour entrer sur une piste, y atterrir, en décoller, attendre avant la piste, la traverser ou la remonter ;

c) piste en service, calage altimétrique, codes SSR, instructions de niveau, instructions de cap et de vitesse et, les niveaux de transition lorsqu'ils sont indiqués par le contrôleur. Note : Voir l'arrêté du 27 juin 2000 relatif aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale.

3.7.3.1.1 Les autres autorisations ou instructions, y compris les autorisations conditionnelles sont collationnées ou il en est accusé réception de manière à indiquer clairement qu'elles ont été comprises et qu'elles seront respectées.

3.7.3.1.2 Le contrôleur écoute le collationnement pour s'assurer que l'équipage de conduite a bien reçu et compris l'autorisation ou l'instruction, et il intervient immédiatement pour corriger toute disparité éventuellement révélée par le collationnement.

3.7.3.2 Sauf spécification contraire de l'autorité ATS compétente, le collationnement vocal ne sera pas exigé dans le cas des messages CPDLC.

Note. - Les procédures et les dispositions relatives à l'échange et à l'accusé de réception des messages CPDLC figurent dans l'Annexe 10 de l'OACI, Volume II, et dans les procédures pour les services de la navigation aérienne, chapitre 14.

3.7.4 Coordination des autorisations

Les autorisations du contrôle de la circulation aérienne sont coordonnées entre les organismes de contrôle de la circulation aérienne pour toute la route que doit suivre un aéronef ou pour une partie spécifiée de cette route, conformément aux règles ci-après.

3.7.4.1 L'aéronef reçoit une autorisation pour toute la route jusqu'au premier aéroport d'atterrissage prévu :

a) soit lorsqu'il a été possible, avant le départ, de coordonner la délivrance des autorisations entre tous les organismes sous le contrôle desquels passera l'aéronef ;

b) soit lorsqu'on est à peu près certain qu'une coordination préalable sera réalisée entre chacun des organismes sous le contrôle desquels passera ultérieurement l'aéronef.

Note. - Lorsqu'une autorisation est délivrée pour la première partie du vol à seule fin d'accélérer les départs, la deuxième autorisation délivrée en vol est conforme à la spécification ci-dessus, même si le premier aérodrome d'atterrissage prévu ne se trouve pas dans la région relevant du centre de contrôle régional qui délivre l'autorisation en route.

3.7.4.2 Lorsque la coordination indiquée en 3.7.4.1 n'a pas été réalisée ou n'est pas prévue, l'aéronef ne reçoit d'autorisation que jusqu'au point où la coordination est à peu près certaine; à ce point ou avant d'atteindre ce point, l'aéronef reçoit une nouvelle autorisation avec des instructions d'attente, s'il y a lieu.

3.7.4.2.1 Si l'autorité ATS compétente l'a prescrit, l'aéronef entre en communication avec un organisme de contrôle de la circulation aérienne situé en aval pour recevoir une autorisation en aval avant le point de transfert de contrôle.

3.7.4.2.1.1 Pendant qu'il obtient une autorisation en aval, l'aéronef maintient les communications bilatérales nécessaires avec l'organisme du contrôle de la circulation aérienne dont il relève à ce moment-là.

3.7.4.2.1.2 Une autorisation délivrée à titre d'autorisation en aval est clairement désignée comme telle au pilote.

3.7.4.2.1.3 À moins d'une coordination, une autorisation en aval ne modifie pas le profil de vol original de l'aéronef dans quelque espace aérien que ce soit autre que celui de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne qui la délivre.

Note. - Les spécifications relatives à l'application concernant le service de délivrance des autorisations en aval figurent dans l'Annexe 10 de l'OACI, Volume II. Le Manuel OACI des applications de la liaison de données aux services de la circulation aérienne (Doc 9694) contient des éléments indicatifs.

3.7.4.2.1.4 Là où c'est possible et là où l'on utilise les communications par liaison de données pour faciliter la délivrance des autorisations en aval, des communications vocales bilatérales sont disponibles entre le pilote et l'organisme du contrôle de la circulation aérienne qui délivre l'autorisation en aval.

3.7.4.3 Lorsqu'un aéronef a l'intention de partir d'un aérodrome situé à l'intérieur d'une région de contrôle pour entrer dans une autre région de contrôle dans un délai de 30 minutes, ou dans tout autre délai qui a été fixé par les centres de contrôle régional intéressés, la coordination avec le centre de contrôle de cette deuxième région est réalisée avant que soit délivrée l'autorisation de départ.

3.7.4.4 Lorsqu'un aéronef a l'intention de quitter une région de contrôle pour voler hors de l'espace aérien contrôlé, et de rejoindre ultérieurement la même région de contrôle et de pénétrer dans une autre région de contrôle, il peut être délivré une autorisation couvrant le trajet entre l'aérodrome de départ et le premier aérodrome d'atterrissage prévu. Néanmoins, une telle autorisation ou les modifications qui y sont apportées ne valent que pour les parties du vol effectuées à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé.

3.7.5 Gestion des courants de trafic aérien

3.7.5.1 Une gestion des courants de trafic aérien (ATFM) est instituée pour l'espace aérien où la demande de trafic aérien dépasse par moments, ou va dépasser selon les prévisions, la capacité déclarée des services du contrôle de la circulation aérienne intéressés.

Note - la capacité des services du contrôle de la circulation aérienne intéressés est normalement déclarée par l'autorité ATS compétente.

3.7.5.2 L'ATFM est mise en œuvre sur la base d'un accord régional de navigation aérienne ou, s'il y a lieu, par voie d'accords multilatéraux. De tels accords portent sur des procédures et des méthodes communes de détermination de la capacité.

3.7.5.3 Lorsqu'un organisme ATC s'aperçoit qu'il lui est impossible d'acheminer d'autres aéronefs dans un délai donné en un point donné ou dans une région particulière, en plus de ceux déjà acceptés ou qu'il ne peut les accepter qu'à une certaine cadence, il en informe l'organisme ATFM, lorsqu'il existe, ainsi que, le cas échéant, les organismes ATS intéressés. Les équipages de conduite des aéronefs se dirigeant vers ce point ou vers cette région et les exploitants intéressés sont également avisés des retards prévus ou des restrictions qui sont imposées.

Note. - Les exploitants intéressés sont normalement avisés, si possible d'avance, des restrictions imposées par l'organisme de gestion des courants de trafic aérien, lorsqu'il existe.

3.8 Contrôle de la circulation des personnes et des véhicules sur les aérodromes

3.8.1 La circulation des personnes ou des véhicules, y compris les aéronefs remorqués, sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome est contrôlée par la tour de contrôle d'aérodrome dans la mesure nécessaire pour éviter tout risque pour eux-mêmes ou pour les aéronefs atterrissant, roulant au sol ou décollant.

3.8.2 Si les procédures à suivre par faible visibilité sont appliquées :

a) le nombre de personnes et de véhicules circulant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome est limité au strict minimum et il est tenu compte en particulier des spécifications relatives à la protection des zones sensibles ILS/MLS lorsque des approches de précision des catégories II ou III sont en cours ;

b) sous réserve des dispositions de 3.8.3, la séparation minimale appliquée entre un véhicule et un aéronef qui circule en surface est celle qui est prescrite par l'autorité ATS compétente en tenant compte des aides disponibles ;

c) lorsqu'une même piste est utilisée de façon continue à la fois pour des approches ILS et des approches MLS de catégorie II ou III, ce sont les zones critiques et les zones sensibles de l'ILS ou du MLS les plus restrictives qui sont protégées.

Note. - La période d'application des procédures à suivre par faible visibilité est déterminée conformément aux instructions locales. Le Manuel OACI sur les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS) (Doc 9476) contient des éléments indicatifs sur l'exploitation par visibilité réduite sur un aérodrome.

3.8.3 Les véhicules de secours qui se dirigent vers un aéronef en détresse ont priorité de passage sur tout autre mouvement en surface.

3.8.4 Sous réserve des dispositions de 3.8.3, les véhicules circulant sur l'aire de manœuvre sont tenus de se conformer aux règles ci-après :

a) tous les véhicules, y compris les véhicules remorquant un aéronef, donnent la priorité de passage aux aéronefs qui atterrissent, décollent ou circulent en surface ;

b) un véhicule qui remorque un aéronef a priorité de passage sur tout autre véhicule ;

c) un véhicule donne la priorité de passage à un autre véhicule conformément aux instructions de l'organisme ATS ;

d) nonobstant les dispositions de a), b) et c) ci-dessus, tous les véhicules, y compris les véhicules remorquant un aéronef, se conforment aux instructions données par la tour de contrôle de l'aérodrome.

3.9 Prestations radar

(Réservé)

3.10 Emploi du radar de surface (SMR)

Note. - Le radar de surface (SMR) s'est révélé utile pour aider à contrôler les aéronefs et les véhicules sur l'aire de manœuvre. Voir les spécifications de l'Annexe 14 de l'OACI, Volume I, Chapitre 8, relatives à la fourniture du SMR et les éléments indicatifs du Manuel OACI de planification des services de la circulation aérienne (Doc 9426) relatifs à l'emploi du SMR.

Article Annexe II : Chapitre 4

Service d'information de vol

4.1 Mise en œuvre

4.1.1 Le service d'information de vol est assuré pour tous les aéronefs auxquels les renseignements correspondants pourraient être utiles, et

a) auxquels est assuré le service du contrôle de la circulation aérienne ; ou b) dont la présence est connue par ailleurs des organismes des services de la circulation aérienne intéressés.

Note. - Le service d'information de vol ne dégage le pilote commandant de bord d'aucune de ses responsabilités ; c'est à lui qu'il incombe en dernier ressort de prendre une décision en ce qui concerne toute modification au plan de vol qui lui est proposée.

4.1.2 Lorsqu'un organisme des services de la circulation aérienne assure à la fois le service d'information de vol et le service du contrôle de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne a priorité sur le service d'information de vol chaque fois que le service du contrôle de la circulation aérienne l'exige.

Note. - Il est reconnu que, dans certaines conditions, les aéronefs peuvent avoir besoin, pendant l'approche finale, l'atterrissage, le décollage et la montée, de recevoir sans tarder des renseignements essentiels autres que ceux qui relèvent du service du contrôle de la circulation aérienne.

4.2 Portée du service d'information de vol

4.2.1 Le service d'information de vol comporte la communication des éléments suivants :

a) renseignements SIGMET et AIRMET ;

Note : en France, les renseignements AIRMET sont communiqués sous la forme de cartes de prévisions de temps significatif TEMSI. La carte TEMSI France est une carte schématique du temps significatif prévu à heure fixe, où ne sont portés que les phénomènes importants et les masses nuageuses. Elle est élaborée pour les vols à basse altitude.

- b) renseignements concernant toute activité volcanique pré-éruptive, toute éruption volcanique et la présence de nuages de cendres volcaniques ;
 - c) renseignements concernant le dégagement dans l'atmosphère de matières radioactives ou de produits chimiques toxiques ;
 - d) renseignements sur les modifications de l'état de fonctionnement des aides à la navigation ;
 - e) renseignements sur les modifications de l'état des aérodromes et des installations et services connexes, y compris des renseignements sur l'état des aires de mouvement de l'aérodrome quand leurs caractéristiques sont modifiées par la présence de neige, de glace ou d'une épaisseur significative d'eau ;
 - f) renseignements sur les ballons libres non habités ;
- enfin, tous autres renseignements susceptibles d'influer sur la sécurité.

4.2.2 Le service d'information de vol assuré aux vols comprend, outre les renseignements indiqués en 4.2.1, des renseignements intéressants :

- a) les conditions météorologiques observées ou prévues sur les aérodromes de départ, de destination et de dégagement ;
- b) les risques de collision, pour les aéronefs évoluant dans les espaces aériens des classes C, D, E, F et G ; ces renseignements ne se rapportent qu'aux aéronefs dont la présence est connue et qui pourraient constituer un risque de collision pour l'aéronef informé ; ils sont parfois incomplets et les services de la circulation aérienne ne sont pas en mesure d'accepter l'obligation de les émettre à tout moment ou de se porter garants de leur exactitude ;
- c) pour les vols effectués au-dessus d'étendues d'eau, dans la mesure du possible et lorsqu'un pilote en fait la demande, tous renseignements disponibles sur les bâtiments de surface se trouvant dans la région, par exemple : indicatif d'appel radio, position, route vraie, vitesse, etc.

Note. - Lorsqu'il est nécessaire de compléter les renseignements fournis au titre de b) au sujet des risques de collision, ou en cas d'interruption temporaire du service d'information de vol, des diffusions d'informations sur le trafic (TIBA) par les aéronefs peuvent être assurées dans des espaces aériens désignés. Le Supplément C de l'Annexe 11 de l'OACI contient des éléments indicatifs concernant les diffusions d'informations sur le trafic (TIBA) par les aéronefs, ainsi que les procédures d'exploitation correspondantes.

§4.2.2.b) - Différence OACI - voir tableau récapitulatif 4.2.3 Les organismes ATS transmettent dès que possible les comptes rendus en vol spéciaux aux autres aéronefs intéressés, au centre météorologique associé et aux autres organismes ATS intéressés. Les transmissions aux aéronefs sont continues pendant une période à déterminer par accord entre l'autorité compétente des services de la météorologie et l'autorité ATS compétente intéressées.

Note : Les comptes-rendus en vol spéciaux sont définis dans les PANS-ATM de l'OACI (Doc 4444) - Appendice 1, § 2.1 : un compte rendu en vol spécial sera effectué chaque fois que l'on rencontrera ou observera l'un quelconque des phénomènes énumérés à l'élément 15 (du Modèle AIREP / AIREP Spécial) . Voir PANS-ATM de l'OACI (Doc 4444) - Appendice 1, § 1 - Élément 15 Phénomène rencontré ou observé qui motive l'émission d'un compte-rendu en vol spécial : Forte turbulence, fort givrage, Onde orographique forte, Orage sans grêle, Orage avec grêle, Forte tempête de poussière ou de sable, Nuage de cendres volcaniques, Activité volcanique pré-éruptive ou éruption volcanique).

4.2.4 Outre les renseignements indiqués en 4.2.1 et 4.2.2, le service d'information de vol assuré aux aéronefs évoluant en VFR comprend, sur demande du pilote, les renseignements disponibles sur la circulation et les conditions météorologiques le long de la route lorsque ces conditions risquent de rendre impossible la poursuite du vol selon les règles de vol à vue.

§4.2.4 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

4.3 Diffusions du service d'information de vol pour l'exploitation

4.3.1 Mise en œuvre

4.3.1.1 Les renseignements météorologiques et les renseignements opérationnels sur les aides à la navigation et les aérodromes, qui sont inclus dans les messages du service d'information de vol, sont fournis, chaque fois qu'ils sont disponibles, sous une forme intégrée du point de vue opérationnel.

4.3.1.2 (Réservé)

4.3.1.3 (Réservé)

4.3.2 Diffusions HF du service d'information de vol pour l'exploitation (OFIS)

(Réservé)

4.3.3 Diffusions VHF du service d'information de vol pour l'exploitation (OFIS)

(Réservé)

4.3.4 Diffusions du service automatique d'information de région terminale par liaison vocale (ATIS-voix)

4.3.4.1 Les diffusions du service automatique d'information de région terminale par liaison vocale (ATIS-voix) sont assurées sur les aérodromes où il est nécessaire de réduire le volume des communications sur les voies VHF air-sol des services ATS. Lorsqu'elles sont assurées, ces diffusions comprennent :

a) une diffusion destinée aux aéronefs à l'arrivée ; ou

b) une diffusion destinée aux aéronefs au départ ; ou

c) une diffusion destinée à la fois aux aéronefs à l'arrivée et aux aéronefs au départ ; ou encored) sur les aérodromes où la durée de la diffusion destinée à la fois aux aéronefs à l'arrivée et aux aéronefs au départ serait excessive, deux diffusions destinées l'une aux aéronefs à l'arrivée, l'autre aux aéronefs au départ.

4.3.4.2 Les diffusions ATIS-voix sont effectuées, toutes les fois que cela est possible, sur une fréquence VHF distincte. Si une fréquence distincte n'est pas disponible, la diffusion peut être effectuée sur la ou les voies radiotéléphoniques de l'aide ou des aides à la navigation de région terminale les plus appropriées, de préférence un VOR, à condition que la portée et la lisibilité soient adéquates et que le signal d'identification de l'aide à la navigation soit inséré dans la diffusion de manière à ne pas masquer celle-ci.

4.3.4.3 Les diffusions ATIS-voix ne sont pas effectuées sur la voie radiotéléphonique d'un ILS.

4.3.4.4 Toutes les fois qu'un service ATIS-voix est assuré, la diffusion est continue et répétitive.

4.3.4.5 Les renseignements contenus dans la diffusion en vigueur sont immédiatement communiqués à l'organisme ou aux organismes des services de la circulation aérienne (ATS) chargés de fournir aux aéronefs

des renseignements concernant l'approche, l'atterrissage et le décollage, toutes les fois que le message n'a pas été rédigé par cet organisme ou ces organismes.

Note. - Les spécifications du service ATIS qui s'appliquent à la fois au service ATIS-voix et au service D-ATIS figurent en 4.3.6.

4.3.4.6 Les diffusions ATIS-voix effectuées sur les aérodromes destinés à être utilisés par des services aériens internationaux sont disponibles en langue anglaise.

4.3.4.7 (Réservé)

4.3.4.8 Le message ATIS-voix diffusé ne dépasse pas, si possible, 45 secondes, et l'on veille à ce que la lisibilité du message ATIS ne soit pas affectée par la rapidité de la transmission ou par le signal d'identification d'une aide à la navigation utilisée pour la transmission des messages ATIS. Le message ATIS diffusé tient compte des performances humaines.

Note. - On trouve des éléments indicatifs sur les performances humaines dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc OACI 9683).

4.3.5 Service automatique d'information de région terminale par liaison de données (D-ATIS)

4.3.5.1 Là où un service D-ATIS complète le service ATIS-voix, la nature et la présentation de l'information fournie sont identiques à celles des renseignements de la diffusion ATIS-voix correspondante.

4.3.5.1.1 Là où l'on dispose de renseignements météorologiques en temps réel, on considère, pour ce qui est du maintien de l'identifiant du message ATIS, que leur teneur est inchangée tant que les données demeurent dans les limites au-delà desquelles le changement est un changement notable.

Note. - Les critères auxquels un changement doit satisfaire pour constituer un changement notable sont spécifiés à l'Annexe 3 de l'OACI, 4.3.4.

4.3.5.2 Là où un service D-ATIS complète le service ATIS-voix, la mise à jour des renseignements ATIS est effectuée simultanément pour les deux services.

Note. - Le Manuel OACI des applications de la liaison de données aux services de la circulation aérienne (Doc 9694) OACI contient des éléments indicatifs sur l'application D-ATIS. Les spécifications techniques de l'application D-ATIS figurent dans l'Annexe 10 OACI, Volume III, 1re Partie, Chapitre 3.

4.3.6 Service automatique d'information de région terminale (voix et/ou par liaison de données)

4.3.6.1 Toutes les fois qu'un service ATIS-voix et/ou un service D-ATIS sont assurés:

- a) les renseignements communiqués se rapportent à un seul aérodrome ;
- b) les renseignements communiqués sont mis à jour aussitôt qu'un changement notable se produit ;
- c) il incombe aux services de la circulation aérienne de rédiger et de diffuser le message ATIS ;
- d) chaque message ATIS est désigné par un identifiant constitué par une lettre du code d'épellation de l'OACI. Ces identifiants sont affectés, dans l'ordre alphabétique, aux messages ATIS successifs ;
- e) les aéronefs accusent réception des renseignements dès qu'ils établissent la communication avec l'organisme ATS qui assure, selon le cas, le contrôle d'approche ou le contrôle d'aérodrome ;

f) lorsqu'il répond au message décrit en e) ci-dessus ou, dans le cas d'un aéronef à l'arrivée, à un autre moment éventuellement prescrit par l'autorité ATS compétente, l'organisme ATS compétent communique à l'aéronef le calage altimétrique en vigueur ;

g) les renseignements météorologiques sont extraits des messages d'observations météorologiques régulières ou spéciales locales.

Note. - Conformément à l'Annexe 3 de l'OACI, sections 4.5 et 4.7, la direction et la vitesse moyennes du vent de surface ainsi que la portée visuelle de piste (RVR) moyenne sont déterminées sur des périodes de 2 minutes et de 1 minute, respectivement. De plus, les renseignements concernant le vent sont représentatifs des conditions le long de la piste lorsqu'ils sont destinés aux aéronefs au départ et représentatifs de la zone de toucher des roues lorsqu'ils sont destinés aux aéronefs à l'arrivée. Le format des éléments figurant dans le message d'observations météorologiques locales ainsi que les échelles de valeurs et les résolutions des éléments sont donnés dans l'Appendice 2 de l'Annexe 3 de l'OACI. Des critères supplémentaires applicables aux messages d'observations météorologiques locales figurent au Chapitre 4 et au Supplément C de l'Annexe 3 de l'OACI.

4.3.6.2 Lorsque, par suite de l'évolution rapide des conditions météorologiques, il est peu souhaitable d'inclure des observations météorologiques dans l'information ATIS, les messages ATIS précisent que les renseignements météorologiques nécessaires seront fournis dès le premier contact avec l'organisme ATS approprié. 4.3.6.3 Il n'est pas nécessaire de transmettre individuellement à chaque aéronef les éléments d'information contenus dans un message ATIS en vigueur dont cet aéronef a accusé réception, à l'exception toutefois du calage altimétrique, qui est communiqué conformément aux dispositions de 4.3.6.1, alinéa f).

4.3.6.4 Si un aéronef accuse réception d'un message ATIS qui n'est plus en vigueur, tout élément d'information nécessitant une mise à jour est transmis sans retard à cet aéronef.

4.3.6.5 Le contenu des messages ATIS est aussi bref que possible et les renseignements qui s'ajoutent aux renseignements spécifiés en 4.3.7 à 4.3.9, par exemple les renseignements déjà communiqués dans les publications d'information aéronautique (AIP) ou par NOTAM, ne sont transmis que si des circonstances exceptionnelles le justifient.

4.3.7 ATIS destiné aux aéronefs à l'arrivée et au départ

Les messages ATIS qui comportent des renseignements destinés à la fois aux aéronefs à l'arrivée et aux aéronefs au départ contiennent les éléments d'information suivants, dans l'ordre indiqué :

- a) nom de l'aérodrome ;
- b) indicateur d'arrivée ;
- c) type de contrat, dans le cas d'une communication par D-ATIS ;
- d) identifiant ATIS ;
- e) heure UTC de l'enregistrement, s'il y a lieu ;
- f) types d'approche à prévoir et/ou indicateur de départ ;
- g) piste(s) en service, état du dispositif d'arrêt constituant un danger possible, le cas échéant ;
- h) conditions significatives à la surface de la piste et, s'il y a lieu, efficacité de freinage ;

- i) durée d'attente, s'il y a lieu ;
- j) niveau de transition, le cas échéant ;
- k) autres renseignements essentiels pour l'exploitation ;
- l) direction et vitesse du vent à la surface, y compris les variations significatives, et, si on dispose de capteurs de mesure du vent de surface reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent ;
- * m) visibilité et, le cas échéant, RVR ;
- * n) temps présent ;
- * o) nuages au-dessous de la plus haute des deux altitudes ci-après: 1500 m (5000 ft) ou altitude minimale de secteur la plus élevée; cumulonimbus; si le ciel est invisible, visibilité verticale lorsque ce renseignement est disponible ;
- p) température de l'air ;
- q) température du point de rosée ;
- r) calage(s) altimétrique(s) ;
- s) tout renseignement disponible sur les phénomènes météorologiques significatifs dans les aires d'approche et de montée initiale, y compris le cisaillement du vent, et renseignements sur les phénomènes météorologiques récents ayant de l'importance pour l'exploitation ;
- t) prévision de tendance, si ce renseignement est disponible ;
- u) instructions ATIS particulières.

* Ces éléments sont remplacés par l'acronyme CAVOK chaque fois que les conditions spécifiées au Chapitre 11 des procédures pour les services de la navigation aérienne prévalent.

4.3.8 ATIS destiné aux aéronefs à l'arrivée

Les messages ATIS qui ne comportent que des renseignements destinés aux aéronefs à l'arrivée contiennent les éléments d'information suivants, dans l'ordre indiqué :

- a) nom de l'aérodrome ;
- b) indicateur d'arrivée ;
- c) type de contrat, dans le cas d'une communication par D-ATIS ;
- d) indicatif ;
- e) heure de l'observation, s'il y a lieu ;
- f) types d'approche à prévoir ;
- g) piste(s) d'atterrissage principale(s); état du dispositif d'arrêt constituant un danger possible, le cas échéant ;

- h) conditions significatives à la surface de la piste et, s'il y a lieu, efficacité de freinage ;
 - i) durée d'attente, s'il y a lieu ;
 - j) niveau de transition, le cas échéant ;
 - k) autres renseignements essentiels pour l'exploitation ;
 - l) direction et vitesse du vent à la surface, y compris les variations significatives, et, si on dispose de capteurs de mesure du vent de surface reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent ;
 - * m) visibilité et, le cas échéant, RVR ;
 - * n) temps présent ;
 - * o) nuages au-dessous de la plus haute des deux altitudes ci-après: 1500 m (5000 ft) ou altitude minimale de secteur la plus élevée; cumulonimbus; si le ciel est invisible, visibilité verticale lorsque ce renseignement est disponible ;
 - p) température de l'air ;
 - +q) température du point de rosée ;
 - r) calage(s) altimétrique(s) ;
 - s) tout renseignement disponible sur les phénomènes météorologiques significatifs dans l'aire d'approche et de montée initiale, y compris le cisaillement du vent, et renseignements sur les phénomènes météorologiques récents ayant de l'importance pour l'exploitation ;
 - t) prévision de tendance, si ce renseignement est disponible ;
 - u) instructions ATIS particulières.
- * Ces éléments sont remplacés par l'acronyme CAVOK chaque fois que les conditions spécifiées dans les procédures pour les services de la navigation aérienne prévalent.
- + Élément déterminé dans le cadre d'un accord régional de navigation aérienne

4.3.9 ATIS destiné aux aéronefs au départ

Les messages ATIS qui ne comportent que des renseignements destinés aux aéronefs au départ contiennent les éléments d'information suivants, dans l'ordre indiqué :

- a) nom de l'aérodrome ;b) indicateur de départ ;
- c) type de contrat, dans le cas d'une communication par D-ATIS ;
- d) indicatif ;
- e) heure de l'observation, s'il y a lieu ;

- f) piste(s) à utiliser pour le décollage; état du dispositif d'arrêt constituant un danger possible, le cas échéant ;
- g) conditions significatives à la surface de la piste (ou des pistes) à utiliser pour le décollage et, s'il y a lieu, efficacité de freinage ;
- h) délai au départ, s'il y a lieu ;
- i) niveau de transition, le cas échéant ;
- j) autres renseignements essentiels pour l'exploitation ;
- k) direction et vitesse du vent à la surface, y compris les variations significatives, et, si on dispose de capteurs de mesure du vent de surface reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent ;
- *l) visibilité et, le cas échéant, RVR ;
- *m) temps présent ;
- * n) nuages au-dessous de la plus haute des deux altitudes ci-après : 1500 m (5000 ft) ou altitude minimale de secteur la plus élevée; cumulonimbus ; si le ciel est invisible, visibilité verticale lorsque ce renseignement est disponible ;
- o) température de l'air ;
- +p) température du point de rosée ;
- q) calage(s) altimétrique(s) ;
- r) tout renseignement disponible sur les phénomènes météorologiques significatifs dans l'aire de montée initiale, y compris le cisaillement du vent ;
- s) prévision de tendance, si ce renseignement est disponible ;
- t) instructions ATIS particulières.

* Ces éléments sont remplacés par l'acronyme CAVOK chaque fois que les conditions spécifiées dans les procédures pour les services de la navigation aérienne prévalent

+ Élément déterminé dans le cadre d'un accord régional de navigation aérienne

4.3.10 Emploi des messages OFIS dans les transmissions dirigées du type demande/réponse

(Réservé)

§4.3.10 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

4.4 Émissions VOLMET et service D- VOLMET

4.4.1 Des émissions VOLMET HF et/ou VHF et/ou un service D-VOLMET sont déterminés par accord régional de navigation aérienne si cela répond à un besoin.

Note. - Des renseignements sur les émissions VOLMET et sur le service D- VOLMET figurent en 11.5 et 11.6 de l'annexe 3 de l'OACI.

4.4.2 Les expressions conventionnelles normalisées de radiotéléphonie sont utilisées dans les émissions VOLMET.

Note - Des éléments indicatifs sur les expressions conventionnelles normalisées de radiotéléphonie à utiliser dans les émissions VOLMET figurent dans le Manuel de l'OACI de coordination entre services de la circulation aérienne et services météorologiques aéronautiques (Doc 9377), Appendice 1.

Article Annexe II : Chapitre 5

Service d'alerte

5.1 Mise en œuvre

5.1.1 Le service d'alerte est assuré :

- a) à tous les aéronefs auxquels est assuré le service du contrôle de la circulation aérienne ;
- b) à tout autre aéronef ayant communiqué un plan de vol ;
- c) à tout aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une intervention illicite ;
- d) à tout aéronef n'ayant pas communiqué de plan de vol, lorsqu'un organisme de la circulation aérienne estime qu'il possède suffisamment d'éléments lui permettant de douter de la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants.

5.1.2 Les centres d'information de vol ou les centres de contrôle régional servent de centres de rassemblement de tous les renseignements relatifs à un aéronef en difficulté se trouvant dans la région d'information de vol ou dans la région de contrôle intéressée et transmettent ces renseignements au centre de coordination de sauvetage intéressé.

5.1.3 Lorsqu'un aéronef se trouvant sous le contrôle d'une tour de contrôle d'aérodrome, d'un organisme de contrôle d'approche ou évoluant dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome doté d'un organisme AFIS, est en difficulté, cette tour ou ces organismes avertit immédiatement le centre d'information de vol ou le centre de contrôle régional responsable, qui prévient à son tour le centre de coordination de sauvetage; toutefois, si la nature du cas d'urgence est telle que la notification est superflue, il n'est pas nécessaire d'avertir le centre de contrôle régional, le centre d'information de vol ou le centre de coordination de sauvetage.

§5.1.3 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

5.1.3.1 Néanmoins, si l'urgence de la situation l'exige, la tour de contrôle d'aérodrome, l'organisme de contrôle d'approche, ou l'organisme AFIS responsable alerte d'abord les organismes locaux de secours susceptibles d'apporter une aide immédiate et prend les dispositions nécessaires pour déclencher leur intervention.

§5.1.3.1 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

5.2 Alerte des centres de coordination de sauvetage

5.2.1 Sans préjudice des autres circonstances qui peuvent justifier une telle mesure, les organismes des services de la circulation aérienne, sauf dans le cas indiqué en 5.5.1, alertent les centres de coordination de sauvetage dès qu'un aéronef est considéré comme étant en difficulté, dans les cas suivants :

a) Phase d'incertitude :

- 1) lorsqu'aucune communication n'a été reçue d'un aéronef dans les 30 minutes qui suivent l'heure à laquelle une communication aurait dû être reçue ou l'heure à laquelle a été effectuée la première tentative infructueuse de communication avec cet aéronef, si cette dernière heure est antérieure à la première, ou
- 2) lorsqu'un aéronef n'arrive pas dans les 30 minutes qui suivent la dernière heure d'arrivée prévue notifiée aux organismes des services de la circulation aérienne ou la dernière heure d'arrivée prévue calculée par ces organismes, si cette dernière heure est postérieure à la première,

à moins qu'il n'existe aucun doute quant à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants.

b) Phase d'alerte :

- 1) lorsque, après la phase d'incertitude, les tentatives pour entrer en communication avec l'aéronef ou les demandes de renseignements à d'autres sources appropriées n'ont apporté aucune information sur l'aéronef, ou
- 2) lorsqu'un aéronef qui a reçu l'autorisation d'atterrir n'atterrit pas dans les 5 minutes qui suivent l'heure prévue d'atterrissage et qu'il n'a pas été établi de nouvelle communication avec l'aéronef, ou
- 3) lorsque les renseignements reçus indiquent que le fonctionnement de l'aéronef est compromis, sans que, toutefois, l'éventualité d'un atterrissage forcé soit probable,

à moins que des indices concluants apaisent toute appréhension quant à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants, ou

4) lorsque l'on sait ou que l'on croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite. c) Phase de détresse :

- 1) lorsque, après la phase d'alerte, l'échec de nouvelles tentatives pour entrer en communication avec l'aéronef et de nouvelles demandes de renseignements plus largement diffusées indiquent que l'aéronef est probablement en détresse, ou
- 2) lorsque l'on estime que l'aéronef a épuisé son carburant ou que la quantité qui lui reste est insuffisante pour lui permettre de se poser en lieu sûr, ou
- 3) lorsque les renseignements reçus indiquent que le fonctionnement de l'aéronef est compromis au point qu'un atterrissage forcé est probable, ou
- 4) lorsque l'on a été informé ou qu'il est à peu près certain que l'aéronef a effectué un atterrissage forcé ou est sur le point de le faire, à moins qu'il ne soit à peu près certain que l'aéronef et ses occupants ne sont pas menacés d'un danger grave et imminent et n'ont pas besoin d'une aide immédiate.

5.2.2 La notification comporte ceux des renseignements suivants dont on dispose, présentés dans l'ordre ci-après :

a) INCERFA, ALERFA et DETRESFA, selon la phase d'urgence ;

b) organisme et personne qui appelle ;

- c) nature du cas d'urgence ;
- d) renseignements significatifs tirés du plan de vol ;
- e) organisme ayant établi le dernier contact, heure et moyen utilisé ;
- f) dernier compte rendu de position et façon dont il a été établi ;
- g) couleur et signes distinctifs de l'aéronef ;
- h) marchandises dangereuses transportées comme fret ;
- i) mesures prises par l'organisme qui adresse la notification ;
- j) autres observations utiles.

5.2.2.1 Ceux des renseignements spécifiés en 5.2.2 qui ne sont pas disponibles au moment où la notification est adressée au centre de coordination de sauvetage sont demandés par un organisme de la circulation aérienne avant la déclaration d'une phase de détresse, si l'on est à peu près certain que cette phase est déclarée.

5.2.3 Outre la notification indiquée en 5.2.1, le centre de coordination de sauvetage reçoit sans délai :

- a) tous renseignements supplémentaires utiles, particulièrement en ce qui concerne l'évolution de l'état d'urgence, suivant les différentes phases; ou
- b) l'indication que l'état d'urgence n'existe plus.

Note. - L'annulation des mesures prises par le centre de coordination de sauvetage est de la responsabilité de ce centre.

5.3 Utilisation des installations de télécommunications

Les organismes des services de la circulation aérienne utilisent, s'il y a lieu, toutes les installations de télécommunications disponibles, afin de tenter d'entrer et de rester en communication avec l'aéronef en difficulté et d'obtenir des nouvelles de cet aéronef.

5.4 Repérage sur carte de la position de l'aéronef en difficulté

Lorsqu'on estime que l'état d'urgence existe, la route suivie par l'aéronef en difficulté est tracée sur une carte, de manière à déterminer la position future probable de l'aéronef et son rayon d'action maximal à partir de sa dernière position signalée. Les routes des autres aéronefs signalés dans le voisinage de l'aéronef en difficulté sont également portées sur la carte, de manière à déterminer leur position ultérieure probable et leur rayon d'action maximal.

Selon les moyens de surveillance disponibles, des dispositions équivalentes peuvent être prises.

5.5 Notification à l'exploitant

5.5.1 Lorsqu'un centre de contrôle régional ou un centre d'information de vol estime qu'un aéronef est dans la phase d'incertitude ou d'alerte, il en avise, lorsque cela est possible, l'exploitant avant d'alerter le centre de coordination de sauvetage.

Note. - Si un aéronef se trouve dans la phase de détresse, il y a lieu d'aviser immédiatement le centre de coordination de sauvetage, conformément aux dispositions de 5.2.1.

5.5.2 Tous les renseignements communiqués au centre de coordination de sauvetage par le centre de contrôle régional ou le centre d'information de vol sont également transmis sans retard à l'exploitant, lorsque cela est possible.

5.6 Notification aux aéronefs évoluant à proximité d'un aéronef en état d'urgence

5.6.1 Lorsqu'un organisme des services de la circulation aérienne estime qu'un aéronef se trouve en état d'urgence, les autres aéronefs que l'on sait être à proximité de l'aéronef en état d'urgence sont informés dès que possible de la nature du cas d'urgence, sauf dans le cas prévu en 5.6.2.

5.6.2 Lorsqu'un organisme des services de la circulation aérienne sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, il n'est pas fait mention de la nature du cas d'urgence dans les communications ATS air-sol, à moins qu'il n'en ait été fait mention auparavant dans les communications émanant de l'aéronef en cause et que l'on ne soit certain qu'une telle mention n'aggraverait pas la situation.

Article Annexe II : Chapitre 6

Moyens de télécommunications nécessaires aux services de la circulation aérienne

6.1 Service mobile aéronautique (communications air-sol)

6.1.1 Généralités

6.1.1.1 La radiotéléphonie et/ou la liaison de données sont utilisées dans les communications air-sol pour les besoins des services de la circulation aérienne.

Note. - Les spécifications concernant la mise en œuvre de la fréquence d'urgence 121,5 MHz dans les organismes ATS et la veille que ces derniers doivent assurer sur cette fréquence figurent dans l'Annexe 10 de l'OACI, Volumes II et V.

6.1.1.2 Lorsque le contrôle de la circulation aérienne est assuré au moyen de communications radiotéléphoniques bilatérales ou de communications par liaison de données entre pilote et contrôleur, des dispositifs d'enregistrement sont installés sur toutes les voies de télécommunications air-sol utilisées.

6.1.2 Service d'information de vol

6.1.2.1 Les installations de télécommunication air-sol permettent l'établissement de communications bilatérales entre un organisme assurant le service d'information de vol et les aéronefs en vol dotés de l'équipement approprié, en n'importe quel point de la région d'information de vol.

6.1.2.2 (Réservé)

6.1.3 Contrôle régional

6.1.3.1 Les installations de télécommunication air-sol permettent l'établissement de communications bilatérales entre un organisme qui assure le contrôle régional et les aéronefs en vol dotés de l'équipement approprié, en n'importe quel point de la région (ou des régions) de contrôle.

6.1.3.2 (Réservé)

6.1.3.3 (Réservé)

6.1.4 Contrôle d'approche

6.1.4.1 Les installations de télécommunication air-sol permettent l'établissement de communications bilatérales directes, rapides, ininterrompues et exemptes de parasites atmosphériques entre l'organisme qui assure le contrôle d'approche et les aéronefs dotés de l'équipement approprié qui sont placés sous son contrôle.

6.1.4.2 Lorsque l'organisme qui assure le contrôle d'approche fonctionne indépendamment, les communications air-sol ont lieu sur des voies de télécommunications réservées à son usage exclusif.

6.1.5 Contrôle d'aérodrome

6.1.5.1 Les installations de télécommunication air-sol permettent l'établissement de communications bilatérales directes, rapides, ininterrompues et exemptes de parasites atmosphériques entre une tour de contrôle d'aérodrome et les aéronefs dotés de l'équipement approprié qui évoluent dans un rayon de 45 km (25 NM) autour de l'aérodrome considéré.

6.1.5.2 (Réservé)

6.2 Service fixe aéronautique (communications sol-sol)

6.2.1 Généralités

6.2.1.1 Les communications vocales directes et/ou les communications par liaison de données sont utilisées dans les communications sol-sol pour les besoins des services de la circulation aérienne.

Note. - La rapidité avec laquelle les communications doivent être établies a été définie par une indication de temps destinée à servir de guide aux services de télécommunication, notamment pour déterminer la nature des voies de télécommunications nécessaires. Ainsi, l'expression instantanée est utilisée pour des communications qui permettent d'assurer effectivement une liaison immédiate entre contrôleurs; une période de quinze secondes permet d'utiliser un tableau de commutation et une période de cinq minutes signifie que les méthodes utilisées comprendront une retransmission.

6.2.2 Communications à l'intérieur d'une région d'information de vol

6.2.2.1 Communications entre organismes des services de la circulation aérienne

6.2.2.1.1 Un centre d'information de vol dispose de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de sa zone de responsabilité :

- a) le centre de contrôle régional, à moins qu'il ne soit coimplanté ;
- b) les organismes de contrôle d'approche ;
- c) les tours de contrôle d'aérodrome ou organismes AFIS.

§6.2.2.1.1.c) - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

6.2.2.1.2 Un centre de contrôle régional, en plus d'être relié au centre d'information de vol, comme le prescrivent les dispositions de 6.2.2.1.1, dispose de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de sa zone de responsabilité :

a) organismes de contrôle d'approche ;

b) tours de contrôle d'aérodrome ou organismes AFIS ;

§6.2.2.1.2.b) - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

c) bureaux de piste des services de la circulation aérienne, lorsqu'ils sont établis séparément.

6.2.2.1.3 Un organisme de contrôle d'approche, en plus d'être relié au centre d'information de vol et au centre de contrôle régional, comme le prescrivent les dispositions de 6.2.2.1.1 et 6.2.2.1.2, dispose de moyens de communication avec la tour ou les tours de contrôle d'aérodrome, ou organismes AFIS, qui lui sont associées et avec le ou les bureaux de piste ATS correspondants lorsque ces derniers sont établis séparément.

§6.2.2.1.3 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

6.2.2.1.4 Une tour de contrôle d'aérodrome ou organisme AFIS, en plus d'être reliée au centre d'information de vol, au centre de contrôle régional et à l'organisme de contrôle d'approche, comme le prescrivent les dispositions de 6.2.2.1.1, 6.2.2.1.2 et 6.2.2.1.3, dispose de moyens de communication avec le bureau de piste ATS qui lui est associé, lorsque ce dernier est établi séparément.

§6.2.2.1.4 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

6.2.2.2 Communications entre les organismes des services de la circulation aérienne et d'autres organismes

6.2.2.2.1 Un centre d'information de vol et un centre de contrôle régional disposent de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de leurs zones de responsabilité respectives :

a) les organismes militaires intéressés ;

b) le centre météorologique qui dessert le centre en question ;

c) la station de télécommunications aéronautiques qui dessert le centre en question ;

d) les bureaux des exploitants intéressés ;

e) le centre de coordination de sauvetage ou, à défaut, tout autre service d'urgence intéressé ;

f) le bureau NOTAM international qui dessert le centre en question.

6.2.2.2.2 Un centre de contrôle d'approche, une tour de contrôle d'aérodrome et un organisme AFIS disposent de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de leurs zones de responsabilité respectives :

a) les organismes militaires intéressés ;

b) les services de sauvetage et d'urgence (y compris ambulance, service d'incendie, etc.) ;

c) le centre météorologique qui dessert l'organisme en question ;

d) la station des télécommunications aéronautiques qui dessert l'organisme en question ;

e) l'organisme assurant le service de gestion d'aire de trafic, lorsqu'il s'agit d'un organisme distinct.

6.2.2.2.3 Les installations de télécommunication nécessaires aux termes de 6.2.2.2.1 a) et 6.2.2.2.2 a) sont dotées de moyens permettant l'établissement de communications rapides et sûres entre l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne et l'organisme ou les organismes militaires chargés du contrôle des opérations d'interception à l'intérieur de la zone de responsabilité de l'organisme ATS.

6.2.2.3 Description des installations de télécommunication

6.2.2.3.1 Les installations de télécommunication nécessaires aux termes de 6.2.2.1, 6.2.2.2.1 a) et 6.2.2.2.2 a), b) et c) sont dotées de moyens permettant :

a) des communications vocales directes, seules ou combinées à des communications par liaison de données, pouvant être établies instantanément pour les besoins du transfert de contrôle radar, et normalement en 15 secondes pour d'autres fins ;

b) des communications par téléimpression lorsqu'un enregistrement écrit est nécessaire, la durée d'acheminement du message, pour ce type de communication, ne dépassant pas 5 minutes.

6.2.2.3.2 (Réservé)

6.2.2.3.3 (Réservé)

6.2.2.3.4 (Réservé)

6.2.2.3.5 Les installations de télécommunication nécessaires aux termes de 6.2.2.2.2 a), b) et c) sont dotées de moyens permettant des communications vocales directes en mode conférence.

6.2.2.3.6 (Réservé)

6.2.2.3.7 Toutes les installations permettant des communications vocales directes ou des communications par liaison de données entre organismes des services de la circulation aérienne et entre des organismes ATS et les organismes militaires intéressés sont dotées de moyens d'enregistrement automatique.

6.2.2.3.8 (Réservé)

6.2.3 Communications entre régions d'information de vol

6.2.3.1 Les centres d'information de vol et les centres de contrôle régional disposent de moyens de communication avec tous les centres voisins d'information de vol et de contrôle régional.

6.2.3.1.1 Les installations de télécommunication nécessaires sont dotées, dans tous les cas, de moyens permettant de transmettre les messages sous une forme qui se prête à leur conservation à titre d'archives permanentes, et en respectant les durées d'acheminement spécifiées par accord régional de navigation aérienne.

6.2.3.1.2 A moins qu'il n'en soit décidé autrement par accord régional de navigation aérienne, les installations nécessaires aux communications entre centres de contrôle régional qui desservent des régions de contrôle contiguës sont dotées en outre de moyens permettant des communications vocales directes et des communications par liaison de données, le cas échéant, avec enregistrement automatique, les communications pouvant être établies instantanément pour les besoins du transfert de contrôle au moyen de données radar ou ADS, et normalement dans un délai de 15 secondes pour d'autres fins.

6.2.3.1.3 Lorsqu'un accord entre la France et les États concernés le prescrit, afin d'éliminer ou de réduire la nécessité d'une interception en cas d'écart par rapport à la route assignée, les installations nécessaires aux communications entre centres qui desservent des régions d'information de vol ou des régions de

contrôle contiguës, autres que celles dont il est question en 6.2.3.1.2, sont dotées de moyens permettant des communications vocales directes seules ou combinées à des communications par liaison de données. Ces installations sont dotées en outre de moyens d'enregistrement automatique.

6.2.3.1.4 (Réservé)

6.2.3.2 (Réservé)

6.2.3.3 (Réservé)

6.2.3.4 (Réservé)

6.2.3.5 (Réservé)

6.2.4 Procédures pour les communications vocales directes

(Réservé)

6.3 Service de contrôle de la circulation à la surface

6.3.1 Communications pour le contrôle de la circulation des véhicules autres que les aéronefs sur les aires de manœuvre des aérodromes contrôlés

6.3.1.1 Le service du contrôle d'aérodrome dispose de moyens permettant des communications bilatérales en radiotéléphonie pour le contrôle de la circulation des véhicules sur l'aire de manœuvre, sauf lorsqu'un système de communications par signaux visuels est jugé suffisant.

6.3.1.2 (Réservé)

6.4 Service de radionavigation aéronautique

(Réservé)

Article Annexe II : Chapitre 7

Renseignements nécessaires aux services de la circulation aérienne

7.1 Renseignements météorologiques

7.1.1 Généralités

7.1.1.1 Les organismes des services de la circulation aérienne reçoivent, sur les conditions météorologiques actuelles et prévues, les renseignements les plus récents qui sont nécessaires à l'exécution de leurs fonctions respectives. Ces renseignements sont fournis sous une forme qui exige le minimum d'interprétation de la part du personnel des services de la circulation aérienne et suivant une fréquence qui satisfasse les besoins des organismes intéressés des services de la circulation aérienne.

7.1.1.2 (Réservé)

7.1.1.3 (Réservé) 7.1.1.4 (Réservé)

7.1.2 Centres d'information de vol et centres de contrôle régional

7.1.2.1 Les centres d'information de vol et les centres de contrôle régional recevront les renseignements SIGMET et AIRMET, les comptes rendus en vol spéciaux, les observations et les prévisions météorologiques les plus récentes, surtout en cas d'aggravation constatée ou prévue des conditions météorologiques dès qu'une telle aggravation aura pu être déterminée. Ces observations et ces prévisions couvrent la région d'information de vol ou la région de contrôle ainsi que toutes autres régions déterminées par accord régional de navigation aérienne.

Note 1. - Pour l'application de la présente disposition, certaines variations atmosphériques sont interprétées comme une aggravation des conditions météorologiques, bien qu'elles ne soient pas d'ordinaire considérées comme telles. Une augmentation de la température peut, par exemple, influencer défavorablement sur l'utilisation de certains types d'avions.

Note 2. - En France, les renseignements AIRMET sont communiqués sous la forme de cartes de prévisions de temps significatif TEMSI. La carte TEMSI France est une carte schématique du temps significatif prévu à heure fixe, où ne sont portés que les phénomènes importants et les masses nuageuses. Elle est élaborée pour les vols à basse altitude.

7.1.2.2 Les centres d'information de vol et les centres de contrôle régional reçoivent, à intervalles convenables, les dernières valeurs de la pression pour le calage altimétrique, relevées aux emplacements spécifiés par le centre d'information de vol ou le centre de contrôle régional intéressé.

7.1.3 Organismes assurant le contrôle d'approche

7.1.3.1 Les organismes assurant le contrôle d'approche reçoivent les observations et les prévisions météorologiques les plus récentes pour l'espace aérien et pour les aérodromes dont ils ont la charge. Des messages d'observations spéciales et des amendements aux prévisions sont communiqués à l'organisme assurant le contrôle d'approche dès qu'ils sont jugés nécessaires selon les critères établis et sans attendre les observations ou prévisions régulières suivantes. Lorsque plusieurs anémomètres sont utilisés, les indicateurs auxquels ils sont reliés sont clairement marqués de façon à identifier la piste et la partie de piste correspondant à chaque anémomètre.

Note. - Voir la Note 1 qui suit 7.1.2.1.

7.1.3.2 Les organismes assurant le contrôle d'approche reçoivent les dernières valeurs de la pression pour le calage altimétrique, relevées aux emplacements spécifiés par l'organisme assurant le contrôle d'approche intéressé.

7.1.3.3 Les organismes assurant le contrôle d'approche pour les phases d'approche finale, d'atterrissage et de décollage sont équipés d'un ou de plusieurs indicateurs du vent à la surface. Le ou les indicateurs correspondent au(x) même(s) emplacement(s) d'observation et sont alimentés par le(s) même(s) anémomètre(s) que le ou les indicateurs correspondants dans la tour de contrôle d'aérodrome et dans la station météorologique, lorsqu'il existe une telle station.

7.1.3.4 Les organismes qui assurent le contrôle d'approche, pour les phases d'approche finale, d'atterrissage et de décollage, aux aérodromes où la portée visuelle de piste est mesurée par des instruments, sont dotés d'un ou de plusieurs indicateurs qui permettent de lire la ou les dernières valeurs de la portée visuelle de piste. Le ou les indicateurs correspondent au(x) même(s) emplacement(s) d'observation et sont alimenté(s) par le ou les mêmes dispositifs de mesure de portée visuelle de piste que le ou les indicateurs correspondants installés dans la tour de contrôle d'aérodrome et dans la station météorologique, lorsqu'une telle station existe.

7.1.3.5 (Réservé)

7.1.4 Tours de contrôle d'aérodrome ou organismes AFIS

§7.1.4 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

7.1.4.1 Les tours de contrôle d'aérodrome ou organismes AFIS reçoivent les observations et les prévisions météorologiques les plus récentes pour l'aérodrome dont elles ont la charge. Des messages d'observations spéciales et des amendements aux prévisions sont communiqués aux tours de contrôle d'aérodrome ou organismes AFIS dès qu'ils sont jugés nécessaires selon les critères établis et sans attendre les observations ou prévisions régulières suivantes. Note. - Voir la Note 1 qui suit 7.1.2.1.

§7.1.4.1 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

7.1.4.2 Les tours de contrôle d'aérodrome ou organismes AFIS reçoivent les dernières valeurs de la pression pour le calage altimétrique à l'aérodrome qu'elles desservent.

§7.1.4.2 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

7.1.4.3 Les tours de contrôle d'aérodrome ou organismes AFIS sont équipées d'un ou de plusieurs indicateurs du vent à la surface. Le ou les indicateurs correspondent au(x) même(s) emplacement(s) d'observation et sont alimentés par le(s) même(s) anémomètre(s) que le ou les indicateurs correspondants installés dans la station météorologique, lorsqu'il existe une telle station. Lorsque plusieurs anémomètres sont utilisés, les indicateurs auxquels ils sont reliés sont clairement marqués de façon à identifier la piste et la partie de piste correspondant à chaque anémomètre.

§7.1.4.3 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

7.1.4.4 Les tours de contrôle, ou organismes AFIS, des aérodromes où la portée visuelle de piste est mesurée par des instruments sont dotées d'un ou de plusieurs indicateurs qui permettent de lire la ou les dernières valeurs de la portée visuelle de piste. Le ou les indicateurs correspondent au(x) même(s) emplacement(s) d'observation et sont alimenté(s) par le ou les mêmes dispositifs de mesure de la portée visuelle de piste que le ou les indicateurs correspondants installés dans la station météorologique, lorsqu'une telle station existe.

§7.1.4.4 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

7.1.4.5 (Réservé)

7.1.4.6 (Réservé)

7.1.5 Stations de télécommunications

Lorsque cela est nécessaire pour le service d'information de vol, les dernières observations et les dernières prévisions météorologiques sont transmises aux stations de télécommunications. Une copie de ces renseignements est communiquée au centre d'information de vol ou au centre de contrôle régional.

7.2 Renseignements sur l'état des aérodromes et sur l'état opérationnel des installations et services associés

Les tours de contrôle d'aérodrome, ou organismes AFIS, et les organismes assurant le contrôle d'approche sont tenus au courant des conditions régnant sur l'aire de mouvement qui ont une importance au point de vue opérationnel, notamment de l'existence de dangers temporaires, ainsi que de l'état opérationnel des installations et services associés sur l'aérodrome ou les aérodromes dont ils ont la charge.

§7.2 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

7.3 Renseignements sur l'état de fonctionnement des aides à la navigation

7.3.1 A compter du 1er janvier 2007, les organismes ATS sont tenus au courant de l'état opérationnel :

- des aides radio à la navigation indispensables à l'approche intermédiaire et à l'approche finale, à l'atterrissage, au décollage et au départ initial (1er moyen d'aide utilisé au départ), à l'exclusion de l'état de la constellation satellitaire ;

- des aides visuelles suivantes, lorsque l'approche est localisée sur l'aérodrome : balisage d'approche (y compris PAPI), balisage de la piste, balisage de la circulation à la surface (y compris barres d'arrêt et panneaux de signalisation) et balisage d'obstacles indispensables pour l'exécution d'une procédure de départ, d'approche aux instruments ou d'approche à vue.

§7.3.1 - Différence OACI - voir tableau récapitulatif

7.3.2 (Réservé)

7.4 Renseignements sur les ballons libres non habités

(Réservé)

7.5 Renseignements sur les activités volcaniques

7.5.1 Les organismes ATS sont informés, conformément à l'accord local, des activités volcaniques prééruptives, des éruptions volcaniques et de la présence de nuages de cendres volcaniques à proximité de l'espace aérien emprunté par les vols dans leur zone de responsabilité.

7.5.2 Les centres de contrôle régional et les centres d'information de vol reçoivent les renseignements consultatifs concernant les cendres volcaniques qui sont communiqués par le VAAC qui leur est associé.

Note. - Les VAAC sont désignés par accord régional de navigation aérienne, conformément à l'Annexe 3 de l'OACI, 3.6.1.

7.6 Renseignements sur les nuages de matières radioactives et de produits chimiques toxiques Les organismes ATS sont informés, conformément à l'accord local, de la présence dans l'atmosphère de substances radioactives ou de produits chimiques toxiques, qui pourraient concerner l'espace aérien emprunté par les vols dans leur zone de responsabilité.

Principales différences avec l'Annexe 11 de l'OACI

France	Commentaire	OACI
2.6 Classification des espaces aériens		2.6 Classification des espaces aériens
2.6.1 - Classe A Seuls les vols IFR sont admis ; il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre tous. Sur dérogation obtenue auprès de l'autorité ATS compétente et après obtention d'une clairance, un aéronef en vol VFR peut évoluer dans un espace de classe A. Dans ce cas : - une séparation est assurée entre ce vol VFR et les vols IFR ; - une information de trafic est fournie à ce vol VFR sur les autres vols VFR dûment autorisés.	En France, possibilité pour les vols VFR d'évoluer dans un espace de classe A sur dérogation obtenue auprès de l'autorité ATS compétente et après obtention d'une clairance	2.6.1 - Classe A Seuls les vols IFR sont admis ; il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre tous.
2.6.1 - Classe C (...) - au-dessus du FL195, les vols VFR : * en espace aérien réservé (TSA, TRA ou CBA) ; * exceptionnellement, selon les dispositions particulières convenues avec l'autorité ATS compétente. En dehors des espaces aériens réservés (TSA, TRA ou CBA) pour lesquels les services rendus sont fixés par la voie de l'information aéronautique, il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre vols IFR et entre vols IFR et vols VFR. Les vols VFR sont séparés des vols IFR et, sauf dispositions contraires au-dessus du FL195, reçoivent des informations de trafic relatives aux autres vols VFR.	En France, les vols VFR ne peuvent être admis en classe C, au-dessus du FL195, que sous certaines conditions.	2.6.1 - Classe C Les vols IFR et VFR sont admis.
2.6.1 - Classe E A compter du 1er janvier 2007, la classe E ne sera pas utilisée pour les zones de contrôle.	En France, la classe E peut être utilisée pour les zones de contrôle jusqu'au 31 décembre 2006.	2.6.1 - Classe E La classe E ne sera pas utilisée pour les zones de contrôle.

2.8 Création et désignation des organismes assurant les services de la circulation aérienne		2.8 Création et désignation des organismes assurant les services de la circulation aérienne
2.8.3 Sur certains aérodromes non contrôlés, des organismes rendant le service d'information de vol d'aérodrome (AFIS) assurent le service d'information de vol et le service d'alerte au bénéfice des aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.	Pas d'organisme AFIS défini dans l'Annexe 11 de l'OACI. Cependant, la notion est définie dans la Doc 9713 de l'OACI (Vocabulaire de l'aviation civile internationale).	NIL
France	Commentaire	OACI
2.11 Création et identification des routes ATS		2.11 Création et identification des routes ATS
2.11.1 Lors de la création de routes ATS, il est prévu un espacement sûr entre routes ATS adjacentes	En France, seul l'espacement sûr est prévu.	2.11.1 Lors de la création de routes ATS, il sera prévu un espace aérien protégé le long de chaque route ATS ainsi qu'un espacement sûr entre routes ATS adjacentes.
2.18 - Données aéronautiques		2.18 - Données aéronautiques
2.18.2 L'intégrité des données aéronautiques est maintenue (...): a) données critiques : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une forte probabilité que la sécurité de la poursuite du vol et de l'atterrissage d'un aéronef soit sérieusement compromise, avec un risque de catastrophe ; b) données essentielles : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une faible probabilité que la sécurité de la poursuite du vol et de l'atterrissage d'un aéronef soit sérieusement compromise, avec un risque de catastrophe ; c) données ordinaires : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une très faible probabilité que la sécurité de la poursuite du vol et de l'atterrissage d'un aéronef soit sérieusement compromise, avec un risque de catastrophe.	En France, les niveaux d'intégrité des données ne sont pas repris.	2.18.2 L'intégrité des données aéronautiques est maintenue (...): a) données critiques, niveau d'intégrité de 1x10-8 : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une forte probabilité que la sécurité de la poursuite du vol et de l'atterrissage d'un aéronef soit sérieusement compromise, avec un risque de catastrophe ; b) données essentielles, niveau d'intégrité de 1x10-5 : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une faible probabilité que la sécurité de la poursuite du vol et de l'atterrissage d'un aéronef soit sérieusement compromise, avec un risque de catastrophe ; c) données ordinaires, niveau d'intégrité de 1x10-3 : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une très faible probabilité que la sécurité de la poursuite du vol et de l'atterrissage d'un aéronef soit sérieusement compromise, avec un risque de catastrophe.
2.18.3 (Réservé)	En France, les dispositions concernant le CRC ne sont pas reprises.	2.18.3 La protection des données aéronautiques électroniques stockées ou en transit est surveillée de façon intégrale par contrôle de redondance cyclique (CRC). Pour protéger le niveau d'intégrité des données aéronautiques critiques ou essentielles, suivant la classification indiquée en 2.18.2, on applique aux premières un algorithme CRC de 32 bits et aux secondes un algorithme CRC de 24 bits.
2.24 Importance de l'heure dans les services de la circulation aérienne		2.24 Importance de l'heure dans les services de la circulation aérienne
2.24.2 Les organismes des services de la circulation aérienne sont équipés d'horloges qui indiquent les heures et les minutes et qui sont clairement visibles de chaque poste d'exploitation dans l'organisme intéressé.	En France, les secondes ne sont pas affichées.	2.24.2 Les organismes des services de la circulation aérienne sont équipés d'horloges qui indiquent les heures, les minutes et les secondes et qui sont clairement visibles de chaque poste d'exploitation dans l'organisme intéressé.
France	Commentaire	OACI
3.1 Bénéficiaires		3.1 Bénéficiaires
Le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré : e) aux vols VFR de nuit dans les conditions fixées par l'appendice 5 de l'annexe 1 Règles de l'air .	Il n'existe pas d'appendice 5 pour le VFR de nuit dans l'Annexe 11 de l'OACI.	NIL
3.3 Fonctionnement du service du contrôle de la circulation aérienne		3.3 Fonctionnement du service du contrôle de la circulation aérienne
3.3.3 Les autorisations émises par les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent la séparation : (...) c) entre les vols IFR et les vols VFR : - dans l'espace aérien de classe C ; - dans l'espace aérien de classe A, si le vol VFR a obtenu une dérogation pour pénétrer et évoluer dans cet espace.	Pour l'OACI, seuls les IFR sont admis en classe A (cf. §2.6.1)	3.3.3 Les autorisations émises par les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent la séparation : (...) c) entre les vols IFR et les vols VFR dans l'espace aérien de classe C ;
e) (Réservé)	En France, les organismes du contrôle n'assurent pas la séparation entre VFR spéciaux.	e) entre les vols VFR spéciaux, lorsque l'autorité ATS compétente le prescrit
f) entre les vols IFR et les vols VFR de nuit	En France, les organismes du contrôle assurent la séparation entre IFR et VFR de nuit.	NIL
3.6 - Transfert de contrôle		3.6 - Transfert de contrôle
3.6.1.2 Entre un organisme assurant le contrôle régional et un organisme assurant le contrôle d'approche, ou entre deux organismes assurant le contrôle d'approche.	Le transfert de contrôle entre 2 organismes assurant le contrôle d'approche n'est pas prévu par l'OACI.	3.6.1.2 Entre un organisme assurant le contrôle régional et un organisme assurant le contrôle d'approche.
4.2.2 Portée du service d'information de vol		4.2.2 Portée du service d'information de vol
b) les risques de collision, pour les aéronefs évoluant dans les espaces aériens des classes C, D, E, F et G ; ces renseignements ne se rapportent qu'aux aéronefs dont la présence est connue et qui pourraient constituer un risque de collision pour l'aéronef informé ; ils sont parfois incomplets et les services de la circulation aérienne ne sont pas en mesure d'accepter l'obligation de les émettre à tout moment ou de se porter garants de leur exactitude ;	En France, la note 1 du 4.2.2 a été intégrée dans la norme 4.2.2b), et la note 2 a été renumérotée en conséquence.	b) les risques de collision, pour les aéronefs évoluant dans les espaces aériens des classes C, D, E, F et G ;
4.2.4 Outre les renseignements indiqués en 4.2.1 et 4.2.2, le service d'information de vol assuré aux aéronefs évoluant en VFR comprend, sur demande du pilote, les renseignements disponibles sur la circulation et les conditions météorologiques le long de la route lorsque ces	En France, ces renseignements ne sont donnés que sur demande du pilote.	4.2.4 Le service d'information de vol assuré aux aéronefs évoluant en VFR comprend, outre les renseignements indiqués en 4.2.1 et 4.2.2, les renseignements disponibles sur la circulation et les conditions météorologiques le long de la route lorsque ces conditions risquent de rendre

conditions risquent de rendre impossible la poursuite du vol selon les règles de vol à vue.		impossible la poursuite du vol selon les règles de vol à vue.
France	Commentaire	OACI
4.3.10 - Emploi des messages OFIS dans les transmissions dirigées du type demande/réponse		4.3.10 - Emploi des messages OFIS dans les transmissions dirigées du type demande/réponse
(Réservé)	Les messages OFIS ne sont pas utilisés en France	Sur demande du pilote, le ou les messages OFIS applicables seront transmis par l'organisme ATS compétent.
5.1 Mise en œuvre		5.1 Mise en œuvre
5.1.3 Lorsqu'un aéronef se trouvant sous le contrôle d'une tour de contrôle d'aérodrome, d'un centre de contrôle d'approche ou évoluant dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome doté d'un organisme AFIS, est en difficulté, cette tour, ce centre ou cet organisme AFIS avertit immédiatement le centre d'information de vol ou le centre de contrôle régional responsable, qui prévient à son tour le centre de coordination de sauvetage ;(...)	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	5.1.3 Lorsqu'un aéronef se trouvant sous le contrôle d'une tour de contrôle d'aérodrome ou d'un centre de contrôle d'approche est en difficulté, cette tour ou ce centre avertit immédiatement le centre d'information de vol ou le centre de contrôle régional responsable, qui prévient à son tour le centre de coordination de sauvetage ; (...)
5.1.3.1	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	5.1.3.1
6.2.2 Communications à l'intérieur d'une région d'information de vol		6.2.2 Communications à l'intérieur d'une région d'information de vol
6.2.2.1 c) les tours de contrôle d'aérodrome ou organismes AFIS ;	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	6.2.2.1 c) les tours de contrôle d'aérodrome ;
6.2.2.1.2 b) tours de contrôle d'aérodrome ou organismes AFIS ;	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	6.2.2.1.2 b) tours de contrôle d'aérodrome ;
6.2.2.1.3 (...) avec la tour ou les tours de contrôle d'aérodrome, ou organismes AFIS,	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	6.2.2.1.3 (...) avec la tour ou les tours de contrôle d'aérodrome,
6.2.2.1.4 Une tour de contrôle d'aérodrome ou organisme AFIS (...)	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	6.2.2.1.4 Une tour de contrôle d'aérodrome (...)
7.1.4 Tours de contrôle d'aérodrome ou organismes AFIS	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	7.1.4 Tours de contrôle d'aérodrome
7.1.4.1	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	7.1.4.1
7.1.4.2	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	7.1.4.2
7.1.4.3	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	7.1.4.3
7.1.4.4	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	7.1.4.4
France	Commentaire	OACI
7.2 Renseignements sur l'état des aérodromes et sur l'état opérationnel des installations et services associés		7.2 Renseignements sur l'état des aérodromes et sur l'état opérationnel des installations et services associés
Les tours de contrôle d'aérodrome, ou organismes AFIS, (...)	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	Les tours de contrôle d'aérodrome, (...)
7.3 Renseignements sur l'état de fonctionnement des aides à la navigation		7.3 Renseignements sur l'état de fonctionnement des aides à la navigation
7.3.1 A compter du 1er janvier 2007, les organismes ATS sont tenus au courant de l'état opérationnel : - des aides radio à la navigation indispensables à l'approche intermédiaire et à l'approche finale, à l'atterrissage, au décollage et au départ initial (1er moyen d'aide utilisé au départ), à l'exclusion de l'état de la constellation satellitaire ; - des aides visuelles suivantes, lorsque l'approche est localisée sur l'aérodrome : balisage d'approche (y compris PAPI), balisage de la piste, balisage de la circulation à la surface (y compris barres d'arrêt et panneaux de signalisation) et balisage d'obstacles indispensables pour l'exécution d'une procédure de départ, d'approche aux instruments ou d'approche à vue.	En France, les aides à la navigation dont l'état opérationnel est connu des organismes ATS sont moindres et précisées	7.3.1 Les organismes ATS sont tenus au courant de l'état opérationnel des aides non visuelles à la navigation et des aides visuelles indispensables aux procédures de décollage, de départ, d'approche et d'atterrissage qui sont implantées dans la zone dont ils ont la charge, ainsi que de celui des aides visuelles et non visuelles indispensables à la circulation à la surface.
Appendice 3 -Principes régissant l'identification des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée et des procédures correspondantes		Appendice 3 -Principes régissant l'identification des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée et des procédures correspondantes
2.1.1 L'indicatif en langage clair d'un itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée est composé : a) du mot départ ou arrivée ; suivi b) des mots à vue ; si l'itinéraire est destiné à être emprunté par des aéronefs utilisés conformément aux règles de vol à vue (VFR), eux-mêmes suivis c) d'un indicateur de base ; lui-même suivi d) d'un indicateur de validité ; lui-même suivi e) d'un indicateur d'itinéraire ; au besoin	Mise en conformité avec l'arrêté Radiotéléphonie du 27 juin 2000	2.1.1 L'indicatif en langage clair d'un itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée est composé : a) d'un indicateur de base ; suivi b) d'un indicateur de validité ; lui-même suivi c) d'un indicateur d'itinéraire ; au besoin, lui-même suivi d) du mot départ ou arrivée ; lui-même suivi e) des mots à vue ; si l'itinéraire est destiné à être emprunté par des aéronefs utilisés conformément aux règles de vol à vue (VFR).
5.1 Exemple 1 : Itinéraire normalisé de départ aux instruments : a) Indicatif en langage clair : DÉPART BRECON UNITE	Mise en conformité avec l'arrêté Radiotéléphonie du 27 juin 2000	5.1 Exemple 1 : Itinéraire normalisé de départ aux instruments : a) Indicatif en langage clair : BRECON UN DÉPART
France	Commentaire	OACI
5.2 Exemple 2 : Itinéraire normalisé d'arrivée aux instruments : a) Indicatif en langage clair : ARRIVÉE KODAP DEUX ALPHA	Mise en conformité avec l'arrêté Radiotéléphonie du 27 juin 2000	5.2 Exemple 2 : Itinéraire normalisé d'arrivée aux instruments : a) Indicatif en langage clair : KODAP DEUX ALPHA ARRIVÉE

5.3 Exemple 3 : Itinéraire normalisé de départ à vue : a) Indicatif en langage clair: DÉPART À VUE ADOLA CINQ BRAVO	Mise en conformité avec l'arrêté Radiotéléphonie du 27 juin 2000	5.3 Exemple 3 : Itinéraire normalisé de départ à vue : a) Indicatif en langage clair : ADOLA CINQ BRAVO DÉPART À VUE
6.1.1 L'indicatif en langage clair d'une procédure d'approche MLS/RNAV devrait être composé : a) du mot approche, suivi b) de MLS, lui-même suivi c) d'un indicateur de base, lui-même suivi d) d'un indicateur de validité, lui-même suivi e) d'un indicateur d'itinéraire, lui-même suivi f) de l'indicatif de la piste pour laquelle la procédure est conçue	Mise en conformité avec l'arrêté Radiotéléphonie du 27 juin 2000	6.1.1 L'indicatif en langage clair d'une procédure d'approche MLS/RNAV devrait être composé : a) de MLS, suivi b) d'un indicateur de base, lui-même suivi c) d'un indicateur de validité, lui-même suivi d) d'un indicateur d'itinéraire, lui-même suivi e) du mot approche, lui-même suivi f) de l'indicatif de la piste pour laquelle la procédure est conçue.
6.4.1 Exemple : a) Indicatif en langage clair: APPROCHE MLS HAPPY UNITE ALPHA PISTE DIX-HUIT (UNITE HUIT) GAUCHE	Mise en conformité avec l'arrêté Radiotéléphonie du 27 juin 2000	6.4.1 Exemple : a) Indicatif en langage clair: MLS HAPPY UN ALPHA APPROCHE PISTE UN HUIT GAUCHE

Article Annexe II : Appendice 1

Principes régissant l'identification des types de RNP et l'identification des routes ATS à l'exception des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée
(Voir Chapitre 2, sections 2.7 et 2.11)

Note. - L'identification des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée et des procédures correspondantes fait l'objet de l'Appendice 3. Des éléments indicatifs sur l'établissement de ces itinéraires et des procédures à suivre figurent dans le Manuel de planification des services de la circulation aérienne (Doc 9426 de l'OACI).

1. INDICATIFS DES ROUTES ATS ET DES TYPES DE RNP

1.1 Le but d'un système d'indicatifs de route et de type de qualité de navigation requise (RNP) applicable à des tronçons de route ATS, des routes ATS ou des zones spécifiquement désignées est de permettre aux pilotes et aux services ATS, compte tenu des nécessités de l'automatisation :

- a) de se référer sans ambiguïté à une route ATS sans qu'il soit nécessaire de recourir à l'emploi de coordonnées géographiques ou à d'autres moyens pour décrire cette route ;
- b) d'établir une relation entre une route ATS et une structure verticale déterminée de l'espace aérien ;
- c) d'indiquer un niveau de précision de navigation à respecter le long d'une route ATS ou à l'intérieur de zones spécifiées; et enfin,
- d) d'indiquer qu'une route est utilisée principalement ou exclusivement par certains types d'aéronefs.

Note 1. - Avant la mise en application de la RNP à l'échelle mondiale, toutes les références de l'Appendice concernant la RNP s'appliqueront aussi aux routes RNAV (navigation de surface) pour lesquelles des conditions de précision de navigation auront été spécifiées.

Note 2. - Le Chapitre 7 de l'Annexe 4 de l'OACI et l'Appendice 1 de l'Annexe 15 de l'OACI contiennent des spécifications régissant la publication des types de RNP.

Note 3. - Dans le cadre du présent Appendice et en ce qui concerne les plans de vol, on ne considère pas un type de RNP prescrit comme faisant partie intégrante de l'indicatif de route ATS.

1.2 Afin de répondre à cet objectif, le système de désignation doit :

- a) permettre l'identification de toute route ATS d'une manière simple et non équivoque ;
- b) éviter les redondances ;

- c) pouvoir être utilisé aussi bien par le système automatique au sol que par le système automatique de bord ;
- d) permettre la plus grande concision dans l'utilisation du système en exploitation ; et enfin
- e) assurer une possibilité de développement suffisante pour répondre aux besoins futurs sans qu'il soit nécessaire de procéder à des modifications fondamentales.

1.3 Les routes ATS contrôlées, non contrôlées et à caractère consultatif, à l'exception des itinéraires normalisés d'arrivée et de départ, sont donc identifiées de la manière spécifiée ci-après.

2. COMPOSITION DE L'INDICATIF

2.1 L'indicatif de route ATS sera composé d'un indicatif de base complété, en cas de besoin, par :

- a) un préfixe, de la manière prescrite en 2.3 ;
- b) une lettre supplémentaire, de la manière prescrite en 2.4.

2.1.1 Le nombre de caractères nécessaires pour composer l'indicatif n'est pas supérieur à 6.

2.1.2 Le nombre de caractères nécessaires pour composer l'indicatif doit, si possible, être limité à un maximum de 5.

2.2 L'indicatif de base est composé d'une lettre de l'alphabet suivie d'un numéro compris entre 1 et 999.

2.2.1 La lettre est choisie parmi les suivantes :

- a) A, B, G, R pour les routes qui font partie des réseaux régionaux de routes ATS autres que les routes à navigation de surface ;
- b) L, M, N, P pour les routes à navigation de surface qui font partie des réseaux régionaux de routes ATS ;
- c) H, J, V, W pour les routes qui ne font pas partie des réseaux régionaux de routes ATS et qui ne sont pas des routes à navigation de surface ;
- d) Q, T, Y, Z pour les routes à navigation de surface qui ne font pas partie des réseaux régionaux de routes ATS.

2.3 Le cas échéant, une lettre supplémentaire est ajoutée comme préfixe à l'indicatif de base conformément aux indications ci-après :

- a) K afin d'indiquer une route à basse altitude établie principalement à l'intention des hélicoptères ;
- b) U afin d'indiquer que la route ou une partie de cette route est établie dans l'espace aérien supérieur ;
- c) S afin d'indiquer une route établie exclusivement pour que les avions supersoniques l'empruntent pendant l'accélération, pendant la décélération et pendant le vol supersonique.

2.4 Lorsque l'autorité ATS compétente le prescrit, ou sur la base d'un accord régional de navigation aérienne, une lettre supplémentaire peut être ajoutée après l'indicatif de base de la route ATS en question, pour indiquer le type de service assuré ou les performances en virage exigées sur cette route, comme suit :

- a) pour les routes RNP 1 au niveau de vol 200 et au-dessus, la lettre Y pour indiquer que tous les virages de la route entre 30 et 90 degrés doivent être exécutés dans les limites de la tolérance RNP, en suivant un arc tangentiel entre les tronçons rectilignes défini par un rayon de 22,5 NM (par exemple A123Y[1]) ;

b) pour les routes RNP 1 au niveau de vol 190 et au-dessous, la lettre Z pour indiquer que tous les virages de la route entre 30 et 90 degrés doivent être exécutés dans les limites de la tolérance RNP, en suivant un arc tangential entre les tronçons rectilignes défini par un rayon de 15 NM (par exemple G246Z[1]) ;

c) la lettre F pour indiquer que seul un service consultatif est assuré sur la route ou sur une partie de la route ;

d) la lettre G pour indiquer que seul un service d'information de vol est assuré sur la route ou sur une partie de la route.

Note 1. - En raison de limitations inhérentes aux dispositifs de visualisation de bord, les lettres supplémentaires F, G, Y et Z peuvent ne pas être affichées dans le poste de pilotage.

Note 2. - La mise en œuvre d'une route ou d'une partie de route en tant que route contrôlée, route à service consultatif ou route à service d'information de vol est indiquée sur les cartes aéronautiques et dans les publications d'information aéronautique conformément aux dispositions des Annexes 4 et 15 de l'OACI.

Note 3. - Les conditions dans lesquelles les États peuvent spécifier des performances en virage contrôlé, comme il est mentionné en a) et b) ci-dessus, sont traitées dans le Manuel sur la qualité de navigation requise (RNP) (Doc 9613 de l'OACI).

3. ATTRIBUTION DES INDICATIFS DE BASE

3.1 Les indicatifs de base des routes ATS sont attribués selon les principes suivants.

3.1.1 Le même indicatif de base est attribué à une route long-courrier principale sur toute sa longueur, indépendamment des régions de contrôle terminales, des États et des régions traversés.

Note. - Cette attribution est particulièrement importante dans le cas où l'on utilise un traitement automatique des données ATS et un équipement de navigation de bord par ordinateur.

3.1.2 Lorsque deux ou plusieurs routes long-courriers ont un tronçon commun, il est attribué à ce dernier chacun des indicatifs des routes intéressées, sauf lorsqu'il en résulterait des difficultés pour les services de la circulation aérienne, auquel cas, d'un commun accord, un seul indicatif sera utilisé.

3.1.3 Un indicatif de base attribué à une route n'est pas attribué à une autre route.

3.1.4 Les besoins des États en indicatifs sont notifiés aux bureaux régionaux de l'OACI en vue de leur coordination.

4. EMPLOI DES INDICATIFS DANS LES COMMUNICATIONS

4.1 Dans les communications imprimées, l'indicatif est toujours exprimé au moyen de deux caractères au moins et de six caractères au plus.

4.2 Dans les communications en phonie, la lettre de base d'un indicatif est prononcée conformément au code d'épellation OACI.

4.3 Lorsque les préfixes K, U ou S spécifiés en 2.3 sont utilisés, ils sont, dans les communications verbales, prononcés comme suit :

K - KOPTER

U - UPPER

S - SUPERSONIC

Le mot kopter est prononcé comme le mot hélicoptère et les mots upper et supersonic comme en anglais.

4.4 Lorsque les lettres F, G, Y et Z spécifiées en 2.4 sont utilisées, l'équipage de conduite n'est pas tenu de les utiliser dans ses communications vocales.

Article Annexe II : Appendice 2

Principes régissant l'établissement et l'identification des points significatifs

(Voir Chapitre 2, section 2.13)

1. ÉTABLISSEMENT DES POINTS SIGNIFICATIFS

1.1 Chaque fois que cela est possible, les points significatifs doivent être établis par rapport à des aides de radionavigation installées au sol, de préférence des aides VHF ou à fréquences plus élevées.

1.2 Lorsqu'il n'existe pas de telles aides de radionavigation installées au sol, des points significatifs sont établis en des emplacements qui peuvent être déterminés par des aides autonomes de bord ou par observation visuelle, lorsque la navigation doit être effectuée par référence visuelle au sol. Des points particuliers peuvent être désignés comme points de transfert de contrôle par accord entre organismes adjacents du contrôle de la circulation aérienne ou entre positions de contrôle intéressés.

2. INDICATIFS DES POINTS SIGNIFICATIFS IDENTIFIÉS PAR L'EMPLACEMENT D'UNE AIDE DE RADIONAVIGATION

2.1 Noms en langage clair pour les points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation

2.1.1 Dans la mesure du possible, les points significatifs sont désignés par référence à un point géographique identifiable et de préférence important.

2.1.2 Dans le choix d'un nom pour le point significatif, on veille à ce que les conditions ci-après soient réunies :

a) le nom ne pose aucune difficulté de prononciation pour les pilotes ou le personnel ATS lorsqu'ils utilisent la langue employée dans les communications ATS. Lorsque le nom d'un emplacement géographique dans la langue nationale choisie pour désigner un point significatif pose des difficultés de prononciation, une forme abrégée ou contractée de ce nom, lui conservant le plus possible sa signification géographique, est choisie;

Exemple : FUERSTENFELDBRUCK = FURSTY

b) le nom est aisément reconnaissable dans les communications en phonie et ne prête pas à confusion avec d'autres points significatifs de la même région d'ensemble. En outre, le nom ne crée pas de confusion par rapport à d'autres communications échangées entre les services de la circulation aérienne et les pilotes ;

c) le nom doit si possible comprendre au moins 6 lettres formant 2 syllabes et, de préférence, un maximum de 3 ;

d) le nom choisi est le même pour le point significatif et pour l'aide de radionavigation dont l'emplacement identifie ce point.

2.2 Composition des indicatifs codés de points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation

2.2.1 L'indicatif codé correspond à l'identification radio de l'aide de radionavigation; il est, si possible, de nature à faciliter le rapprochement avec le nom du point significatif en langage clair.

2.2.2 Le même indicatif codé n'est pas réutilisé à moins de 1 100 km (600 NM) de l'emplacement de l'aide de radionavigation en cause, sauf dans le cas indiqué ci-après.

Note. - Lorsque deux aides de radionavigation fonctionnant dans des bandes différentes du spectre des fréquences sont situées au même emplacement, leur identification radio est en principe la même.

2.3 Les besoins en indicatifs codés sont notifiés aux bureaux régionaux de l'OACI en vue de leur coordination.

3. INDICATIFS DES POINTS SIGNIFICATIFS QUI NE SONT PAS IDENTIFIÉS PAR L'EMPLACEMENT D'UNE AIDE DE RADIONAVIGATION

3.1 Lorsqu'il est nécessaire d'établir un point significatif à un endroit qui n'est pas identifié par l'emplacement d'une aide de radionavigation, ce point significatif est désigné par un groupe nom-indicatif codé unique de 5 lettres qui soit prononçable. Ce nom de code sert alors de nom aussi bien que d'indicatif codé au point significatif.

3.2 Le nom de code est choisi de manière à éviter toute difficulté de prononciation pour les pilotes ou le personnel ATS lorsqu'ils emploient la langue utilisée dans les communications ATS.

Exemples: ADOLA, KODAP

3.3 Le nom de code est facilement identifiable dans les communications en phonie et ne prête pas à confusion avec les indicatifs utilisés pour d'autres points significatifs de la même région d'ensemble.

3.4 Le nom de code assigné à un point significatif n'est pas assigné à un autre point significatif.

3.5 Les besoins en noms de code sont notifiés aux bureaux régionaux de l'OACI en vue de leur coordination

3.6 Dans les régions où il n'existe pas de système de routes fixes ou lorsque les routes suivies par des aéronefs varient en fonction de considérations opérationnelles, les points significatifs sont déterminés et communiqués en coordonnées géographiques du Système géodésique mondial - 1984 (WGS-84); toutefois, les points significatifs établis de manière permanente et servant de points d'entrée ou de points de sortie dans ces régions sont désignés conformément aux dispositions pertinentes des sections 2 ou 3.

4. EMPLOI DES INDICATIFS DANS LES COMMUNICATIONS

4.1 En principe, le nom choisi comme il est indiqué aux sections 2 ou 3 est utilisé pour désigner le point significatif dans les communications en phonie. Si le nom en langage clair d'un point significatif identifié par l'emplacement d'une aide de radionavigation, choisi conformément à la disposition de 2.1, n'est pas utilisé, ce nom est remplacé par l'indicatif codé. Dans les communications en phonie, cet indicatif codé est épilé conformément au code d'épellation de l'OACI.

4.2 Dans les communications imprimées ou codées, seul l'indicatif codé ou le nom de code choisi est utilisé pour désigner un point significatif.

5. POINTS SIGNIFICATIFS UTILISÉS COMME POINTS DE COMPTE RENDU

5.1 Afin de permettre aux services ATS d'obtenir des renseignements concernant la progression des aéronefs en vol, il peut être nécessaire de désigner comme points de compte rendu des points significatifs sélectionnés.

5.2 Pour l'établissement de ces points de compte rendu, on tient compte des facteurs suivants :

- a) type des services de la circulation aérienne assurés ;
- b) volume de circulation normalement constaté ;
- c) précision avec laquelle les aéronefs peuvent se conformer au plan de vol en vigueur ;
- d) vitesse des aéronefs ;
- e) minimums d'espacement appliqués ;
- f) complexité de la structure de l'espace aérien ;
- g) méthode(s) de contrôle utilisée(s) ;
- h) début ou fin des phases importantes d'un vol (montée, descente, changement de direction, etc.) ;
- i) procédures de transfert de contrôle ;
- j) sécurité, recherches et sauvetage ;
- k) charge de travail dans le poste de pilotage et volume des communications air-sol.

5.3 On attribue aux points de compte rendu l'un des qualificatifs suivants : obligatoires ou sur demande.

On s'inspire des principes suivants pour établir des points de compte rendu obligatoires :

- a) le nombre des points de compte rendu obligatoires est limité au minimum qui est nécessaire à la communication régulière de renseignements sur la progression des vols aux organismes des services de la circulation aérienne, compte tenu de la nécessité de réduire au minimum la charge de travail dans le poste de pilotage et celle des contrôleurs, ainsi que le volume des communications air-sol ;
- b) le fait qu'une aide de radionavigation soit installée à un emplacement donné ne doit pas déterminer nécessairement sa désignation comme point de compte rendu obligatoire ;
- c) des points significatifs obligatoires ne doivent pas nécessairement être établis aux limites d'une région d'information de vol ou d'une région de contrôle.

5.5 Des points de compte rendu sur demande peuvent être établis en fonction des comptes rendus de position additionnels dont les services de la circulation aérienne ont besoin lorsque les conditions de la circulation aérienne l'exigent.

5.6 On réexamine à intervalles réguliers la désignation des points de compte rendu obligatoires et sur demande afin de réduire les comptes rendus réguliers de position au minimum nécessaire pour assurer l'efficacité des services de la circulation aérienne.

5.7 Les comptes rendus réguliers au passage des points de compte rendu obligatoires ne doivent pas être systématiquement obligatoires pour tous les vols et en toutes circonstances. En appliquant ce principe, on prête particulièrement attention aux points suivants :

a) les aéronefs rapides qui évoluent à grande altitude ne doivent pas être tenus de faire des comptes rendus de position réguliers au passage de tous les points qui ont été déclarés de compte rendu obligatoires pour les aéronefs lents évoluant à faible altitude ;

b) les aéronefs qui traversent une région de contrôle terminale ne doivent pas être tenus de faire des comptes rendus réguliers de position aussi souvent que les aéronefs à l'arrivée et au départ.

5.8 Dans les régions où les principes énoncés ci-dessus, pour l'établissement des points de compte rendu, ne peuvent être appliqués, un système de compte rendu défini par rapport aux méridiens ou aux parallèles exprimés en degrés entiers peut être établi.

Article Annexe II : Appendice 3

Principes régissant l'identification des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée et des procédures correspondantes

(Voir Chapitre 2, 2.11.3)

Note. - Les éléments relatifs à l'établissement des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée et des procédures correspondantes figurent dans le Manuel de planification des services de la circulation aérienne (Doc 9426 de l'OACI).

1. INDICATIFS DES ITINÉRAIRES NORMALISÉS DE DÉPART ET D'ARRIVÉE ET PROCÉDURES CORRESPONDANTES

Note. - Le terme itinéraire est utilisé, dans le texte ci-après, dans le sens d'itinéraire et procédures correspondantes.

1.1 Le système d'indicatifs :

a) permet l'identification de chaque itinéraire d'une manière simple et non équivoque ;

b) permet d'établir une nette distinction entre :

- les itinéraires de départ et les itinéraires d'arrivée ;

- les itinéraires de départ ou d'arrivée et les autres routes ATS ;

- les routes qui exigent une navigation par référence à des aides radio basées au sol ou à des aides autonomes de bord, et les routes qui exigent une navigation par référence à des repères visuels au sol ;

c) est compatible avec les besoins ATS et les besoins des aéronefs en matière de traitement et d'affichage des données ;

d) permet la plus grande concision au niveau de son application opérationnelle ;

e) évite les redondances ;

f) assure une possibilité de développement suffisante pour répondre à tout besoin futur sans obliger à procéder à des modifications fondamentales.

1.2 Chaque itinéraire est identifié par un indicatif en langage clair et un indicatif codé correspondant.

1.3 Dans les communications verbales, les indicatifs sont facilement associés à un itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée et ne posent pas de difficultés de prononciation pour les pilotes et le personnel ATS. 2. COMPOSITION DES INDICATIFS

2.1 Indicatif en langage clair

2.1.1 L'indicatif en langage clair d'un itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée est composé :

- a) du mot départ ou arrivée ; suivi
- b) des mots à vue ; si l'itinéraire est destiné à être emprunté par des aéronefs utilisés conformément aux règles de vol à vue (VFR), eux-mêmes suivis
- c) d'un indicateur de base ; lui-même suivi
- d) d'un indicateur de validité; lui-même suivi
- e) d'un indicateur d'itinéraire; au besoin.

2.1.2 L'indicateur de base est le nom ou le nom codé du point significatif auquel se termine un itinéraire normalisé de départ ou auquel commence un itinéraire normalisé d'arrivée.

2.1.3 L'indicateur de validité est composé d'un chiffre compris entre 1 et 9.

2.1.4 L'indicateur d'itinéraire est composé d'une lettre de l'alphabet. Les lettres I et O ne sont pas utilisées.

2.2 Indicatif codé

L'indicatif codé d'un itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée, aux instruments ou à vue, est composé :

- a) de l'indicatif codé ou du nom codé du point significatif décrit en 2.1.1 c) ; suivi
- b) de l'indicateur de validité mentionné en 2.1.1 d) ; lui-même suivi
- c) de l'indicateur d'itinéraire mentionné en 2.1.1 e); au besoin.

Note. - Les limitations inhérentes à l'équipement de visualisation à bord de l'aéronef peuvent obliger à abrégé l'indicateur de base s'il s'agit d'un nom codé de 5 lettres, par exemple KODAP. La manière d'abrégé un indicateur est laissée à la discrétion de l'exploitant.

3. ATTRIBUTION DES INDICATIFS

3.1 Un indicatif distinct est attribué à chaque itinéraire

3.2 Afin de pouvoir établir une distinction entre 2 ou plusieurs itinéraires qui rejoignent le même point significatif (et auquel, par conséquent, le même indicateur de base est attribué), un indicateur d'itinéraire distinct, selon les dispositions de 2.1.4, est attribué à chaque itinéraire.

4. ATTRIBUTION DES INDICATEURS DE VALIDITÉ

4.1 Un indicateur de validité est attribué à chaque itinéraire afin d'identifier l'itinéraire alors en vigueur.

4.2 Le premier indicateur de validité à attribuer est le chiffre 1 (ou unité en langage clair).

4.3 Toutes les fois qu'un itinéraire est modifié, un nouvel indicateur de validité, composé du chiffre plus élevé qui suit, est attribué. Le chiffre 9 sera suivi du chiffre 1.

5. EXEMPLES D'INDICATIFS EN LANGAGE CLAIR ET D'INDICATIFS CODÉS

5.1 Exemple 1 : Itinéraire normalisé de départ aux instruments :

a) Indicatif en langage clair : DÉPART BRECON UNITE

b) Indicatif codé : BCN 1

5.1.1 Signification :

L'indicatif identifie un itinéraire normalisé de départ aux instruments qui se termine au point significatif BRECON (indicateur de base). BRECON est une installation de radionavigation dont l'identification est BCN (indicateur de base de l'indicatif codé). L'indicateur de validité UNITE (1 dans l'indicatif codé) signifie que la version initiale de l'itinéraire est encore en vigueur ou qu'une modification est intervenue entre la précédente version NEUF (9) et la version UNITE (1) maintenant en vigueur (voir 4.3). L'absence d'un indicateur d'itinéraire (voir 2.1.4 et 3.2) signifie qu'un seul itinéraire, en l'occurrence un itinéraire de départ, a été établi par référence à BRECON.

5.2 Exemple 2 : Itinéraire normalisé d'arrivée aux instruments :

a) Indicatif en langage clair : ARRIVÉE KODAP DEUX ALPHA

b) Indicatif codé : KODAP 2 A

5.2.1 Signification :
Cet indicatif identifie un itinéraire normalisé d'arrivée aux instruments qui commence au point significatif KODAP (indicateur de base). KODAP est un point significatif qui ne correspond pas à l'emplacement d'une installation de radionavigation et auquel est, par conséquent, attribué un nom de code de 5 lettres conformément à l'Appendice 2. L'indicateur de validité DEUX (2) signifie qu'une modification est intervenue entre la précédente version UNITE (1) et la version DEUX (2) maintenant en vigueur. L'indicateur d'itinéraire ALPHA (A) identifie un itinéraire parmi plusieurs itinéraires établis par référence à KODAP et il constitue un caractère spécifique attribué à cet itinéraire.

5.3 Exemple 3 : Itinéraire normalisé de départ à vue :

a) Indicatif en langage clair : DÉPART À VUE ADOLA CINQ BRAVO

b) Indicatif codé : ADOLA 5 B

5.3.1 Signification :

Cet indicatif identifie un itinéraire normalisé de départ destiné aux vols VFR contrôlés qui se termine à ADOLA, point significatif auquel ne correspond pas l'emplacement d'une installation de radionavigation. L'indicateur de validité CINQ (5) signifie qu'une modification est intervenue entre la précédente version QUATRE (4) et la version CINQ (5) maintenant en vigueur. L'indicateur d'itinéraire BRAVO (B) identifie un itinéraire parmi plusieurs itinéraires établis par référence à ADOLA.

6. COMPOSITION DES INDICATIFS POUR LES PROCÉDURES D'APPROCHE MLS/RNAV

6.1 Indicatif en langage clair

6.1.1 L'indicatif en langage clair d'une procédure d'approche MLS/RNAV devrait être composé :

- a) du mot approche, suivi
- b) de MLS, lui-même suivi
- c) d'un indicateur de base, lui-même suivi
- d) d'un indicateur de validité, lui-même suivi
- e) d'un indicateur d'itinéraire, lui-même suivi
- f) de l'indicatif de la piste pour laquelle la procédure est conçue.

6.1.2 L'indicateur de base doit être le nom ou le nom codé du point significatif auquel commence la procédure d'approche.

6.1.3 L'indicateur de validité doit être composé d'un chiffre compris entre 1 et 9.

6.1.4 L'indicateur d'itinéraire doit être composé d'une lettre de l'alphabet. Les lettres I et O ne doivent pas être utilisées.

6.1.5 L'indicatif de la piste doit être conforme aux dispositions de l'Annexe 14 de l'OACI, Volume I, 5.2.2.

6.2 Indicatif codé

6.2.1 L'indicatif codé d'une procédure d'approche MLS/RNAV doit être composé :

- a) de MLS, suivi
- b) de l'indicatif codé ou du nom codé du point significatif mentionné en 6.1.1 c), lui-même suivi
- c) de l'indicateur de validité mentionné en 6.1.1 d), lui-même suivi
- d) de l'indicateur d'itinéraire mentionné en 6.1.1 e), lui-même suivi
- e) de l'indicatif de la piste mentionné en 6.1.1 f).

6.3 Attribution des indicatifs

6.3.1 L'attribution des indicatifs aux procédures d'approche MLS/RNAV doit être conforme aux dispositions du paragraphe 3. Des indicateurs d'itinéraire distincts doivent être attribués aux procédures qui suivent des trajectoires identiques mais dont les profils de vol sont différents.

6.3.2 La lettre de l'indicateur de route pour les procédures d'approche MLS/RNAV doit être attribuée de façon exclusive à toutes les approches à un aéroport, jusqu'à ce que toutes les lettres aient été utilisées. Ce n'est qu'à ce moment-là qu'il faut répéter la lettre. L'utilisation du même indicateur de route pour deux routes desservies par la même installation sol MLS ne doit pas être permise.

6.3.3 L'attribution de l'indicateur de validité aux procédures d'approche doit être conforme aux dispositions du paragraphe 4.

6.4 Exemple d'indicatif en langage clair et d'indicatif codé

6.4.1 Exemple :

a) Indicatif en langage clair : APPROCHE MLS HAPPY UNITE ALPHA PISTE DIX-HUIT (UNITE HUIT) GAUCHE

b) Indicatif codé : MLS HAPPY 1 A 18L

6.4.2 Signification : L'indicateur identifie une procédure d'approche MLS/RNAV qui commence au point significatif HAPPY (indicateur de base). HAPPY est un point significatif qui n'est pas marqué par l'implantation d'une installation de radionavigation et il lui est par conséquent attribué un nom codé de 5 lettres, conformément aux dispositions de l'Appendice 2. L'indicateur de validité UNITE (1) signifie que la version initiale de l'itinéraire est encore en vigueur ou qu'une modification est intervenue entre la précédente version NEUF (9) et la version UNITE (1) maintenant en vigueur. L'indicateur d'itinéraire ALPHA (A) identifie un itinéraire parmi plusieurs établis par référence à HAPPY et il constitue un caractère spécifique attribué à cet itinéraire.

7. EMPLOI DES INDICATIFS DANS LES COMMUNICATIONS

7.1 Dans les communications vocales, on utilise seulement l'indicateur en langage clair.

Note. - Pour les besoins de l'identification des itinéraires, les mots départ, arrivée et à vue, dont il est fait mention en 2.1.1 d) et e), sont considérés comme faisant partie intégrante de l'indicateur en langage clair.

7.2 Dans les communications imprimées ou codées, on utilise seulement l'indicateur codé.

8. VISUALISATION DES ITINÉRAIRES ET DES PROCÉDURES POUR LE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

8.1 Une description détaillée de chaque itinéraire normalisé de départ et/ou d'arrivée/procédure d'approche en vigueur, y compris l'indicateur en langage clair et l'indicateur codé, est affichée aux postes de travail à partir desquels les itinéraires/procédures sont assignés aux aéronefs dans le cadre d'une clairance ATC, ou qui sont utilisés de toute autre manière pour la fourniture des services du contrôle de la circulation aérienne.

8.2 Autant que possible, on fournit également une représentation graphique des itinéraires/procédures.

Article Annexe II : Appendice 4

Classes d'espace aérien ATS

Services assurés et prescriptions de vol

(Voir Chapitre 2, 2.6) Note : Dans toutes les classes d'espace aérien, le service d'information de vol et le service d'alerte sont rendus.

Classe	Type de vol	Séparation assurée	Services assurés	Limitation de vitesse* (VI = Vitesse Indiquée)	Radiocommunications obligatoires	Autorisation ATC requise
A	IFR seulement	À tous les aéronefs	Service du contrôle	Sans objet	Continues deux sens	Oui
B	IFR	À tous les aéronefs	Service du contrôle	Sans objet	Continues deux sens	Oui
	VFR	À tous les aéronefs	Service du contrôle	Sans objet	Continues deux sens	Oui
C	IFR	entre IFR entre IFR et VFR	Service du contrôle	Sans objet	Continues deux sens	Oui
	VFR	entre VFR et IFR	1) Service du contrôle pour séparation entre vols IFR 2) Information de trafic entre vols VFR (et suggestion de manœuvre d'évitement sur demande)	250 kt VI1 au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continues deux sens	Oui

D	IFR	entre IFR	1) Service du contrôle, 2) Information de trafic entre vols IFR et vols VFR (et suggestion de manœuvre d'évitement sur demande)	250 kt V11 au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continues deux sens	Oui
	VFR	Néant	Information de trafic entre vols VFR et vols IFR et entre vols VFR (et suggestion de manœuvre d'évitement sur demande)	250 kt V11 au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continues deux sens	Oui
E	IFR	entre IFR	Service du contrôle et autant que possible information de trafic entre vols IFR et vols VFR	250 kt V11 au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continues deux sens	Oui
	VFR	Néant	Autant que possible information de trafic	250 kt V11 au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Non	Non
F	IFR	entre IFR autant que possible	Service consultatif de la circulation aérienne; service d'information de vol	250 kt V11 au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continues deux sens	Non
	VFR	Néant	Service d'information de vol	250 kt V11 au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Non	Non
G	IFR	Néant	Service d'information de vol	250 kt V11 au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continues deux sens	Non
	VFR	Néant	Service d'information de vol	250 kt V11 au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Non	Non
* Quand l'altitude de transition est inférieure à 3 050 m (10 000 ft) AMSL, FL 100 est utilisé au lieu de 10 000 ft.						

1 Sauf pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol ne peuvent maintenir cette vitesse.

Article Annexe II : Appendice 5

Spécifications de qualité des données aéronautiques

Tableau 1. Latitude et longitude

Latitude et longitude	Précision Type de données	Intégrité Classification
Points de limite de région d'information de vol	2 km (1 NM) déclarées	ordinaires
Points de limite de zone interdite, réglementée ou dangereuse (hors région/zone de contrôle)	2 km (1 NM) déclarées	ordinaires
Points de limite de zone interdite, réglementée ou dangereuse (dans région/zone de contrôle)	100 m calculées	essentielles
Points de limite de région/zone de contrôle	100 m calculées	essentielles
Aides de navigation et repères en route, points d'attente, points STAR/SID	100 m mesurées/calculées	essentielles
Obstacles en route	100 m mesurées	ordinaires
Points/repères d'approche finale et autres points/repères essentiels utilisés dans des procédures d'approche aux instruments	3 m mesurées/calculées	essentielles

Tableau 2. Altitude/hauteur

Altitude/hauteur	Précision Type de données	Intégrité Classification
Hauteur de franchissement de seuil, approches de précision	0,5 m ou 1 ft calculées	critiques
Altitude/hauteur de franchissement d'obstacles (OCA/H)	conforme aux spécifications des PANS-OPS (Doc 8168)	essentielles

Obstacles en route	3 m (10 ft)mesurées	ordinaires
Équipement de mesure de distance (DME)	30 m (100 ft)mesurées	essentiels
Altitudes de procédures d'approche aux instruments	conforme aux spécifications des PANS-OPS (Doc 8168)	essentiels
Altitudes minimales	50 m ou 100 ft calculées	ordinaires

Tableau 3. Déclinaison et déclinaison magnétique

Déclinaison/déclinaison magnétique	Précision Type de données	Intégrité Classification
Déclinaison de station d'aide de navigation VHF utilisée pour l'alignement technique	1 degré mesurées	essentiels
Déclinaison magnétique d'aide de navigation NDB	1 degré mesurées	ordinaires

Tableau 4. Relèvement/orientation

Relèvement/orientation	Précision Type de données	Intégrité Classification
Tronçons de voie aérienne	1/10 de degré calculées	ordinaires
Points de repère de route et de région terminale	1/10 de degré calculées	ordinaires
Tronçons de route d'arrivée/de départ de région terminale	1/10 de degré calculées	ordinaires
Points de repère de procédure d'approche aux instruments	1/100 de degré calculées	essentiels

Tableau 5. Longueur/distance/autres dimensions

Longueur/distance/autres dimensions	Précision Type de données	Intégrité Classification
Longueur de tronçon de voie aérienne	1/10 de km ou 1/10 de NM calculées	ordinaires
Distance de points de repère de route	1/10 de km ou 1/10 de NM calculées	ordinaires
Longueur de tronçon de route d'arrivée/de départ de région terminale	1/100 de km ou 1/100 de NM calculées	essentiels
Distance de points de repère de procédure d'approche aux instruments et de région terminale	1/100 de km ou 1/100 de NM calculées	essentiels

Annexes

Annexe III à la section I du chapitre Ier du titre III du livre Ier de la troisième partie du code de l'aviation civile (art. D131-1 à D131-10)

Article Annexe III

SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE MILITAIRE

Préambule

La présente réglementation constitue l'annexe III à la section I du chapitre Ier du titre III du livre Ier de la troisième partie du code de l'aviation civile (art. D. 131-1 à D. 131-10).

Cette réglementation est applicable sur l'ensemble du territoire métropolitain, des départements et territoires d'outre-mer, de la Nouvelle-Calédonie, de la collectivité territoriale de Mayotte, ainsi qu'au-dessus des mers et des océans selon des spécifications particulières décrites au chapitre II, paragraphe 2.10.

Elle définit :

- les services rendus par les organismes de la circulation aérienne militaire (CAM) ;
- le rôle qu'exercent au bénéfice de la circulation aérienne militaire les organismes chargés de cette circulation.

Les procédures d'application prévues dans la présente réglementation font l'objet d'un arrêté (RCAM 3) du ministre de la défense et sont publiées par la division information aéronautique de la direction de la circulation aérienne militaire (DIRCAM).

Il appartient à chaque état-major ou direction, au centre d'essais en vol et à chaque grand commandement d'arrêter et de diffuser, en tant que de besoin, des instructions, des décisions, des directives et/ ou des consignes particulières à l'intention de leurs unités et organismes en conformité avec la présente réglementation.

Nota.-La présente réglementation se conforme chaque fois que possible, en y faisant référence, à l'annexe II à la section I du chapitre Ier du titre III du livre Ier de la troisième partie du code de l'aviation civile (art. D. 131-1 à D. 131-10) relative aux " Services de la circulation aérienne générale " (RCA 2), dont elle s'efforce de suivre le plan.

LES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE MILITAIRE

(RCAM 2)

Chapitre Ier : Définitions

Dans la présente réglementation :

Les termes et expressions définis aux chapitres Ier des règles de l'air et des services de la circulation aérienne propres à la circulation aérienne générale (annexes I et II des articles D. 131-1 à D. 131-10 du code de l'aviation civile, RCA 1 et RCA 2) conservent leur acception dans la présente réglementation ;

Le terme " service " correspond à la notion de fonction ou de service assurés alors que le terme " organisme " désigne une entité administrative chargée d'assurer un service ;

Les expressions définies au chapitre Ier des règles de l'air spécifiques à la circulation aérienne militaire (RCAM 1) sont employées avec la même signification dans les chapitres Ier à VI ci-après.

Chapitre II : Généralités

2.1. Bénéficiaires des services de la circulation aérienne militaire

Les services de la circulation aérienne militaire sont assurés au profit des aéronefs relevant du ministre de la défense.

En outre, les aéronefs d'Etat relevant d'autres ministères ou d'autres Etats, après approbation du commandant de la défense aérienne, et les aéronefs en essais ou en réception, avec l'agrément du directeur du centre d'essais en vol, peuvent bénéficier des services de la CAM selon les modalités fixées par des accords particuliers.

2.2. Services de la circulation aérienne militaire

Ils sont assurés par un dispositif composé par l'ensemble des organismes de la circulation aérienne militaire relevant du ministre de la défense. Des organismes désignés de la circulation aérienne générale, relevant du ministre chargé de l'aviation civile, peuvent rendre les services de la CAM dans le cadre de l'article D. 131-9 du code de l'aviation civile.

Les services de la CAM peuvent être rendus dans l'ensemble de l'espace aérien.

2.2.1. Objet des services de la CAM.

Les services de la CAM ont pour objet :

a) La sécurité :

Le dispositif doit assurer le déroulement sûr des vols, notamment la prévention des abordages et des collisions ;

b) La liberté d'action :

Le dispositif doit permettre de disposer en temps utile des moyens et de l'espace aérien nécessaires à l'exécution de tous les types de missions ;

c) La permanence :

Le dispositif doit être en mesure de fonctionner chaque fois qu'il est requis.

2.2.2. Fonction des services de la CAM.

Les services de la CAM ont pour fonction :

1° D'assurer ou de concourir à la conduite de la mission ;

2° De prévenir les abordages ;

3° De prévenir les collisions ;

4° D'accélérer et d'ordonner la circulation aérienne ;

5° De fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols et nécessaires à l'exécution de la mission ;

6° D'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire ;

7° De fournir une assistance à tout aéronef en vol qui en fait la demande.

2.2.3. Subdivision des services de la CAM.

Les services de la circulation aérienne militaire sont au nombre de quatre :

-le service du contrôle de la CAM ;

-le service d'information de vol ;

-le service d'alerte ;

-le service d'assistance aux aéronefs en vol.

2.2.3.1. Le service du contrôle de la CAM.

Le service du contrôle de la CAM correspond aux fonctions définies au paragraphe 2.2.2, alinéas 1 à 4.

Il se subdivise de la manière suivante :

-contrôle en route et d'activités particulières ;

-contrôle d'approche ;

-contrôle d'aérodrome.

Il est rendu sous forme d'espacement ou d'information de trafic à l'aide de l'une des actions suivantes :

-guidage ;

-surveillance ;

-protection.

Le guidage consiste à fournir les éléments de vol et de navigation à l'aide d'un ensemble radar ou de tout autre moyen équivalent.

La fourniture d'espacements, d'information de trafic, d'information de vol ainsi que la prévention des abordages et des collisions sont assurées par l'organisme du contrôle pour l'ensemble des vols CAM contrôlés. En outre, dans le cas des vols de type CAM A, la conduite de la mission est assurée par l'organisme du contrôle.

La surveillance consiste à veiller au bon déroulement du vol :

1° A l'aide d'un ensemble radar ou de tout autre moyen équivalent :

Dans ce cas, la conduite de la mission est assurée par le commandant de bord. La prévention des abordages et des collisions ainsi que la fourniture de l'information de vol incombent à l'organisme du contrôle de la circulation aérienne.

Nota.-Dans le cas de la surveillance non radar, l'organisme du contrôle de la circulation aérienne assure les espacements conformément à des procédures préétablies. Cette surveillance non radar ne s'applique

normalement qu'aux seules phases de vol arrivée ou départ, dans le cadre du contrôle d'approche, et sous réserve de l'existence de procédures publiées, d'une part, et d'espaces aériens contrôlés de classe A à D ou de zones réglementées, d'autre part. La conduite de la mission reste assurée par le commandant de bord, lequel a alors la charge de la sécurité par rapport au sol et aux obstacles fixes.

La sécurité incombe à l'organisme du contrôle qui n'assure la prévention des abordages qu'à l'égard des aéronefs connus ou observés par application des règles prévalant dans le volume dont il a la responsabilité et au pilote par une observation stricte des procédures suivies.

2° A l'aide de renseignements transmis par le pilote ou constatés visuellement, dans le cadre de la circulation d'aérodrome.

L'organisme du contrôle est chargé de la prévention des collisions sur l'aire de manoeuvre et de la prévention des abordages assurée sous la forme d'information de trafic en circulation d'aérodrome et d'espacement sur la piste. La conduite de la mission reste assurée par le commandant de bord, lequel a alors en charge la sécurité par rapport au sol et aux obstacles fixes.

La protection (bénéficiant ou non de l'aide du radar) consiste à affecter un espace aérien ou un secteur défini à un ou plusieurs aéronefs pour les espacer des autres aéronefs connus ou détectés.

La conduite de la mission incombe au commandant de bord.

L'organisme du contrôle de la circulation aérienne assure les espacements au bénéfice des aéronefs qu'il a autorisés à pénétrer dans cet espace aérien, ainsi que l'information de vol.

Le service cesse dès que l'aéronef quitte l'espace aérien ou le secteur considéré.

2.2.3.2. Le service d'information de vol.

Le service d'information de vol correspond aux fonctions définies au paragraphe 2.2.2, alinéas 1 et 5.

Les informations de vol fournies par l'organisme de la circulation aérienne sont de deux sortes :

-les informations de vol prévues et fixées dans l'arrêté visé au paragraphe 2.2.4.1 ci-après et relatives à la sécurité des vols (aggravation météorologique, altitude de sécurité, calage altimétrique...);

-les informations de vol sur demande du pilote ou à l'initiative du contrôle.

2.2.3.3. Le service d'alerte.

Le service d'alerte correspond aux fonctions définies au paragraphe 2.2.2, alinéa 6.

Tout organisme de la circulation aérienne ayant connaissance d'anomalies dans le déroulement d'un vol, pouvant mettre en cause la sécurité de ce vol, doit proposer ou déclencher les phases d'urgence conformément aux procédures en vigueur.

2.2.3.4. Le service d'assistance aux aéronefs en vol.

Le service d'assistance aux aéronefs en vol correspond aux fonctions définies au paragraphe 2.2.2, alinéa 7.

Cette assistance est fournie, après accord du pilote, sous la forme du service d'information de vol ou selon une des actions du service du contrôle de la CAM et suivant les dispositions précédemment définies pour ces services.

2.2.4. Procédures employées par les organismes chargés de rendre les services de la CAM.

2.2.4.1. Les procédures employées par les organismes chargés de rendre les services de la circulation aérienne militaire aux aéronefs appartenant à la circulation aérienne militaire sont fixées par arrêté du ministre de la défense.

2.2.4.2. Des procédures complémentaires employées par les organismes de la circulation aérienne chargés de rendre simultanément des services à des aéronefs relevant de la CAM et à des aéronefs relevant de la CAG peuvent être établies par arrêté conjoint du ministre de la défense et du ministre chargé de l'aviation civile.

2.3. Espaces aériens et aéroports où sont assurés des services de la CAM

2.3.1. Désignation des espaces aériens.

Les services de la circulation aérienne militaire peuvent être assurés dans la totalité de l'espace aérien. En particulier, le service du contrôle CAM n'est pas nécessairement lié à un type ou une classe d'espace.

2.3.1.1. Régions d'information de vol.

En complément au RCA 2, les principes ci-après sont retenus.

Tous les services de la CAM peuvent être assurés à l'intérieur des régions d'information de vol. Toutefois, en espace aérien de classe F ou G, hors des espaces aériens à statut particulier, le service du contrôle ne peut être rendu qu'avec l'aide du radar sauf si une partie de cet espace aérien a été réservée et permet le déroulement de la CAM de type C.

2.3.1.2. Espaces aériens contrôlés et espaces aériens contrôlés spécialisés.

En complément au RCA 2, les principes ci-après s'appliquent.

Les services de la CAM peuvent être assurés dans les espaces aériens contrôlés (EAC). Le contrôle de la CAM ne peut cependant être effectué qu'en vertu des accords permanents ou temporaires passés entre les administrations ou organismes de la circulation aérienne et selon les dispositions prévues à cet effet.

Les espaces aériens contrôlés spécialisés (EACS), créés au profit des activités de la défense, font partie des régions d'information de vol dans lesquels ils sont établis.

Les espaces aériens contrôlés et espaces aériens contrôlés spécialisés n'existent que pendant les horaires de fonctionnement des organismes chargés d'y assurer le service du contrôle.

Ces horaires sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Tout ou partie d'un EACS peut, lorsque cela est prévu, devenir espace aérien contrôlé au profit d'un organisme du contrôle de la circulation aérienne générale lorsque l'organisme du contrôle de la circulation aérienne militaire cesse d'y rendre des services.

2.3.1.3. Espaces aériens à statut particulier.

La description des espaces aériens à statut particulier est conforme au RCA 2, paragraphe 2.3.1.3.

En espace aérien supérieur ou inférieur peuvent être créées des zones de ségrégation temporaire (TSA, ou CBA lorsqu'elles sont transfrontalières). Leur activation fait l'objet d'une coordination entre les organismes concernés pour leur utilisation (voir MILAIP).

Les services de la CAM sont également assurés dans ces espaces aériens à statut particulier qui sont répertoriés dans les publications d'information aéronautique fixant notamment les conditions de pénétration pour des périodes d'activation déterminées.

Outre les zones interdites figurant dans la documentation aéronautique générale, des zones interdites aux aéronefs de la défense, dites zones " M ", ont été créées. Elles sont répertoriées dans le MILAIP.

2.3.1.4. Secteurs particuliers d'entraînement.

Certaines missions d'entraînement au vol tactique, au vol au-dessus de la mer, au vol à très basse altitude, à l'entraînement au combat, notamment, nécessitent la définition de secteurs particuliers. Ces secteurs ne sont connus que des usagers de la CAM et sont perméables au trafic CAG.

2.3.2. Classification des espaces aériens.

Sont dénommés " espaces aériens contrôlés spécialisés " les espaces aériens créés au profit d'activité de la défense et dans lesquels les services de la circulation aérienne sont rendus simultanément à la circulation aérienne militaire et à la circulation aérienne générale et où la cohabitation et la densité des deux types de circulation aérienne rendent nécessaire la mise en place de mesures complémentaires.

La classification des espaces aériens figurant au RCA 2 est applicable aux espaces aériens contrôlés spécialisés. Les définitions explicitées ci-après font la synthèse des services rendus aux deux circulations.

2.3.2.1 Les espaces aériens contrôlés spécialisés sont les suivants :

2.3.2.1.1. Espace aérien contrôlé spécialisé de classe A.

Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols CAM A, B, C. Sauf dérogation, les vols CAM V et les vols VFR n'y sont pas admis.

Dans cet espace aérien, les organismes du contrôle de la circulation aérienne désignés assurent des espacements entre tous les vols normalement admis. Les vols CAM A, B, C sont espacés de tous les vols connus ou détectés. Les vols admis en dérogation reçoivent un service qui est explicitement défini par cette dérogation.

2.3.2.1.2. Espace aérien contrôlé spécialisé de classe B.

Espace aérien où sont admis les vols IFR ou les vols CAM A, B, C ainsi que les vols VFR ou les vols CAM V.

Dans cet espace aérien, les organismes du contrôle de la circulation aérienne désignés assurent des espacements entre tous les vols connus ou détectés.

2.3.2.1.3. Espace aérien contrôlé spécialisé de classe C.

Espace aérien où sont admis les vols IFR ou CAM A, B, C ainsi que les vols VFR ou les vols CAM V.

Dans cet espace aérien, les organismes du contrôle de la circulation aérienne désignés :

a) Assurent des espacements :

-entre les vols CAM A, B, C ;

-entre les vols CAM A, B, C et les autres vols connus ou détectés ;

-entre les vols IFR ;

-entre les vols IFR et les vols VFR et/ ou CAM V ;

b) Fournissent des informations de trafic aux vols VFR et/ ou CAM V sur les autres vols VFR et/ ou CAM V.

2.3.2.1.4. Espace aérien contrôlé spécialisé de classe D.

Espace aérien où sont admis les vols IFR ou les vols CAM A, B, C ainsi que les vols VFR ou les vols CAM V.

Dans cet espace aérien, les organismes du contrôle de la circulation aérienne militaire désignés :

a) Assurent des espacements :

-entre les vols CAM A, B, C ;

-entre les vols CAM A, B, C et les vols IFR ;

-entre les vols IFR ;

-entre les vols CAM A, B, C et tous les vols non connus mais détectés ;

b) Fournissent des informations de trafic :

-aux vols CAM A, B, C sur les vols VFR et/ ou CAM V ;

-aux vols IFR sur les vols VFR et/ ou CAM V ;

-aux vols VFR et/ ou CAM V sur tous les vols connus.

2.3.2.1.5. Espace aérien contrôlé spécialisé de classe E.

Espace aérien où sont admis les vols IFR et/ ou les vols CAM A, B, C ainsi que les vols VFR et/ ou CAM V.

Dans cet espace aérien, les organismes du contrôle de la circulation aérienne militaire désignés assurent les espacements :

-entre les vols CAM A, B, C ;

-entre les vols CAM A, B, C et tous les autres vols connus ou détectés ;

-entre les vols IFR.

Nota.-Les vols CAM A, B et C sont nécessairement espacés de tous les autres vols connus ou détectés en raison de la perméabilité de l'espace aérien de classe E, qui ne permet pas de connaître en permanence les manoeuvres des aéronefs évoluant à vue.

2.3.2.2. Les espaces aériens non contrôlés sont les suivants :

2.3.2.2.1. Espace aérien non contrôlé de classe F (espace aérien à service consultatif).

Espace aérien où sont admis tous les vols.

Dans cet espace aérien, les organismes de la circulation aérienne désignés assurent :

-des espacements entre les vols CAM A, B, C ;

-des espacements entre les vols CAM A, B, C et tous les autres vols connus ou détectés ;

-le service consultatif de la circulation aérienne.

2.3.2.2.2. Espace aérien non contrôlé de classe G.

Espace aérien où sont admis tous les vols.

Dans cet espace aérien, les organismes de la circulation aérienne assurent les espacements :

-entre les vols CAM A, B, C ;

-entre les vols CAM A, B, C et tous les autres vols connus ou détectés.

Note 1.-Quel que soit le type d'espace aérien, l'organisme désigné chargé de rendre les services du contrôle de la CAM est responsable de la prévention des abordages au profit des aéronefs qu'il contrôle par rapport à tout vol connu ou détecté. Cette prévention est assurée à l'aide des méthodes suivantes : espacement, information de trafic et information de vol.

Les services d'information de vol, d'alerte et d'assistance en vol sont rendus par les organismes du contrôle de la CAM dans tous les espaces aériens.

Note 2.-Les conditions applicables aux vols effectués dans chacune des classes d'espace aérien sont conformes au tableau en appendice.

Les conditions applicables aux vols effectués sur la limite entre des espaces aériens de classes différentes sont celles de celui de ces espaces aériens qui appartient à la classe qui vient en dernier dans l'ordre alphabétique.

Note 3.-Les conditions particulières à l'espace aérien surjacent à la haute mer sont décrites au paragraphe 2.10.

2.3.3. Spécifications relatives aux espaces aériens.

2.3.3.1. Régions d'information de vol.

Conforme au RCA 2.

2.3.3.2. Espaces aériens contrôlés.

Conforme au RCA 2.

2.3.3.3. Espaces aériens contrôlés spécialisés.

Un EACS est délimité de façon à contenir les activités spécifiques de la défense et les trajectoires des vols de la CAM qui nécessitent sa création. De plus, pour les vols de la CAG auxquels le service du contrôle est assuré, les dispositions du RCA 2 s'appliquent.

2.3.3.4. Espaces aériens à statut particulier.

Un espace aérien à statut particulier est délimité de façon à protéger ou contenir des sites, des trajectoires ou des activités spécifiques à caractère permanent ou temporaire. Il doit alors englober les trajectoires ou activités qui nécessitent sa création.

2.3.3.5. Secteurs particuliers d'entraînement.

Des secteurs particuliers d'entraînement, évoqués au paragraphe 2.3.1.4, sont établis au-dessus du sol ou de l'eau. Ils sont contenus pour l'essentiel en espace aérien inférieur.

2.3.4. Créations.

2.3.4.1. Régions d'information de vol, espaces aériens contrôlés, zones réglementées, zones dangereuses, zones de ségrégation temporaires.

Les conditions de création, de modification et de suppression des régions d'information de vol, des espaces aériens contrôlés, des zones réglementées, des zones dangereuses et des zones de ségrégation temporaires sont fixées par décret.

2.3.4.2. Zones interdites.

En complément au RCA 2, des zones " M " interdites aux aéronefs de la défense sont créées par la direction de la circulation aérienne militaire sur demande des autorités régionales compétentes.

2.3.4.3. Secteurs particuliers d'entraînement.

Les créations ou modifications de secteurs particuliers d'entraînement sont proposées par les CICAM et publiées dans le MILAIP après accord de la DIRCAM.

2.3.5. Aérodrômes.

Conforme au RCA 2.

2.3.6. Identification.

Les règles d'identification contenues au RCA 2 s'appliquent aux EACS et aux aérodrômes dont le ministre de la défense est affectataire principal.

2.4. Organismes assurant les services de la CAM

2.4.1. Désignation des organismes.

Tous les organismes de la CAM spécifiés au paragraphe 2.4.2 sont chargés de rendre les services de la CAM et de recueillir les renseignements aéronautiques relatifs à leurs installations.

Ils peuvent également rendre les services de la CAG au profit des aéronefs de cette circulation, conformément aux arrêtés conjoints du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense (art. D. 131-9 du code de l'aviation civile).

2.4.2. Spécifications relatives aux organismes de la CAM.

2.4.2.1. Centre de détection et de contrôle (CDC).

Le CDC comprend :

Le centre de contrôle d'interception (CCI) qui assure le contrôle des missions de défense aérienne ;

Le centre de contrôle et de coordination du trafic (CCT), articulé en deux éléments :

-la section de contrôle et de coordination de la circulation opérationnelle militaire (SCCOM) ;

-le bureau d'information de vol (BIV).

Le CDC est chargé d'assurer les services de la CAM dans sa zone d'attribution (voir § 2.10.2.2 ci-après).

2.4.2.2. Système de détection et de commandement aéroporté (SDCA).

Le SDCA peut rendre des services de la CAM de façon identique à celle d'un CDC. Ces services sont fournis en application des instructions et consignes particulières.

2.4.2.3. Centre de contrôle de la circulation d'essais et de réception (CCER).

Chargés de rendre les services de la CAM aux aéronefs de la circulation d'essais et de réception, les CCER sont implantés :

- sur des aérodromes dont le ministre de la défense est affectataire ;
- dans les centres de la navigation aérienne civile ;
- dans les centres mixtes.

2.4.2.4. Centre de coordination et de contrôle de la marine (CCMAR).

Le CCMAR est chargé de rendre, dans les espaces aériens et les secteurs désignés, les services de la CAM au profit des aéronefs dont les vols ou phases de vols sont placés sous sa responsabilité.

2.4.2.5. Contrôle local d'aérodrome (CLA).

Le CLA comprend :

La tour de contrôle (TWR) ou vigie qui rend les services de la circulation aérienne au profit de la circulation d'aérodrome et de la circulation au sol ;

Le centre de contrôle d'approche (APP) qui rend les services de la circulation aérienne au profit des aéronefs en procédure d'arrivée ou de départ aux instruments et aux autres aéronefs en vol dans les espaces aériens associés à l'aérodrome et dans les espaces aériens désignés, avec l'accord de l'organisme du contrôle de la circulation aérienne concerné. Le centre de contrôle d'approche peut être commun à plusieurs aérodromes.

En plus des organismes de la circulation aérienne ci-dessus, le CLA comprend les deux services suivants :

Le bureau d'information aéronautique (BIA) qui recueille les renseignements concernant l'aérodrome et met à la disposition du pilote la documentation nécessaire à la préparation des vols ;

Le bureau de piste où sont déposés, exploités et transmis les plans de vol CAM ou CAG et les messages de la circulation aérienne.

2.4.2.6. Centre militaire de contrôle (CMC).

Le CMC rend les services de la CAM au profit d'une activité particulière qui se déroule dans une portion d'espace aérien définie. Il peut comprendre tout ou partie des organismes cités précédemment (CLA, CDC) pour assurer certaines de leurs missions.

2.4.2.7. Détachement militaire de coordination (DMC).

Mis en place auprès de chaque CRNA, il est chargé du recueil et de la diffusion aux organismes du contrôle de la CAM des informations de circulation aérienne non transmises de façon automatique.

En dehors des périodes de vacation du DCC, il retransmet au CRNA les activations d'espaces aériens nécessaires aux activités de la CAM lorsque ceux-ci interfèrent avec les espaces aériens dans lesquels des services de la circulation aérienne sont rendus par le CRNA.

2.4.2.8. Détachement militaire de circulation aérienne (DMCA).

Mis en place dans certains CRNA, le DMCA rend les services de la CAM et de la CAG au profit d'une activité se déroulant dans un espace aérien désigné. Il assure en outre toutes les missions du DMC.

2.4.2.9. Les autres organismes de la CAM.

Des organismes de la CAM avancés et/ ou mobiles, aéroportés ou embarqués peuvent rendre des services de la CAM et éventuellement assurer les coordinations avec les autres organismes de la circulation aérienne.

2.4.3. Désignation des organismes.

Les organismes de la circulation aérienne militaire font l'objet d'une désignation par l'autorité compétente concernée relevant du ministre de la défense ou par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense pour les espaces aériens lorsqu'un organisme unique de la circulation aérienne assure simultanément des services à la circulation aérienne générale et à la circulation aérienne militaire.

Ils sont publiés par la voie de l'information aéronautique. < RL > 2.4.4. Identification.

Conforme au RCA 2.

De plus, un organisme de la circulation aérienne militaire peut être identifié par un indicatif opérationnel.

2.5. Routes et points significatifs

2.5.1. Routes TACAN.

Le réseau de routes TACAN (routes CAG) est défini à l'usage des aéronefs militaires évoluant en régime IFR en circulation aérienne générale (voir MILAIP).

2.5.2. Itinéraires de la circulation opérationnelle militaire (ITICOM).

Les ITICOM sont définis à l'usage des aéronefs militaires évoluant en CAM contrôlée. Ces itinéraires et les points de report COM sont répertoriés au MILAIP.

2.6. Altitudes minimales de vol

Des altitudes minimales de vol sont déterminées pour chacune des routes TACAN.

Les ITICOM sont normalement inclus en espace aérien supérieur. Ils sont utilisables en espace aérien inférieur sous certaines conditions comme support de navigation.

2.7. Information aéronautique

Tous les renseignements nécessaires aux usagers de la CAM et relatifs, notamment :

-aux espaces aériens ;

-aux aérodromes ;

-aux moyens de radionavigation et de radiocommunication ;

-aux organismes de la circulation aérienne chargés d'assurer les services de la CAM,

sont portés à leur connaissance par la voie de l'information aéronautique et, en ce qui concerne les renseignements spécifiques à la défense, par la voie de l'information aéronautique militaire.

2.8. Importance de l'heure

Conforme au RCA 2.

2.9. Conservation des données

Conforme au RCA 2.

2.10. Espaces aériens au-dessus de la mer

2.10.1. Au-dessus des mers territoriales.

L'espace aérien au-dessus des mers territoriales d'un Etat fait partie du territoire de cet Etat. Les aéronefs relevant de la CAM se conforment donc aux règles propres à cet Etat.

2.10.2. Au-dessus de la haute mer en FIR française.

L'espace aérien situé au-dessus de la haute mer exclut les espaces aériens situés au-dessus des mers territoriales des Etats. Un aéronef relevant de la CAM se conforme aux règles objet du chapitre VI du RCAM 1.

2.10.2.1. Dans les espaces aériens réservés pour la CAM en espace aérien contrôlé.

Des secteurs particuliers d'entraînement (voir RCAM 2, paragraphe 2.3.1.4), situés dans l'espace aérien au-dessus de la haute mer, peuvent être réservés pour les aéronefs en CAM contrôlée effectuant des évolutions rendant impossible la coordination avec les organismes du contrôle de la CAG concernés (voir RCAM 1, paragraphe 5.4.2).

Le contrôle de la CAM s'effectue selon les conditions habituelles adoptées sur le territoire national.

2.10.2.2. Dans les zones d'attribution des CCT.

Les zones d'attribution des CCT (centres de contrôle et de coordination du trafic) sont publiées dans la documentation aéronautique militaire. Leurs limites latérales diffèrent des limites des FIR françaises ; elles englobent néanmoins les secteurs définis en 2.10.2.1.

Dans l'ensemble de l'espace aérien (inférieur et supérieur) qui leur est attribué, les CCT rendent les services de la CAM :

- en dehors des espaces aériens affectés à d'autres organismes de la CAM ;
- dans la limite de leur plancher de contrôle pour les vols contrôlés au radar.

Nota.-Certains espaces aériens ou secteurs cités en 2.10.2.1 et 2.10.2.2 peuvent se situer en totalité ou en partie à l'intérieur de l'espace aérien de classe A à D.

2.10.2.3. Dans les zones dangereuses d'entraînement en Atlantique et en Méditerranée.

Les aéronefs de la défense effectuent des vols CAM dans les parties maritimes des FIR Brest, Bordeaux et Marseille en toutes conditions de vol, dans des zones dangereuses publiées dans la documentation aéronautique. Ces zones peuvent être également utilisées pour des activités de tirs.

Ces zones dangereuses ne garantissent pas l'imperméabilité, en particulier pour les vols non contrôlés. En conséquence, la protection des vols CAM évoluant dans celles-ci ne sera assurée par l'organisme chargé d'assurer des services de la circulation aérienne (CCT, CCMAR), vis-à-vis des autres vols, que dans la mesure où ils sont connus ou détectés.

Pour certaines de ces zones dangereuses, les procédures d'utilisation, les conditions de pénétration ainsi que la désignation des organismes chargés de rendre des services (coordination, contrôle, régulation...) font, si nécessaire, l'objet de publications par la voie de l'information aéronautique militaire.

Les aéronefs évoluent dans ces zones dangereuses selon l'une des règles suivantes :

1° Règles de la CAM V ;

2° Règles de la CAM A, B ou C, sous contrôle radar d'un organisme de la circulation aérienne (CCT, CCMAR, SDCA, bâtiment marine...);

3° Dans un secteur réservé auprès des seuls utilisateurs militaires :

La réservation de secteurs dans certaines zones s'effectue suivant des modalités précisées dans des instructions permanentes ZONEX ;

Les aéronefs rencontrant des conditions IMC suivent les procédures suivantes :

-rejointe du niveau de sécurité défini dans les ordres de vol ;

-recherche des conditions VMC ;

-établissement d'une liaison radio si possible avec le centre de contrôle approprié ;

-veille attentive avec les équipements de bord disponibles (radar, transpondeur...).

Une circulaire DIRCAM fixe les procédures de coordination des vols CAM dans les zones dangereuses d'entraînement maritimes.

2.10.2.4. Autres espaces aériens.

Hors des espaces aériens et secteurs répertoriés ci-dessus, les activités de la CAM s'exercent :

-soit en CAM V selon les règles définies au RCAM 1, chapitre VI ;

-soit sous contrôle d'un organisme de la circulation aérienne.

Le cas échéant, lorsqu'elles présentent un danger potentiel pour les aéronefs civils en vol, ces activités sont coordonnées selon les procédures générales en vigueur applicables au plan national :

réservation d'espace aérien par NOTAM, coordination par l'AMC.

2.10.3. Au-dessus de la haute mer hors FIR françaises.

Hors des FIR françaises, les activités de la CAM s'exercent selon les mêmes dispositions que celles définies au paragraphe 2.10.2.4.

Lorsque ces activités sont susceptibles de présenter un danger potentiel pour les aéronefs civils en vol, outre les règles définies au paragraphe 6.3 du RCAM 1, elles sont coordonnées :

-en Europe selon les procédures définies régionalement (coordination via l'AMC compétente) ;

-hors de l'Europe avec l'autorité ATS compétente, conformément aux dispositions de l'annexe 11 de la convention relative à l'aviation civile internationale susvisée.

Chapitre III

Service du contrôle de la CAM

3.1. Bénéficiaires

Le service du contrôle de la circulation aérienne militaire n'est pas nécessairement lié à une structure ou à un statut d'espace aérien déterminé. Il est assuré au bénéfice :

3.1.1. de tous les vols en CAM A, B ou C et peut être rendu dans la totalité de l'espace aérien ;

3.1.2. de tous les vols en CAM V dans les espaces de classe A, B, C et D ainsi que dans les espaces de classe E pour certaines conditions météorologiques ou couleurs terrains pour les aéronefs utilisateurs du code couleurs ;

3.1.3. de l'ensemble de la circulation d'aérodrome des aérodromes contrôlés.

En outre, les aéronefs évoluant selon les règles de la CAM peuvent bénéficier du service du contrôle de la part des organismes du contrôle de la circulation aérienne générale selon des modalités fixées par des arrêtés conjoints et précisées, si nécessaire, par des lettres d'accords ou protocoles passés entre les administrations pour des espaces aériens désignés.

3.2. Mise en oeuvre

du service du contrôle de la CAM

Les différentes fonctions du service du contrôle de la CAM décrites au paragraphe 2.2.2 sont assurées par les organismes du contrôle de la CAM de la manière suivante :

3.2.1. Contrôle en route ou activités particulières :

a) Par un centre de détection et de contrôle (CDC) ;

- b) Par un système de détection et de commandement aéroporté (SDCA) ;
- c) Par un centre militaire de contrôle (CMC) ;
- d) Par un centre de contrôle de la CER (CCER) ;
- e) Par un centre de coordination et de contrôle de la marine (CCMAR) ;
- f) Par un détachement militaire de circulation aérienne (DMCA) ;
- g) Par un centre de contrôle d'approche (APP) dans certains cas définis ;
- h) Par d'autres organismes désignés (unités avancées et/ ou mobiles, aéroportées ou embarquées...).

3.2.2. Contrôle d'approche :

- a) Par un centre de contrôle d'approche ;
- b) Par un centre de détection et de contrôle dans certains cas définis ;
- c) Par d'autres organismes désignés.

3.2.3. Contrôle d'aérodrome :

- a) Par une tour de contrôle ;
- b) Par d'autres organismes désignés.

3.3. Fonctionnement

du service du contrôle de la CAM

3.3.1. Rôle des organismes du contrôle de la CAM.

Afin d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne militaire, un organisme du contrôle de la circulation aérienne désigné doit :

- a) Recevoir des renseignements concernant des mouvements prévus de chaque aéronef et des modifications qui leur sont apportées ;
- b) Connaître en permanence la position de chaque aéronef, à l'aide d'un ensemble radar ou de tout autre moyen équivalent ou à l'aide de procédures préétablies ;

c) Délivrer des clairances et des informations afin de prévenir les abordages entre les aéronefs placés sous son contrôle, d'ordonner et d'accélérer la circulation aérienne ;

d) Se mettre d'accord avec les autres organismes de la circulation aérienne :

-chaque fois qu'un aéronef risque d'entraver la circulation aérienne placée sous le contrôle de ces autres organismes ;

-avant de transférer à ces autres organismes le contrôle d'un aéronef.

3.3.2. Prévention des abordages.

Les méthodes utilisées par les organismes de la circulation aérienne désignés pour prévenir les abordages entre les aéronefs en vol sont :

L'information de trafic ;

L'espacement.

3.3.2.1. Information de trafic.

Les organismes du contrôle de la circulation aérienne désignés fournissent l'information de trafic :

a) Aux vols IFR et/ ou CAM A, B, C sur les vols connus évoluant en VFR et/ ou en CAM V en espace aérien contrôlé (EAC) ou en espace aérien contrôlé spécialisé (EACS) de classe D ;

b) Aux vols VFR et/ ou CAM V sur les vols IFR et/ ou CAM A, B ou C en EAC ou en EACS de classe D ;

c) Aux vols VFR et/ ou CAM V sur les autres vols VFR et/ ou CAM V en EAC ou en EACS de classe C ou D ;

d) Aux vols VFR spécial et/ ou CAM V, évoluant sous certaines conditions météorologiques définies, sur les autres vols VFR spécial et/ ou CAM V en EAC ou en EACS de classe C, D ou E ;

e) A tous les vols appartenant à la circulation d'aérodrome des aérodromes contrôlés.

Nota.-Lorsqu'il s'agit, dans un EACS, de fournir une information de trafic sur un dispositif comportant plusieurs aéronefs évoluant dans cet espace aérien selon les règles de la CAM, l'information de trafic fournie aux autres aéronefs concerne l'ensemble du dispositif.

3.3.2.2. Espacement.

Les organismes du contrôle de la circulation aérienne désignés pour rendre les services de la CAM assurent l'espacement :

- a) Entre les vols CAM A, B, C contrôlés radar et les vols non connus mais détectés dans l'ensemble de l'espace aérien ;
- b) Entre les vols CAM A, B, C contrôlés sans radar et les autres aéronefs connus évoluant dans un EACS ou dans les espaces à statut particulier ;
- c) Entre les vols IFR dans l'espace aérien contrôlé ;
- d) Entre tous les vols dans l'espace aérien contrôlé de classe B ;
- e) Entre les vols IFR et les vols VFR et/ ou CAM V dans l'espace aérien contrôlé de classe C ;
- f) Entre les vols CAM A, B, C, les vols IFR, les vols VFR spécial et/ ou CAM V évoluant sous certaines conditions météorologiques définies ;
- g) Entre tous les vols sur la piste d'un aéroport contrôlé.

Les organismes de la circulation aérienne désignés respectent les règles et appliquent les normes définies aux paragraphes 3.3.2.2.1 et 3.3.2.2.2 du RCA 2.

3.3.2.3. Dérogations.

Les dispositions du RCA 2 s'appliquent aux EACS.

3.4. Responsabilité du contrôle

3.4.1. Responsabilité du contrôle d'un vol donné.

A tout moment un vol donné ne peut être sous le contrôle que d'un seul organisme du contrôle de la circulation aérienne générale ou de la circulation aérienne militaire.

3.4.2. Responsabilité du contrôle dans une portion d'espace aérien.

Le contrôle de tous les aéronefs évoluant en CAM dans une portion d'espace aérien donné incombe à un seul organisme du contrôle de la circulation aérienne désigné pour rendre des services dans cet espace aérien. Cet organisme peut déléguer le contrôle d'un aéronef ou d'un groupe d'aéronefs, dans tout ou partie de cet

espace aérien, à d'autres organismes du contrôle, à condition que soit prévue et assurée la coordination entre les organismes du contrôle de la circulation aérienne intéressés.

Les conditions dans lesquelles est assurée la compatibilité entre les deux circulations aériennes, militaire et générale, contrôlées par un organisme unique ou des organismes distincts sont précisées par un décret fixant les règles destinées à assurer la compatibilité des règles applicables à la circulation aérienne générale et à la circulation aérienne militaire, complété, le cas échéant, par des protocoles particuliers entre organismes de la circulation aérienne.

3.5. Clairance

Conforme au RCA 2. De plus un aéronef évoluant selon les règles de la CAM est tenu d'exécuter une clairance reçue.

3.6. Transfert de contrôle

Transférer un aéronef, c'est transmettre la responsabilité d'un organisme du contrôle (perdant) à un autre organisme du contrôle (gagnant).

Le transfert de contrôle entre un organisme chargé de rendre les services de la CAM et un organisme rendant le service du contrôle de la circulation aérienne générale et inversement est défini au RCA 2.

3.6.1. Transfert d'un organisme CAM à un autre organisme CAM rendant le service du contrôle radar.

Le transfert implique :

-le préavis : le perdant transmet au gagnant les éléments de vol et de contrôle ;

-l'identification radar par le gagnant.

Le transfert est réalisé lorsque le gagnant a donné son accord et a établi la liaison radio avec l'aéronef.

3.6.2. Transfert d'un organisme CAM à un autre organisme CAM rendant le service du contrôle sans radar.

Le transfert implique un préavis : l'organisme perdant transmet à l'organisme gagnant les éléments de vol et de contrôle, la localisation du point de transfert, l'heure estimée et le niveau de vol sur ce point.

Le transfert est réalisé lorsque l'organisme gagnant a donné son accord et a établi la liaison radio avec l'aéronef.

3.6.3. Autotransfert.

La procédure d'autotransfert s'applique à des aéronefs évoluant selon les règles de la CAM et devant être transférés entre deux organismes du contrôle de la circulation aérienne militaire.

Si la liaison ne peut être établie entre les organismes concernés, le pilote, sur autorisation de l'organisme perdant, prend contact avec l'organisme gagnant. Il maintient l'écoute de la fréquence radio de l'organisme perdant qui conserve la responsabilité du contrôle.

L'autotransfert est terminé lorsque le pilote annonce à l'organisme perdant sa prise en compte par l'organisme gagnant.

3.7. Régulation du débit de la circulation aérienne

Conforme au RCA 2, notamment en ce qui concerne les mesures spécifiques de régulation du débit qui peuvent être mises en place par les organismes chargés d'assurer des services de la circulation aérienne militaire dans les régions de contrôle spécialisées ou les zones de contrôle spécialisées en raison des impératifs de la défense.

Chapitre IV

Service d'information de vol

4.1. Bénéficiaires

Conformément au chapitre 2, paragraphe 2.1, le service d'information de vol est rendu aux aéronefs évoluant selon les règles de la CAM.

Ce service a pour but de fournir au pilote les avis et renseignements disponibles nécessaires à l'exécution de sa mission.

4.2. Domaine couvert par le service d'information de vol

4.2.1. Renseignements relevant du service d'information de vol.

Conforme au RCA 2.

4.2.2. Les paramètres.

Conforme au RCA 2.

4.3. Mise en oeuvre du service d'information de vol

4.3.1. Le service d'information de vol est assuré :

a) Aux aéronefs qui bénéficient du service du contrôle de la CAM par l'organisme du contrôle de la circulation aérienne chargé d'assurer le service du contrôle de la CAM ;

b) Au bénéfice des autres aéronefs par tous les organismes chargés de rendre les services de la CAM.

4.3.2. Priorité du service du contrôle.

Conforme au RCA 2, paragraphe 4.3.2.

4.3.3. Emissions ATIS.

Conforme au RCA 2, paragraphe 4.3.3.

4.3.4. Le service d'information de vol est assuré.

-à la demande du pilote ;

-spontanément par l'organisme concerné chargé de rendre les services de la CAM.

4.3.4.1. Parmi les renseignements qui font l'objet du paragraphe 4.2.1, certains doivent être communiqués à l'initiative des organismes chargés de rendre les services de la CAM.

Ces renseignements, ainsi que les conditions dans lesquelles ils doivent être communiqués, sont précisés dans l'arrêté visé au paragraphe 2.2.4.

4.3.4.2. Les organismes chargés de rendre les services de la circulation aérienne militaire peuvent transmettre à leur initiative tout renseignement en leur possession lorsqu'ils estiment que ces informations peuvent aider les pilotes dans la conduite du vol.

4.4. L'auto-information

L'auto-information est basée sur un compte rendu de position émis par un aéronef dans le but d'orienter la surveillance du ciel et de faciliter la prévention des abordages entre aéronefs dans le même secteur.

Les secteurs, les procédures et les conditions de l'auto-information sont publiés dans le MILAIP.

Chapitre V

Service d'alerte

5.1. Bénéficiaires

Conforme au RCA 2.

5.2. Organismes chargés d'assurer

le service d'alerte

5.2.1. Les centres de détection et de contrôle (CDC) et les centres de coordination et de contrôle de la marine (CCMAR) servent de centres de rassemblement de tous les renseignements relatifs à un aéronef se trouvant

en difficulté dans leur zone de compétence et transmettent ces renseignements au centre de coordination de sauvetage (CCS) du centre de détection et de contrôle concerné.

5.2.2. Lorsqu'un aéronef se trouvant en contact avec un organisme chargé de rendre les services de la CAM est en difficulté, cet organisme avertit immédiatement le CDC concerné qui prévient à son tour le CCS intéressé.

5.2.3. Si l'urgence de la situation l'exige, l'organisme local concerné chargé de rendre les services de la CAM alerte d'abord les organismes locaux de secours susceptibles d'apporter une aide immédiate et prend les dispositions nécessaires pour déclencher leur intervention.

5.3. Mise en alerte des centres de coordination de sauvetage

Les modalités contenues dans le RCA 2, paragraphe 5.3, sont applicables aux organismes chargés de rendre les services de la circulation aérienne militaire. Toutefois, en complément au paragraphe 5.3.2 du RCA 2, ces organismes sont habilités à déclencher les procédures de mise en alerte.

5.4. Notification à l'exploitant

5.4.1. Lorsqu'un organisme chargé de rendre les services de la CAM estime qu'un aéronef se trouve dans une phase d'incertitude ou d'alerte il en avise l'exploitant, lorsque cela est possible, avant d'alerter le CCS.

Si l'aéronef se trouve dans une phase de détresse c'est le CCS qui doit être averti immédiatement en premier.

5.4.2. Tous les renseignements communiqués au CCS par l'organisme chargé de rendre les services de la CAM sont également transmis sans retard à l'exploitant, lorsque cela est possible.

5.5. Notification aux aéronefs évoluant

à proximité d'un aéronef en état d'urgence

Conforme au RCA 2.

Chapitre VI

Le service d'assistance aux aéronefs en vol

6.1. But et bénéficiaires

Le service d'assistance a pour but d'aider à la conduite d'un aéronef en difficulté.

Ce service est assuré aux aéronefs évoluant selon les règles de la CAM dont les difficultés sont signalées à un organisme de la CAM.

L'assistance au profit d'aéronefs évoluant selon les règles de la CAG qui se signale en difficulté est effectuée dans le cadre de l'assistance à personne en danger.

6.2. Organismes chargés d'assurer

le service d'assistance aux aéronefs en vol

Tous les organismes du contrôle de la CAM rendent le service d'assistance aux aéronefs en vol en fonction des moyens dont ils disposent.

6.3. Mise en oeuvre du service d'assistance

aux aéronefs en vol

6.3.1. Engagement d'une opération d'assistance.

Les pilotes et organismes du contrôle de la CAM sont amenés à opérer une distinction entre une situation simplement préoccupante (état d'urgence) et une situation justifiant une assistance immédiate (état de détresse).

6.3.1.1. Un aéronef est en état d'urgence lorsque sa sécurité ou celle d'une personne se trouvant à bord est menacée sans qu'une assistance immédiate lui soit nécessaire.

L'opération d'assistance n'est engagée que sur demande du pilote.

L'état d'urgence entraîne le déclenchement de la phase d'alerte-ALERFA.

6.3.1.2. Un aéronef est en état de détresse lorsqu'il court un danger grave et/ ou imminent et qu'une assistance immédiate lui est nécessaire.

L'opération d'assistance est engagée immédiatement.

L'état de détresse entraîne le déclenchement de la phase de détresse-DETRESFA.

6.3.2. Opérations d'assistance.

L'assistance est fournie sous la forme du service d'information de vol ou sous une forme du service du contrôle CAM suivant les dispositions réglementaires définies pour ces services.

L'assistance consiste à entreprendre les opérations suivantes :

6.3.2.1. Communiquer à l'aéronef assisté, avec ou sans le concours d'un autre aéronef, des éléments nécessaires à la poursuite ou à l'interruption du vol en l'aidant à effectuer certaines manoeuvres :

-transmission de renseignements relatifs à la sécurité et de consignes appropriées : météo, aides à la navigation, altitude de sécurité, utilisation de manuels de procédures de secours, etc. ;

-localisation suivie éventuellement de guidage, quel que soit le type d'espace aérien.

6.3.2.2. Faire intercepter l'aéronef assisté par un autre aéronef et le cas échéant le faire assister jusqu'à l'atterrissage en un lieu choisi ou imposé par les circonstances.

Ces opérations sont exécutées en totalité ou en partie suivant l'évolution de la situation de détresse ou d'urgence.

6.3.2.3. Hormis le cas de force majeure, l'assistance n'est interrompue qu'à la demande du pilote assisté ou lorsque l'assistance a été menée à son terme.

6.3.2.4. L'opération d'assistance étant susceptible de se transformer en opération SAR, le CCS de la zone concernée est tenu informé du déroulement de l'opération.

APPENDICE

Classification des espaces aériens

CLASSES d'espaces

VOLS admis (1)

SERVICES FOURNIS PAR LES ORGANISMES DE LA CAM

Contrôle

Information

Alerte

Assistance

OBLIGATION

radio (2)

SOUMIS à clairance

QUALITÉ du vol

A

IFR

Espacement :

IFR/ IFR et CAM A, B, C

Oui

Oui

Oui

Oui

Oui

Contrôlé

CAM A, B, C (3)

Espacement :

CAM A, B, C/ tous les vols connus ou détectés (3)

B

IFR

CAM A, B, C

VFR

CAM V

Espacement :

Entre tous les vols connus ou détectés

Oui

Oui

Oui

Oui

Oui

Contrôlé

C

IFR

Espacement :

IFR/ IFR et CAM A, B, C

IFR/ VFR et CAM V

Oui

Oui

Oui

Oui

Oui

Contrôlé

CAM A, B, C

Espacement :

CAM A, B, C/ tous les vols connus ou détectés

VFR

Espacement :

VFR/ IFR et CAM A, B, C

Information de trafic :

VFR/ VFR et CAM V

CAM V

Espacement :

CAM V/ CAM A, B, C et IFR

Information de trafic :

CAM V/ CAM V et VFR

D

IFR

Espacement :

IFR/ IFR et CAM A, B, C

Information de trafic :

IFR/ VRF et CAM V

Oui

Oui

Oui

Oui

Oui

Contrôlé

CAM A, B, C

Espacement :

CAM A, B, C/ CAM A, B, C et IFR

CAM A, B, C/ tous les autres vols non connus mais détectés

Information de trafic :

CAM A, B, C/ CAM V et VFR

VFR

Information de trafic :

VFR/ IFR et CAM A, B, C

VFR/ VFR et CAM V

CAM V

Information de trafic :

CAM V/ CAM A, B, C et IFR

CAM V/ CAM V et VFR

E

IFR

Espacement :

IFR/ IFR et CAM A, B, C

Oui

Oui

Oui

Oui

Oui

Contrôlé

CAM A, B, C

Espacement :

CAM A, B, C/ tous les vols connus ou détectés

CAM V

Non

Oui

Oui

Oui

Oui

Non

Non contrôlé

VFR

Non

Non

F

CAM A, B, C

Espacement :

CAM A, B, C/ tous les vols connus ou détectés

Oui

Oui

Oui

Oui

Oui

Contrôlé

IFR

Non (service consultatif)

Espacement :

IFR/ IFR si possible

Oui

(service consultatif)

Oui

Non

Non contrôlé

CAM V

Non

Oui

Oui

Oui

Oui

Non

VFR

Non

Non

G

CAM A, B, C

Espacement :

CAM A, B, C/ tous les vols connus ou détectés

Oui

Oui

Oui

Oui

Oui

Contrôlé

IFR

Non

Oui

Oui

Oui

Oui

Non

Non contrôlé

CAM V

Non

VFR

Non

Non

(1) En haute mer, certains vols font l'objet des dérogations définies au chapitre VI du RCAM 1.

(2) Etablissement d'une liaison radio bilatérale avec l'organisme ATS concerné ou veille d'une fréquence spécifiée.

(3) Les vols CAM V ou VFR admis par dérogation en EAC ou EACS de classe A peuvent être contrôlés et espacés dans des conditions explicitement définies dans cette dérogation.

(4) VFR spécial et CAM V (5).

a) En espace aérien contrôlé de classe A à E, espacement entre :

-IFR et VFR spécial ou CAM V (5) ;

-VFR S ou VFR spécial et CAM V (5) ou CAM V (5) dans des conditions qui peuvent être prescrites par arrêté ou par directives d'état-major ou direction.

b) En espace aérien contrôlé de classe C, D et E, information de trafic entre :

-VFR spécial ou VFR spécial et CAM V (5) ou CAM V (5).

(5) CAM V évoluant sous certaines conditions météorologiques spécifiées ou sur terrain BLANC ou VERT (voir MILAIP).