

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Arrêté du 8 février 2012 modifiant l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale et l'arrêté du 28 février 2006 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (CNRAC)

NOR : DEVA1203233A

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 24 septembre 1968 concernant le texte authentique trilingue de ladite convention, publiée par le décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu 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 et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles R. 133-1, R. 133-3 et R. 133-5 ;

Vu l'arrêté du 10 février 1958 portant réglementation de la voltige aérienne pour les aéronefs civils ;

Vu l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs) ;

Vu l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;

Vu l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs ;

Vu l'arrêté du 29 mars 1999 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) ;

Vu l'arrêté du 28 février 2006 modifié relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (CNRAC) ;

Vu l'arrêté du 3 mars 2006 modifié relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne ;

Vu l'arrêté du 2 juillet 2007 modifié fixant les conditions et les modalités de la formation spéciale exigée des pilotes d'avions et de planeurs pour la pratique de la voltige aérienne,

Arrête :

Art. 1^{er}. – Au chapitre I^{er} de l'annexe de l'arrêté du 24 juillet 1991 susvisé, il est inséré, avant la définition du vol de démonstration, la définition suivante :

« Vol à sensations : vol dont les points de départ et de destination sont identiques, effectué pour l'agrément, aux fins de créer des sensations fortes aux passagers par des manœuvres de voltige.

Il ne constitue pas une activité de transport aérien public au sens du chapitre II du titre I^{er} du livre IV du code des transports. »

Art. 2. – Il est ajouté un chapitre VIII à l'annexe de l'arrêté du 24 juillet 1991 susvisé :

« *CHAPITRE VIII*

« *Vols à sensations*

« 8.1. *Généralités*

« 8.1.1. *Champ d'application*

« Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux exploitants qui effectuent des vols à sensations au moyen d'avions :

- « – à titre onéreux ; ou
- « – recourant à la publicité, au démarchage, à des déclarations dans les médias ou sur internet ou à tout autre moyen visant à faire connaître leur activité auprès du public.
- « Sont exclus de ce champ d'application les exploitants pratiquant la voltige aérienne sur des avions à piston dont la puissance maximale continue est strictement inférieure à 185 kW (soit inférieure ou égale à 250 cv).

« 8.1.2. Organisation

« L'exploitant s'assure que son organisation est adaptée à son activité et que des procédures de supervision des opérations ont été définies.

« L'exploitant nomme un dirigeant responsable ayant l'autorité pour s'assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et effectuées conformément à la réglementation en vigueur.

« L'exploitant désigne des responsables chargés de l'encadrement et de la supervision des domaines suivants : opérations aériennes, entretien, formation des équipages, opérations au sol et gestion de la sécurité.

« Une même personne peut cumuler plusieurs responsabilités.

« 8.1.3. Etude de sécurité

« Avant d'entreprendre son activité de vols à sensations et préalablement à la rédaction de son projet de manuel d'exploitation, l'exploitant s'assure par une étude de sécurité qu'il met en œuvre toutes les précautions raisonnables afin d'assurer un niveau de sécurité qu'il juge acceptable.

« L'exploitant met en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS), conformément au paragraphe A.2 de l'annexe VII afin de maintenir ou d'améliorer le niveau de sécurité.

« 8.1.4. Déclaration d'activité

« L'exploitant informe les services compétents de son intention de commencer une activité de vols à sensations par le dépôt du manuel d'exploitation conformément au 8.2.4, accompagné de la déclaration de conformité prévue au 8.2.3. Il informe les services compétents lorsqu'il cesse son activité.

« 8.1.5. Suspension de l'activité

« Les services compétents peuvent suspendre les activités de vols à sensations s'ils constatent que le niveau de sécurité est insuffisant. Ils notifient par écrit cette décision à l'exploitant.

« 8.1.6. Information des passagers

« Avant chaque vol, l'exploitant informe les passagers, par écrit, que le vol ne répond pas au niveau de sécurité défini pour le transport aérien public. L'exploitant obtient confirmation de l'acceptation par le passager.

« L'exploitant informe les passagers sur l'utilisation des dispositifs de secours et d'urgence (en particulier, siège éjectable et parachute).

« 8.2. Manuel d'exploitation

« 8.2.1. Généralités

« Un exploitant ne peut utiliser un avion dans le cadre de vols à sensations ou pour la formation de pilotes à leur pratique que s'il a mis à la disposition du personnel intéressé un manuel d'exploitation.

« Le manuel d'exploitation est un document préparé par l'exploitant. Il est destiné à mettre à la disposition de l'exploitant et du personnel de l'exploitant les règles et procédures à suivre ainsi que toutes les informations et instructions nécessaires pour que les divers objectifs de l'exploitation soient atteints dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

« 8.2.2. Rédaction et contenu

« L'exploitant s'assure que :

« – le manuel d'exploitation contient toutes les consignes et informations nécessaires au personnel d'exploitation pour exercer ses attributions.

« – le manuel d'exploitation est modifié ou révisé afin que les instructions et les informations qu'il contient soient à jour ;

« – l'ensemble du personnel d'exploitation est informé des modifications apportées aux parties du manuel relatives à ses fonctions ;

« – le contenu du manuel d'exploitation est précisé en annexe VII ;

« – sous réserve de l'accord des services compétents, un manuel différent dans sa forme peut être fourni si l'exploitant le juge mieux adapté aux besoins de ses personnels ;

- « – le contenu du manuel d'exploitation, y compris l'ensemble des modifications ou révisions permet d'assurer la sécurité des pratiques opérationnelles et la conformité aux dispositions du présent chapitre de cette annexe. Il inclut les précautions mises en évidence par l'étude de sécurité ainsi qu'à toute autre consigne notifiée par les services compétents dans l'intérêt de la sécurité ;
- « – l'exploitant a mis en place une procédure interne de validation du contenu du manuel d'exploitation.

« 8.2.3. Déclaration de conformité

« Le dirigeant responsable ou son délégataire atteste par écrit de la conformité du manuel d'exploitation à toutes les dispositions du présent chapitre de cette annexe, ainsi qu'à toutes les consignes notifiées par les services compétents.

« 8.2.4. Dépôt du manuel d'exploitation

« Le manuel est déposé auprès des services compétents trente jours avant le début de l'activité.

« 8.2.5. Amendements et modifications

« Toute modification de l'activité ayant une incidence sur le manuel d'exploitation fait l'objet d'un amendement.

« L'amendement au manuel d'exploitation est fourni aux services compétents par l'exploitant quinze jours avant la date prévue pour la mise en œuvre de la modification, sauf lorsque la sécurité exige une action immédiate.

« L'exploitant révisé le manuel en fonction de l'évolution de la réglementation.

« Les amendements et modifications sont accompagnés de la déclaration prévue au 8.2.3 signée par le dirigeant responsable ou son délégataire.

« 8.2.6. Contrôle

« Les services compétents peuvent imposer des modifications au manuel s'ils constatent que son contenu n'est pas conforme à la réglementation applicable ou lorsque cela est rendu nécessaire dans l'intérêt de la sécurité.

« 8.2.7. Utilisation

« L'exploitant et son personnel, notamment les équipages de conduite doivent se conformer aux consignes et procédures du manuel d'exploitation pour l'exécution de leurs missions.

« 8.3. Avions

« Les avions utilisés pour effectuer des vols à sensations doivent répondre aux conditions suivantes :

- « – l'avion est muni d'un titre de navigabilité en état de validité, reconnu par la France ;
- « – l'avion est exploité conformément aux limites et privilèges associés à ce titre ;
- « – en complément des équipements requis par le chapitre II de l'annexe au présent arrêté, tout avion utilisé dans le cadre de vols à sensations est équipé d'un dispositif scellé d'enregistrement des facteurs de charge couvrant le domaine de vol de l'appareil ;
- « – dans le cas d'avions munis de sièges éjectables, l'exploitant en précise les conditions d'entretien et de mise en œuvre.

« 8.4. Exécution des vols

« Le profil du vol est compatible avec le domaine de vol et les limitations spécifiées dans le manuel de vol de l'avion utilisé. Ce profil de vol est décrit dans un programme d'évolutions figurant dans le manuel d'exploitation.

« L'exploitant définit en liaison avec les services compétents en charge de la gestion des espaces aériens des zones d'évolution définies dans les plans horizontal et vertical adaptées à son activité.

« Sauf accord spécifique des services compétents, les évolutions au-dessus des agglomérations, des rassemblements de personnes ou d'animaux ne sont pas autorisées.

« Les évolutions créant des nuisances sonores excessives ne sont pas autorisées.

« Toute information utile au déroulement du vol est présente et accessible à bord de l'avion.

« 8.5. Compétence des personnels navigants

« a) Les personnels navigants effectuant des vols à sensations doivent avoir suivi les formations définies par l'exploitant, portées au manuel d'exploitation, pour l'exercice de ces activités. Les pilotes sont titulaires d'une licence comportant les privilèges de la licence de pilote professionnel avion ;

« b) Ils doivent avoir reçu une déclaration de niveau de compétence délivrée par une structure désignée par l'exploitant pour assurer cette formation. Cette formation tient compte des enseignements au sol et en vol requis par l'arrêté du 2 juillet 2007 susvisé ;

« L'exploitant définit les conditions de maintien de compétences nécessaires pour pratiquer une telle activité. Ces conditions prévoient une vérification en vol des compétences de chaque pilote ; cette vérification est réalisée au moins une fois par an ;

« c) L'exploitant est en mesure de justifier à tout instant de la formation initiale de chaque personnel navigant, de la délivrance de la déclaration de niveau de compétence et du maintien de ce niveau de compétence, et archiver les documents correspondants.

« 8.6. Organismes assurant la formation aux vols à sensations

« a) Les organismes assurant la formation aux vols à sensations doivent déposer un dossier de référence conforme à l'annexe II du présent arrêté. Ce dépôt vaut agrément pour assurer la formation qui y est décrite ;

« b) Les instructeurs chargés de la formation en vol des personnels navigants aux vols à sensations sont titulaires des qualifications requises pour dispenser l'instruction en vol relative à la licence exigée du personnel navigant en formation ;

« c) Le ministre chargé de l'aviation civile peut notifier à l'organisme le retrait de l'agrément obtenu au titre du présent paragraphe, notamment s'il constate :

- « - que la formation dispensée n'est pas conforme au dossier de référence déposé ;
- « - que les déclarations de niveau de compétence délivrées ne correspondent pas à la formation objet du dossier de référence déposé ;
- « - que les personnes auxquelles est délivrée une déclaration de niveau de compétence ne possèdent pas les compétences correspondant à l'objectif de la formation objet du dossier de référence déposé. »

Art. 3. – L'annexe II à l'annexe de l'arrêté du 24 juillet 1991 susvisé est remplacée par les dispositions suivantes :

« ANNEXE II

DÉCLARATION DE NIVEAU DE COMPÉTENCE

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

DÉCLARATION DE NIVEAU DE COMPÉTENCE

Organisme déclarant la compétence (raison sociale et adresse) :

--	--

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

Monsieur, Madame, Mademoiselle
habitant.....

est apte à la pratique de :

.....
.....
.....

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

Fait à, le

Signature

2. Tout organisme souhaitant assurer la formation pour la pratique d'une activité particulière ou de vols à sensations doit préalablement déposer auprès des services compétents un dossier conforme au modèle suivant :

FORMULAIRE DE RÉFÉRENCE DE L'ORGANISME
ASSURANT LE NIVEAU DE COMPÉTENCE

Organisme (raison sociale et adresse) :

--	--

Je soussigné.....

atteste par le présent document que toute déclaration de compétence délivrée par l'organisme mentionné ci-dessus est garantie :

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

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

Sont joints en annexe un dossier précisant :

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

B. – Le programme de formation et de maintien du niveau.

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

Fait à, le,

Signature

(Partie réservée à l'administration)

Référence dossier....., le.....

(Visa de l'autorité administrative) »

Art. 4. – Il est ajouté une annexe VII à l'annexe de l'arrêté du 24 juillet 1991 susvisé ainsi rédigée :

« A N N E X E V I I

« COMPOSITION DU MANUEL D'EXPLOITATION
POUR LES VOLS À SENSATIONS

« A. – *Généralités*

« A.1. Organisation et responsabilités

« Définition des fonctions du personnel de direction et d'encadrement.

« Un organigramme indique le nom de la personne qui occupe chaque poste nécessaire à la direction de l'exploitant et à l'encadrement du personnel, et notamment :

« – noms et fonctions des principaux responsables de l'organisation ;

« – dirigeant responsable ;

« – responsables des opérations aériennes, de l'entretien, de la formation des équipages, des opérations au sol et de la gestion de la sécurité.

« Les liens hiérarchiques et fonctionnels de l'ensemble des personnes en rapport avec la sécurité des opérations aériennes doivent être décrits.

« L'exploitant indique la composition de la flotte et désigne l'organisme responsable de la gestion du maintien de la navigabilité et de la réalisation de l'entretien.

« A.2. Description du SGS

« L'exploitant décrit son système de gestion de la sécurité (SGS) lui permettant de s'assurer qu'il a pris en compte dans son exploitation tous les risques inhérents aux conditions particulières des vols à sensations. Pour mettre en œuvre un tel système de gestion de la sécurité, l'exploitant :

« – définit une politique et des objectifs en matière de gestion de la sécurité ;

« – assure la gestion du risque, notamment en identifiant les dangers, en évaluant et minimisant les risques associés par la mise en œuvre d'actions appropriées ;

« – s'assure du maintien de la sécurité, notamment par le suivi et l'évaluation régulière de ses performances en matière de sécurité, des changements pouvant les affecter, dans un souci d'amélioration continue ;

« – met en place un système de recueil et d'analyse des événements en exploitation.

« B. – *Exploitation de l'aéronef*

« B.1. Limitations

« Ce chapitre précise notamment les limitations spécifiques liées au type d'activité exercé. Pour les autres limitations une référence au manuel de vol suffit.

« B.2. Procédures normales

« Ce chapitre précise toutes les informations sur les procédures à suivre pour l'exécution sûre et répétitive des évolutions, notamment le profil des vols prévus (schémas synoptiques de trajectoires, code Aresti, décrivant le programme de voltige).

« Ce chapitre précise également les conditions d'accès des passagers, incluant, le cas échéant, les conditions médicales requises pour effectuer un vol.

« Il précise également le contenu du briefing fait avant chaque vol aux passagers pour présenter les informations nécessaires sur l'utilisation des systèmes de secours et la conduite à tenir en cas d'urgence.

« B.3. Procédures anormales et d'urgence

« Ce chapitre précise notamment :

- « – le traitement des pannes survenant lors des évolutions ;
- « – les méthodes d'évacuation si des dispositifs particuliers sont prévus (siège éjectable en particulier) ;
- « – la conduite à tenir en cas d'incidents passagers (malaise, panique) ou de mauvais comportement.

« B.4. Performances

« Ce chapitre contient notamment les paramètres assurant les performances minimales requises pour l'exécution des vols.

« B.5. Préparation du vol

« Cette préparation vise à assurer la collecte de toutes les informations nécessaires à l'exécution sûre des évolutions.

« Ce chapitre précise notamment :

- « – les données et instructions nécessaires à la planification du vol avant le vol et en cours de vol ;
- « – la détermination du programme des évolutions et des conditions météorologiques minimales permettant les évolutions ;
- « – la méthode de détermination et vérification des conditions d'aptitude médicale requises pour les passagers et des conditions d'aptitude à utiliser les systèmes de secours ;
- « – les modalités d'arrimages des objets en cabine avant de débiter les évolutions.

« B.6. Masse et centrage

« Ce chapitre contient notamment toutes les précautions particulières à prendre pour l'exécution du programme de vol et les limitations de masses applicables aux passagers.

« B.7. Quantité et gestion carburant

« Ce chapitre prend en compte toutes limitations particulières liées aux évolutions.

« C. – *Membres d'équipage*

« Ce chapitre :

- « – décrit les types de licences, qualifications, certificats et fonctions de chacun des membres d'équipage et, s'il y a lieu, les dérogations obtenues avec leurs références ;
 - « – précise les formations et l'expérience minimale des pilotes pour exercer l'activité de vols à sensations ;
 - « – définit les organisations chargées par l'exploitant d'assurer ces formations et de délivrer les déclarations de niveau de compétence correspondantes ;
 - « – les programmes de maintien des compétences ou de remise à niveau des personnels navigant ainsi que les conditions de vérification de ces aptitudes. Il précise notamment les conditions d'expérience récente dans l'activité Il définit les organisations chargées par l'exploitant d'assurer ce maintien des compétences et la délivrance des attestations afférentes.
- « Ce chapitre indique en outre :
- « – les limitations fixées par l'exploitant relatives aux temps de vol et à la durée des repos, et dérogations possibles à ces différentes limitations ;

« – les règles applicables dans l'entreprise en ce qui concerne la restriction sur l'usage de boissons alcoolisées et les précautions à prendre pour l'usage de certaines médicaments, vaccinations ou des dons du sang. »

Art. 5. – Au paragraphe 1 de l'article 19-1 du titre VI de l'arrêté du 28 février 2006 susvisé, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« g) Des vols à sensations, tels que définis dans l'arrêté du 24 juillet 1991 susvisé. »

Art. 6. – La directrice de la sécurité de l'aviation civile est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 8 février 2012.

Pour la ministre et par délégation :
*La directrice de la sécurité
de l'aviation civile,*
F. ROUSSE

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Arrêté du 5 avril 2012 relatif à l'application du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 modifié 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

NOR : DEVA1209952A

Le ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu 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, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (1), et notamment son article 7, paragraphe 6, son article 8, paragraphe 5, et son article 10, paragraphe 5 ;

Vu le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 modifié 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 ;

Vu le règlement (UE) n° 290/2012 de la Commission du 30 mars 2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 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 ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs, à l'exception du personnel d'essais et réception) ;

Vu l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs) ;

Vu l'arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) ;

Vu l'avis du conseil du personnel navigant dans sa séance du 30 mars 2012,

Arrête :

Art. 1^{er}. – Le présent arrêté a pour objet de fixer les dates d'application des dispositions des annexes I à IV du règlement (UE) n° 1178/2011 susvisé et des annexes V à VII du règlement (UE) n° 290/2012 susvisé.

Cet arrêté est pris en application de l'article 12 du règlement (UE) n° 1178/2011 susvisé et de l'article 2 du règlement (UE) n° 290/2012 susvisé.

Art. 2. – En application du paragraphe 1 *ter* de l'article 12 du règlement (UE) n° 1178/2011 susvisé, les annexes I à VII de ce règlement sont applicables à compter du 8 avril 2013, sous réserve des autres dates fixées aux articles 3 à 14 du présent arrêté.

Art. 3. – En application du paragraphe 2 de l'article 12 du règlement (UE) n° 1178/2011 modifié susvisé, les dispositions suivantes de l'annexe I (PART FCL) de ce règlement sont applicables à compter du 8 avril 2015 :

a) Les dispositions relatives aux licences de pilote d'aéronefs à sustentation motorisée, de dirigeables, de ballons et de planeurs ;

b) Les dispositions de la sous-partie B (Licence de pilote d'aéronef léger), à l'exception des dispositions relatives à la licence de pilote d'aéronef léger (avion), qui s'appliquent à compter du 8 avril 2013 ;

c) Les dispositions des paragraphes FCL 800 (Qualification de vol acrobatique), FCL 805 (Qualifications pour le remorquage de planeurs et de banderoles), FCL 815 (Qualification de vol en montagne) ;

d) Les dispositions de la section 8 (Qualification de travail en équipage [MCCI]) de la sous-partie J (Instructeurs) en tant qu'elle s'applique aux hélicoptères ;

e) Les dispositions de la section 10 (Qualification de vol en montagne [MI]) de la sous-partie J.

Art. 4. – Jusqu'au 8 avril 2014, en application du paragraphe 3 de l'article 12 du règlement (UE) n° 1178/2011 modifié susvisé, les titulaires de licences d'avions et d'hélicoptères délivrées selon les dispositions des arrêtés du 31 juillet 1981 susvisés peuvent exercer les privilèges de leur licence sans avoir à convertir celle-ci conformément au paragraphe 4.2 du règlement (UE) n° 1178/2011 susvisé. A compter de cette date, ils peuvent continuer à exercer les privilèges de leur licence à condition de convertir celle-ci.

Art. 5. – En application du paragraphe 2 de l'article 2 du règlement (UE) n° 290/2012 de la Commission du 30 mars 2012, les dispositions suivantes de ce règlement sont applicables à compter des dates suivantes :

a) 8 avril 2014 : paragraphe ORA.GEN.200 (a) (3) de l'annexe VII pour les titulaires d'un certificat de qualification FSTD qui n'est ni organisme de formation agréé, ni ne détient un certificat de transporteur aérien ;

b) 8 avril 2015 : annexes VI et VII pour les organismes de formation agréés et centres aéromédicaux non conformes aux JAR ;

c) 8 avril 2014 : paragraphe CC.GEN.030 (Documents et archivage) de l'annexe V ;

d) 8 avril 2015 : annexe V en tant qu'elle concerne les membres d'équipage de cabine qui participent à des exploitations commerciales d'hélicoptères ;

e) 8 avril 2015 : annexes VI et VII en tant qu'elles concernent les organismes de formation qui ne dispensent des formations que dans le cadre de l'octroi de licences de pilote d'aéronef léger, de licences de pilote de ballon ou de licences de pilote de planeur, sauf lorsqu'elles s'appliquent à la licence de pilote d'aéronef léger (avion) ;

f) 8 avril 2014 : dispositions du règlement (UE) n° 1178/2011 en tant qu'elles sont applicables aux pilotes détenant une licence délivrée par un Etat tiers à l'Union européenne et effectuant des opérations non commerciales sur les aéronefs visés à l'article 4 (1) (b ou c) du règlement (CE) n° 216/2008 ;

g) 8 avril 2015 : section 3 (Exigences spécifiques LAPL) de la partie B (Exigences applicables aux certificats médicaux des pilotes) de l'annexe IV, sauf en tant qu'elle s'applique à la licence de pilote d'aéronef léger (avion) ;

h) 8 avril 2014 : sous-partie C (Exigences d'aptitude médicale des équipages de cabine) de l'annexe IV.

Art. 6. – Les dates d'application fixées aux articles 3 et 5 du présent arrêté peuvent être avancées, en tant que nécessaire. Dans ce cas, les dispositions de l'article 13 s'appliquent.

Art. 7. – A compter du 8 avril 2012, toute personne peut demander un nouveau certificat d'organisme de formation agréé (ATO) à condition de répondre aux dispositions du règlement (UE) n° 1178/2011 susvisé.

Jusqu'au 8 avril 2013, les privilèges de ce certificat sont restreints aux privilèges de la formation en vue de l'obtention d'une licence JAR FCL.

Art. 8. – A compter du 8 avril 2012, les personnes détenant un agrément d'organisme de formation en application de l'article L. 6511-5 du code des transports (FTO ou TRTO) délivré avant le 8 avril 2012 peuvent sur leur demande obtenir un certificat d'organisme de formation (ATO) conforme au règlement (UE) n° 1178/2011 susvisé, à condition qu'ils répondent en tous points à ses exigences.

Jusqu'au 8 avril 2013, les privilèges de ce certificat sont restreints aux privilèges de la formation en vue de l'obtention d'une licence JAR FCL.

Art. 9. – Les personnes ayant déclaré leurs activités d'organisme de formation en application de l'article L. 6511-6 du code des transports peuvent demander un certificat d'organisme de formation (ATO) conforme au règlement (UE) n° 1178/2011 susvisé à compter du 8 avril 2012.

Jusqu'au 8 avril 2013, les privilèges de ce certificat sont restreints aux privilèges de la formation en vue de l'obtention d'une licence JAR FCL.

Art. 10. – Les licences de pilote conformes aux JAR en application de l'article 4 du règlement (UE) n° 1178/2011 susvisé sont remplacées par une licence conforme à la PART ARA au fur et à mesure que leurs titulaires se présentent à un service de l'autorité compétente en vue de la réémission de leurs licences.

Art. 11. – Les personnes titulaires d'une homologation de simulateur d'entraînement au vol en application de l'article L. 6511-7 du code des transports peuvent obtenir un certificat de qualification FSTD à compter du 1^{er} octobre 2012.

Art. 12. – Le paragraphe (g) du FCL 1.335 de l'annexe à l'arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) est abrogé à compter du 8 avril 2012.

Art. 13. – Le présent arrêté sera notifié à la Commission européenne et à l'Agence européenne de la sécurité aérienne, tel que requis par l'article 12 du règlement (UE) n° 1178/2011 et par l'article 2 du règlement (UE) n° 290/2012.

Art. 14. – Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 5 avril 2012.

Pour le ministre et par délégation :
*La directrice de la sécurité
de l'aviation civile,*
F. ROUSSE

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Arrêté du 13 avril 2012 modifiant l'arrêté du 27 janvier 2005 relatif à l'aptitude physique et mentale du personnel navigant technique professionnel de l'aéronautique civile (FCL 3)

NOR : DEVA1220392A

Le ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 27 janvier 2005 relatif à l'aptitude physique et mentale du personnel navigant technique professionnel de l'aéronautique civile (FCL 3),

Arrête :

Art. 1^{er}. – L'annexe à l'arrêté du 27 janvier 2005 relatif à l'aptitude physique et mentale du personnel navigant technique professionnel de l'aéronautique civile (FCL 3) est ainsi modifiée :

I. – Le premier alinéa du paragraphe FCL 3.105 (a) (1) est ainsi rédigé :

« (1) Pilotes de ligne et pilotes professionnels en exploitation monopilote.

Le certificat médical est valide à compter de la date de l'examen médical d'admission et jusqu'à la fin du douzième mois qui suit le mois au cours duquel il a été établi.

Toutefois, lorsque le pilote exerce des activités de transport aérien public de passagers après 40 ans ou lorsque qu'il exerce ses activités après 60 ans, le certificat médical est valide à compter de la date de l'examen médical d'admission et jusqu'à la fin du sixième mois qui suit le mois au cours duquel il a été établi.

Lorsque ce certificat médical est délivré à un pilote exerçant des activités de transport aérien public de passager avant qu'il n'ait atteint l'âge de 40 ans, il ne peut être valide plus de six mois à compter du jour où celui-ci atteint l'âge de 40 ans.

Lorsque ce certificat médical est délivré à un pilote n'exerçant pas d'activités de transport aérien public de passager avant qu'il n'ait atteint l'âge de 60 ans, il ne peut être valide plus de six mois à compter du jour où celui-ci atteint l'âge de 60 ans.

Pilotes de ligne et les pilotes professionnels en exploitation multipilote.

Le certificat médical est valide à compter de la date de l'examen médical d'admission et jusqu'à la fin du douzième mois qui suit le mois au cours duquel il a été établi.

Toutefois, lorsque le pilote exerce ses activités après 60 ans, le certificat médical est valide à compter de la date de l'examen médical d'admission et jusqu'à la fin du sixième mois qui suit le mois au cours duquel il a été établi.

Lorsque ce certificat médical est délivré à un pilote avant qu'il n'ait atteint l'âge de 60 ans, il ne peut être valide plus de six mois à compter du jour où celui-ci atteint l'âge de 60 ans.

Mécaniciens navigants, ingénieurs navigants et navigateurs.

Le certificat médical est valide à compter de la date de l'examen médical d'admission et jusqu'à la fin du douzième mois qui suit le mois au cours duquel il a été établi, quel que soit l'âge.

Parachutistes professionnels.

Le certificat médical est valide à compter de la date de l'examen médical d'admission et jusqu'à la fin du douzième mois qui suit le mois au cours duquel il a été établi.

Toutefois, lorsque le parachutiste a atteint l'âge de 45 ans, le certificat médical est valide à compter de la date de l'examen médical d'admission et jusqu'à la fin du sixième mois qui suit le mois au cours duquel il a été établi. »

II. – L'appendice 1 au paragraphe FCL 3.105 (a) (iii) est ainsi rédigé :

« L'examen médical précédent a eu lieu :

- dans les douze derniers mois pour les pilotes de ligne et les pilotes professionnels qui effectuent des vols en exploitation multipilote ou qui effectuent des vols en exploitation monopilote sans exercer d'activités de transport aérien public de passagers ;
- dans les six derniers mois pour les pilotes de ligne et les pilotes professionnels qui exercent des activités de transport aérien public de passagers en exploitation monopilote ainsi que pour les pilotes de ligne et les pilotes professionnels ayant atteint l'âge de 60 ans. »

Art. 2. – Le présent arrêté est applicable un mois après sa publication au *Journal officiel* de la République française.

Art. 3. – La directrice de la sécurité de l'aviation civile est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 13 avril 2012.

Pour le ministre et par délégation :

*La directrice de la sécurité
de l'aviation civile,*

F. ROUSSE

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Arrêté du 30 avril 2012 modifiant l'arrêté du 29 mars 1999 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) et l'arrêté du 12 juillet 2005 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2)

NOR : DEVA1222346A

Le ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention ;

Vu le 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 ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) ;

Vu l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2) ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en sa séance du 30 mars 2012,

Arrête :

Art. 1^{er}. – L'annexe à l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé est modifiée comme indiqué à l'annexe au présent arrêté.

Art. 2. – L'annexe à l'arrêté du 12 juillet 2005 susvisé est modifiée comme indiqué à l'annexe au présent arrêté.

Art. 3. – La directrice de la sécurité de l'aviation civile est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 30 avril 2012.

Pour le ministre et par délégation :

*La directrice de la sécurité
de l'aviation civile,*

F. ROUSSE

A N N E X E

L'annexe à l'arrêté du 29 mars 1999 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) est modifiée ainsi qu'il suit :

I. – La sous-partie A (Règles générales) de l'annexe à l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé est ainsi modifiée :

A. Le paragraphe FCL 1.028 est complété par les dispositions suivantes :

« f) A compter du 8 avril 2012, la durée de validité de la compétence linguistique fixée aux paragraphes c et d pour les pilotes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau 4 est fixée à quatre ans. »

II. – La sous-partie H (Qualifications d'instructeur [Avion]) de l'annexe à l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé est ainsi complétée :

A. – Le paragraphe FCL 1.375 est complété par la disposition suivante :

« *c*) A compter du 8 avril 2012, les titulaires de la qualification d'instructeur de classe avion monopilotes (CRI ([SPA]) qui exercent les privilèges du *b* du présent paragraphe se verront attribuer une autorisation d'instructeur à la formation au travail en équipage (avion) (MCCI[A]), sous réserve :

(1) De justifier, par un organisme de formation, avoir dispensé de la formation pour le travail en équipage sur avion de dix passagers ou plus sur avion multiréacteurs ;

(2) De satisfaire aux exigences du paragraphe *a*(4) du FCL 1.417. »

B. – Le (2) du *a* du paragraphe FCL 1.417 est remplacé par les dispositions suivantes :

« (2) Avoir effectué au moins 1 500 heures de vol en tant que pilote en condition d'exploitation multipilote. »

L'annexe à l'arrêté 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2) est modifiée ainsi qu'il suit :

I. – La sous-partie A (Règles générales) de l'annexe à l'arrêté du 12 juillet 2005 susvisé est ainsi modifiée :

A. Le paragraphe FCL 2.028 est complété par les dispositions suivantes :

« *f*) A compter du 8 avril 2012, la durée de validité de la compétence linguistique fixée aux paragraphes *c* et *d* pour les pilotes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau 4 est fixée à quatre ans. »

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012 relative à l'application de divers règlements du Parlement européen et du Conseil en matière d'aviation civile

NOR : DEVX1210222P

Monsieur le Président de la République,

I. – Le 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 est entré en vigueur le 2 décembre 2010.

Ce règlement européen confirme l'obligation imposée aux Etats membres par la directive 94/56/CE qu'il abroge d'instaurer un organisme permanent chargé d'enquêter sur les accidents et les incidents d'aviation civile afin d'en déterminer les causes et les circonstances et d'en tirer les enseignements nécessaires à la prévention de leur répétition.

Il accorde en outre aux enquêteurs de sécurité des prérogatives supplémentaires à celles qu'ils tenaient précédemment de la loi et, en particulier, celle, essentielle, d'assurer, même dans le cas où une enquête ou une information judiciaire seraient ouvertes la responsabilité de la traçabilité et de la conservation des enregistreurs de bord et de toute preuve matérielle en vue de leur exploitation par eux.

Le règlement implique la modification des dispositions de la loi n° 99-243 du 29 mars 1999 relative aux enquêtes techniques sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile, codifiée dans le code des transports.

En effet, les nouvelles règles ont un impact sur l'organisation et la conduite de l'enquête suivant un accident ou incident aérien. Elles modifient l'équilibre existant au niveau de la loi entre l'enquête technique et l'enquête judiciaire au profit de la première.

Il s'agit ainsi de mettre en œuvre un régime unique des enquêtes de sécurité sur l'ensemble du territoire national, en particulier dans les collectivités et territoires où le règlement européen ne s'applique pas.

Outre la prise en compte de ces nouvelles règles, le projet d'ordonnance procède à une mise à jour des termes et définitions figurant à la partie législative du code des transports.

Ces dispositions font également l'objet d'articles d'extension et d'adaptation pour leur application aux collectivités d'outre-mer dans lesquelles le droit de l'Union européenne ne s'applique pas directement.

II. – 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 et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, s'est appliqué à l'île de Saint-Barthélemy jusqu'au 31 décembre 2011.

Cette collectivité d'outre-mer française, régie jusqu'alors par l'article 74 de la Constitution française, était considérée au regard de l'Union européenne, comme partie de son territoire. Il s'y appliquait l'ensemble du droit de l'Union européenne, nonobstant son statut particulier de région ultrapériphérique qui, au titre des articles 349 et 355, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), autorise une adaptation de la législation européenne.

Par décision 2010/718/UE du 29 octobre 2010, le Conseil européen a autorisé la transformation de Saint-Barthélemy en pays et territoire d'outre-mer (PTOM) au sens des dispositions de l'article 355, paragraphe 2, du TFUE, à compter du 1^{er} janvier 2012. En qualité de PTOM, Saint-Barthélemy ne relève plus du champ d'application du TFUE à compter de la même date.

Compte tenu de ce changement de statut de Saint-Barthélemy, les dispositions du premier alinéa de l'article L. 6221-1 du code des transports relatif au contrôle de la sécurité et de la sûreté de la circulation aérienne et qui font mention de l'application du règlement (CE) n° 216/2008 doivent à présent faire l'objet d'une disposition d'adaptation spécifique pour pouvoir s'y appliquer de nouveau.

Tel est l'objet de la présente ordonnance que nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre profond respect.

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Arrêté du 4 juillet 2012 modifiant l'arrêté du 24 juin 2011 fixant les conditions de délivrance de la qualification nationale de vol aux instruments F/N-IR(A) de pilote privé avion et les privilèges associés

NOR : DEVA1225994A

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) ;

Vu l'arrêté du 24 juin 2011 fixant les conditions de délivrance de la qualification nationale de vol aux instruments F/N-IR(A) de pilote privé avion et les privilèges associés,

Arrête :

Art. 1^{er}. – Le deuxième alinéa du paragraphe 1 de l'annexe à l'arrêté du 24 juin 2011 fixant les conditions de délivrance de la qualification nationale de vol aux instruments F/N-IR(A) de pilote privé avion et les privilèges associés est remplacé par les dispositions ainsi rédigées :

« La qualification nationale de vol aux instruments avion F/N-IR(A), délivrée selon ces conditions, est restreinte à l'exercice des privilèges d'une licence de pilote privé avion. »

Art. 2. – Le premier alinéa du paragraphe 2 : « Organismes de formation » de l'annexe à l'arrêté du 24 juin 2011 est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« La formation théorique et au vol, en vue de la délivrance d'une qualification nationale de vol aux instruments (avion) F/N-IR(A), doit être dispensée dans un organisme approuvé de formation au vol (FTO) dans les conditions prévues à l'appendice 1(a) au paragraphe FCL 1.055 et, pour les cours modulaires théoriques dispensés à distance, selon les conditions prévues à l'appendice 3 au FCL 1.055 de l'annexe à l'arrêté du 29 mars 1999 susvisé. »

Art. 3. – Le titre du paragraphe 4 de l'annexe à l'arrêté du 24 juin 2011 est modifié ainsi qu'il suit :

« 4. Délivrance d'une qualification IR(A) conforme aux dispositions de l'arrêté du 29 mars 1999 (FCL 1) pour les titulaires d'une qualification nationale de vol aux instruments F/N-IR(A) ».

Art. 4. – La directrice de la sécurité de l'aviation civile est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 4 juillet 2012.

Pour la ministre et par délégation :

*La directrice de la sécurité
de l'aviation civile,*

F. ROUSSE

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Arrêté du 8 novembre 2012 modifiant l'arrêté du 3 mars 2006 relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne et l'arrêté du 6 juillet 1992 relatif aux procédures pour les organismes rendant les services de la circulation aérienne aux aéronefs de la circulation aérienne générale

NOR : DEVA1232199A

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le ministre des outre-mer,
Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles D. 131-1 à D. 131-10 ;

Vu l'arrêté du 6 juillet 1992 modifié relatif aux procédures pour les organismes rendant les services de la circulation aérienne aux aéronefs de la circulation aérienne générale ;

Vu l'arrêté du 27 juin 2000 modifié relatif aux procédures de radiotéléphonie à l'usage de la circulation aérienne générale ;

Vu l'arrêté du 3 mars 2006 modifié relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne ;

Vu l'arrêté du 19 juin 2006 relatif au directory de l'espace aérien ;

Vu l'accord du directory de l'espace aérien en date du 15 octobre 2012,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – L'annexe 1 Règles de l'air à l'arrêté du 3 mars 2006 susvisé est modifiée comme suit :

I. – Au chapitre 1^{er} Définitions, après la définition « Capacité déclarée » la définition suivante est insérée :

« Carburant minimal : expression employée pour décrire une situation dans laquelle la quantité de carburant à bord est devenue telle que l'aéronef doit obligatoirement se poser sur un aéroport précis et ne peut pas supporter un allongement du temps de vol.

Note. – L'expression conventionnelle à utiliser en radiotéléphonie pour indiquer une telle situation est "MINIMUM FUEL". » ;

II. – Au chapitre 3 Règles générales :

a) Le 3.3.1.3 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 3.3.1.3 Le plan de vol, sauf lorsqu'il est répétitif, est communiqué au bureau de piste des services de la circulation aérienne avant le départ ou transmis en cours de vol aux organismes devant fournir les services de la circulation aérienne audit vol. Il contient les informations figurant dans le formulaire CERFA n° 14806*01.

Note. – Les modalités pratiques de rédaction d'un plan de vol et de communication de celui-ci aux organismes de la circulation aérienne concernés sont détaillées dans la publication d'information aéronautique (AIP), dans la partie ENR. 1.10 "Plans de vol". »

b) Il est inséré un 3.3.1.5 ainsi rédigé :

« 3.3.1.5 Lorsqu'un plan de vol a été déposé et en l'absence d'organisme de la circulation aérienne sur le lieu de départ, le commandant de bord indique son heure réelle de décollage, dès que possible après l'envol, à un organisme des services de la circulation aérienne. » ;

c) Au 3.3.5.2 Les alinéas suivants sont ajoutés :

« Un plan de vol relatif à un vol VFR peut être clos pendant le vol lorsqu'il n'est pas ou plus obligatoire.

Note. – Le plan de vol reste obligatoire pendant toute la durée d'un vol qui franchit une frontière. »

Art. 2. – L'annexe à l'arrêté du 6 juillet 1992 susvisé est modifiée comme suit :

I. – Au chapitre 3 « Contrôle régional », il est ajouté une section 3.11 ainsi rédigée :

« 3.11 Carburant minimal.

3.11.1 Lorsque le pilote indique à l'ATC une situation de carburant minimal, il utilise l'expression "MINIMUM FUEL" employée à la fois en langue anglaise et en langue française. L'expression n'indique pas qu'il y a situation d'urgence ou de détresse mais qu'une telle situation est possible s'il se produit un allongement du temps de vol.

3.11.2 Quand un pilote signale une situation de carburant minimal, le contrôleur l'informe dès que possible de tout allongement prévisible du temps de vol par rapport à l'autorisation en vigueur ou lui indique qu'il n'y en a pas. En français, il utilise l'expression conventionnelle : "ROGER" suivie de : "PAS DE DÉLAI PRÉVU" ou : "PRÉVOIR (renseignements sur l'allongement du temps de vol)". En anglais, il utilise l'expression conventionnelle : "ROGER" suivie de : "NO DELAY EXPECTED" ou "EXPECT (renseignements sur l'allongement du temps de vol)".

Note 1. – L'expression "MINIMUM FUEL" informe l'ATC que le nombre d'aérodromes où l'aéronef peut se poser a été réduit à un aérodrome en particulier et que toute modification de l'autorisation en vigueur risque d'avoir pour effet que, à l'atterrissage, la quantité de carburant soit inférieure à la réserve finale réglementairement prévue. L'usage de cette expression n'implique pas que l'aéronef bénéficie d'une priorité.

Note 2. – Les mots : "MAYDAY FUEL" (MAYDAY répété de préférence trois fois) indiquent une situation de détresse, conformément au paragraphe 9.3.1 de l'annexe à l'arrêté du 27 juin 2000 susvisé. »

II. – Au chapitre 8 Coordination entre organismes de la circulation aérienne, il est ajouté un paragraphe 8.4.4 ainsi rédigé :

« 8.4.4 Lorsqu'un aéronef a signalé une situation de carburant minimal ou qu'il est en situation d'urgence, ou dans toute autre situation où la sécurité de l'aéronef n'est pas certaine, l'organisme transféreur communique la nature de l'urgence et/ou les circonstances dans lesquelles se trouve l'aéronef à l'organisme accepteur ainsi qu'à tout autre organisme ATS qui pourrait être concerné par le vol et, au besoin, aux centres de coordination de sauvetage qui leur sont associés. »

III. – Le chapitre 9 « Messages des services de la circulation aérienne » est modifié comme suit :

a) Au 9.3.1.1.1, les mots : « 10 - Equipement » sont remplacés par les mots : « 10 - Equipement et possibilités » et les mots : « 16 - Aérodrome de destination et durée totale estimée, aérodrome de dégagement » sont remplacés par les mots : « 16 - Aérodrome de destination et durée totale estimée, aérodromes de dégagement à destination » ;

b) Au 9.3.1.1.2, les mots : « EET/LYBE0020 EDMIO133 REG/A43213 » sont remplacés par les mots : « REG/A43213 EET/LYBE0020 EDMIO133 » et les mots : « durées estimées cumulatives aux limites des FIR Belgrade et Munich 20 minutes et 1 heure 33 minutes respectivement – immatriculation de l'aéronef A43213 » sont remplacés par les mots : « immatriculation de l'aéronef A43213 – durées estimées cumulatives aux limites des FIR Belgrade et Munich 20 minutes et 1 heure 33 minutes respectivement » ;

c) Au 9.3.2 les alinéas suivants sont ajoutés :

« *Note.* – Le format et l'emploi des messages de mouvement, de coordination et des messages complémentaires sont détaillés dans les publications d'information aéronautique (AIP), dans la partie ENR. 1.11 – Acheminement des plans de vol. L'AIP est publié par le service d'Information aéronautique (SIA) de la direction générale de l'aviation civile (8, avenue Roland-Garros, BP 40245, 33698 Mérignac Cedex), et disponible :

- au format numérique sur le site du SIA à l'adresse électronique suivante : <http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>, rubrique "AIP – Cartes" ;
- au format papier dans le document Publication d'information aéronautique (AIP), manuel d'information aéronautique. » ;

d) Les paragraphes 9.3.2.1, 9.3.2.2 et 9.3.2.3 sont supprimés.

Art. 3. – L'arrêté du 13 mars 1992 relatif aux procédures de rédaction et de communication des plans de vol déposés et plans de vol répétitifs est abrogé.

Art. 4. – Le présent arrêté entre en vigueur le 15 novembre 2012.

Art. 5. – Les dispositions du présent arrêté sont applicables dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

Art. 6. – Le directeur général de l'aviation civile et le délégué général à l'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 8 novembre 2012.

*La ministre de l'écologie,
du développement durable
et de l'énergie,*
Pour la ministre et par délégation :
Le directeur du transport aérien,
P. SCHWACH

Le ministre des outre-mer,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur, délégué général à l'outre-mer,
V. BOUVIER

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Arrêté du 23 novembre 2012 relatif à la date d'application du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011 ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010

NOR : DEVA1239511A

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le ministre des outre-mer,

Vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;

Vu le règlement (CE) n° 551/2004 modifié du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le Ciel unique européen ;

Vu le règlement (CE) n° 216/2008 modifié 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, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE ;

Vu le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011 ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010, notamment son article 11 ;

Vu la décision du Conseil européen du 29 octobre 2010 modifiant le statut à l'égard de l'Union européenne de l'île de Saint-Barthélemy ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6731-3, L. 6752-1, L. 6762-1, L. 6762-2, L. 6772-1, L. 6772-2, L. 6782-1 et L. 6782-2 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment son article D. 131-6 ;

Vu l'accord du directoire de l'espace aérien en date du 15 novembre 2012,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – En vertu du paragraphe 2 de son article 11, les dispositions du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 susvisé entrent en vigueur le 4 décembre 2014.

Art. 2. – En Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Saint-Barthélemy, à Saint-Pierre-et-Miquelon et dans les îles Wallis et Futuna, les règles applicables en métropole en vertu du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 susvisé entrent en vigueur le 4 décembre 2014.

Art. 3. – Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 23 novembre 2012.

*La ministre de l'écologie,
du développement durable
et de l'énergie,*

Pour la ministre et par délégation :

Le directeur du transport aérien,

P. SCHWACH

Le ministre des outre-mer,

Pour le ministre et par délégation :

Le délégué général adjoint

à l'outre-mer,

C. GIRAULT

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Arrêté du 20 décembre 2012 réglementant le survol des régions maritimes par les aéronefs effectuant un vol conformément aux règles de vol à vue

NOR : DEVA1242445A

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le ministre des outre-mer,
Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment les articles D. 131-1 à D. 131-10 ;

Vu l'arrêté du 3 mars 2006 modifié relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne ;

Vu l'accord du directoire de l'espace aérien en date du 14 décembre 2012,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – Les dispositions du présent arrêté s'appliquent aux aéronefs évoluant en circulation aérienne générale suivant les règles de vol à vue au-dessus des étendues maritimes et s'éloignant de la côte d'une distance supérieure à la plus faible des deux distances suivantes :

1° La distance maximale permettant à l'aéronef, un moteur en panne, d'atteindre une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence ;

2° La distance égale à quinze fois l'altitude de l'aéronef.

Art. 2. – Un vol effectué suivant les règles de vol à vue au-dessus des étendues maritimes fait l'objet d'un plan de vol.

Art. 3. – L'aéronef est muni d'un équipement radioélectrique permettant d'établir les communications prévues à l'article 5.

Art. 4. – Sauf lorsque la navigation par référence à des repères visuels à la surface est possible sur l'ensemble de la route prévue, l'aéronef est muni d'un moyen de radionavigation adapté.

Art. 5. – Le pilote établit des communications radiotéléphoniques bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol au-dessus des étendues maritimes dans les régions traversées et garde une écoute permanente des communications sur le canal de communication approprié.

Ces communications sont effectuées conformément aux procédures publiées par la voie de l'information aéronautique, partie ENR 1.2, incluant, le cas échéant, des procédures particulières pour les régions où la couverture radio est insuffisante.

Art. 6. – Lorsque les caractéristiques propres à certaines régions le justifient pour assurer la sécurité des vols ou afin de faciliter la fourniture du service d'alerte, des itinéraires obligatoires peuvent être établis par décision du ministre chargé de l'aviation civile après avis du directoire de l'espace aérien.

Ces itinéraires et les limites des régions concernées sont publiés par la voie de l'information aéronautique, partie ENR 1.2. Les aéronefs évoluant dans ces régions suivent ces itinéraires. Toutefois ils peuvent évoluer en dehors de ces itinéraires après avoir obtenu une autorisation des organismes fournissant les services de la circulation aérienne.

Art. 7. – L'arrêté du 22 septembre 1958 réglementant le survol des régions maritimes par les aéronefs en vol suivant les règles de vol à vue (VFR) est abrogé.

Art. 8. – Le présent arrêté est applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, dans les Terres australes et antarctiques françaises et dans les îles Wallis et Futuna.

Art. 9. – Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur le 17 octobre 2013 sauf en Nouvelle-Calédonie où elles sont applicables à compter du 7 février 2013.

Art. 10. – Le directeur général de l’aviation civile et le délégué général à l’outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l’exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 20 décembre 2012.

*La ministre de l’écologie,
du développement durable
et de l’énergie,*

Pour la ministre et par délégation :

Le directeur du transport aérien,

P. SCHWACH

Le ministre des outre-mer,

Pour le ministre et par délégation :

*Le délégué général adjoint
à l’outre-mer,*

C. GIRAULT