

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

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

Arrêté du 26 février 2013 modifiant l'arrêté du 21 septembre 2007 portant règlement pour l'assistance météorologique à la navigation aérienne

NOR : DEVA1303848A

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, le ministre de la défense 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 la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999 modifiée relative à la Nouvelle-Calédonie, notamment les articles 21-I (6°), I (14°), II (3°), III (1°), 22 (9°) et 22 (26) ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment les articles D. 131-11 à D. 131-14 ;

Vu l'arrêté du 21 septembre 2007 portant règlement pour l'assistance météorologique à la navigation aérienne, modifié par l'arrêté du 24 octobre 2011,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – Au chapitre 4 de l'annexe à l'arrêté du 21 septembre 2007 susvisé, il est inséré avant les mots : « – au paragraphe 4.3.5 » un alinéa ainsi rédigé :

« – au paragraphe 4.3.2.2, lorsque la RVR minimum à l'atterrissage publiée est égale ou supérieure à 800 mètres, la RVR peut être obtenue par conversion de la visibilité météo signalée. »

Art. 2. – Les dispositions du présent arrêté sont applicables dans les îles Wallis-et-Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Art. 3. – Le directeur de la circulation aérienne militaire, 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 26 février 2013.

*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 de la défense,

Pour le ministre et par délégation :

*Le sous-chef d'état-major
« opérations » de l'état-major des armées,
D. CASTRES*

*Le ministre des outre-mer,
Pour le ministre et par délégation :
Le préfet, délégué général
à l'outre-mer,
T. DEGOS*

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

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

Arrêté du 26 février 2013 modifiant l'arrêté du 27 janvier 2005 relatif à l'aptitude physique et mentale du personnel navigant technique de l'aéronautique civile (FCL 3)

NOR : DEVA1306203A

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 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 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, modifié par le règlement (UE) n° 290/2012 de la Commission du 30 mars 2012 ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 22 août 1994 relatif aux conditions d'agrément des centres civils métropolitains d'expertise médicale et des commissions militaires d'outre-mer du personnel navigant de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 29 avril 1997 relatif aux conditions d'agrément des centres militaires métropolitains d'expertise médicale du personnel navigant et des commissions militaires d'outre-mer d'examen médical du personnel navigant pour effectuer les visites médicales d'aptitude du personnel navigant 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) ;

Vu l'arrêté du 7 février 2005 relatif aux conditions de délivrance, de renouvellement, de suspension et de retrait d'agrément des médecins examinateurs chargés de délivrer, après examens, les certificats médicaux exigés pour exercer les fonctions de personnel navigant non professionnel de l'aéronautique civile,

Arrête :

Art. 1^{er}. – Le paragraphe FCL 3.095 (a) (Certificats médicaux de classe 1) de 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 rédigé :

« (a) Certificats médicaux de classe 1 :

L'examen d'admission pour la délivrance d'un certificat médical de classe 1 doit être effectué par un CEMA.

Les examens révisionnels de ce certificat peuvent être effectués par un CEMA ou par un médecin examinateur agréé au sens de l'article D. 410-2 du code de l'aviation civile et détenant des privilèges étendus pour effectuer les examens révisionnels.

Le médecin examinateur agréé détenant les privilèges d'effectuer les examens révisionnels est signataire des rapports et des certificats médicaux de classe 1 pour la prorogation ou le renouvellement de l'aptitude médicale du personnel navigant. »

Art. 2. – Les médecins-chefs ou les suppléants des médecins-chefs des centres civils ou militaires métropolitains d'expertise médicale et des commissions civiles ou militaires médicales d'outre-mer du personnel navigant de l'aviation civile signataires des rapports et des certificats médicaux de classe 1 au titre de l'exercice de leurs fonctions au sein de ces organismes depuis le 14 juin 2005 sont réputés être agréés en qualité de médecins examinateurs pour effectuer les examens révisionnels du certificat médical de classe 1 et signer les rapports et certificats correspondants.

Ils se voient délivrer, sur leur demande, qui doit être formée au plus tard le 7 avril 2013, l'agrément correspondant.

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 26 février 2013.

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 1^{er} mars 2013 modifiant l'arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avion (FCL 1)

NOR : DEVA1306074A

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 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 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, modifié par le règlement (UE) n° 290/2012 de la Commission du 30 mars 2012 ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 29 mars 1999 relatif à la délivrance des licences et qualifications des membres d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) ;

Vu l'arrêté du 2 février 2004 modifié relatif aux formations de site, à la qualification montagne et aux équipements requis pour le vol en montagne en avion ;

Vu le rapport de conversion modifié en date du 14 juin 2012 ;

Vu l'accusé de réception de l'Agence européenne de la sécurité aérienne en date du 22 novembre 2012,

Arrête :

Art. 1^{er}. – Après le *f* du paragraphe FCL 1.330 de l'annexe FCL 1 de l'arrêté du 29 mars 1999 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avion (FCL 1), il est inséré un *g* ainsi rédigé :

« *g* Les privilèges du titulaire d'une qualification FI(A) sont limités à ceux édictés aux *a*, à l'exclusion des qualifications de classe ou de type monomoteurs à turbine, et *c* du présent paragraphe FCL 1.330 lorsque les conditions préalables remplies par le candidat sont celles édictées au paragraphe *g* du paragraphe FCL 1.335. Une telle qualification FI(A) est considérée comme nationale et est dénommée "FI(A)L". Le titulaire d'une qualification nationale "FI(A)L" peut demander à l'autorité la délivrance d'une qualification FI(A) spécifiée aux paragraphes FCL 905.FI à FCL 940 FI de la section 2 de la sous-partie J "Instructeurs" de l'annexe I. – Partie FCL du règlement 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, modifié par le règlement (UE) n° 290/2012 de la Commission du 30 mars 2012.

Les conditions de délivrance de la qualification d'instructeur FI(A) conforme aux dispositions des paragraphes FCL 905.FI à FCL 940 FI de la section 2 de la sous-partie J "Instructeurs" de l'annexe I. – Partie FCL du règlement n° 1178/2011 de la Commission et les privilèges associés sont définis selon les éléments du rapport de conversion en annexe au présent arrêté. »

Art. 2. – 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 1^{er} mars 2013.

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

A N N E X E

CONDITIONS DE LA CONVERSION DE LA QUALIFICATION FI(A)L VERS LE FI(A) PART-FCL

1. Conditions de la conversion de la qualification FI(A)L vers le FI(A) Part-FCL :

La sous-partie J « Instructeurs » de l'annexe I. – Partie FCL du règlement n° 1178/2011 contient les conditions applicables aux instructeurs, dont celles relatives aux pré-requis, aux privilèges et conditions préalables, aux cours de formation, aux conditions de prorogation et renouvellement des instructeurs de vol FI (section 2. – FCL 905-FI à FCL. 940 FI).

a) Champ d'application :

Les pilotes titulaires avant le 8 avril 2013 de la qualification FI(A)L, peuvent convertir leur qualification en qualification FI(A) Part FCL au sens des dispositions de la sous-partie J de l'annexe 1 partie FCL du règlement n° 1178-2011 alors même qu'ils ne détiennent pas un CPL(A) théorique comme requis au paragraphe FCL 915 FI.

Il apparaît en effet que cette conversion est justifiée au regard des exigences de connaissances théoriques qu'ils ont démontrées lors de l'acquisition de leur qualification FI(A) limité dans le cadre de l'application des dispositions nationales du FCL 1. La qualification FI(A) sera délivrée pour une durée courant jusqu'à la date d'expiration de la validité de la qualification FI(A) limité qu'elle remplace.

Conformément aux préconisations de l'article 4, paragraphe 5 « Licences nationales de pilotes existantes » du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011, le rapport de conversion remplit l'objectif de permettre aux instructeurs FI(A)L, de conserver, dans la mesure où cela est parfaitement possible au regard de leur aptitude technique, les privilèges antérieurement détenus.

b) Limitations associées :

Ces instructeurs pourront exercer les privilèges de la qualification FI(A) avec les limitations suivantes : dispenser la formation pour la délivrance, la prorogation et le renouvellement :

- d'une licence PPL(A) ;
- de qualifications de classe et de type pour les avions monopilotes monomoteurs, à l'exclusion des qualifications de classe ou de type monomoteurs à turbine et des qualifications de types des avions complexes hautes performances ;
- de la qualification de vol de nuit,

et sous réserve de remplir l'ensemble des conditions exigées par la section 1, en tant qu'elles les concernent ou la section 2 de la sous-partie J, à l'exception de l'exigence de détenir un CPL(A) théorique.

Ces instructeurs doivent en outre pouvoir conserver le privilège de former à la « qualification montagne » et, par conséquent, entrer dans la catégorie des FI(A) visés au FCL 915.MI, pour l'accès à cette qualification d'instructeur.

Le titulaire devra ensuite répondre aux conditions de prorogation ou de renouvellement contenues dans la sous-partie J de la Part FCL (paragraphe FCL 940. FI).

2. Les conditions requises pour la levée des restrictions précitées :

La limitation de cette qualification FI(A) peut être levée quand son titulaire aura répondu aux conditions ci-dessous :

- être titulaire, au minimum, de la licence CPL(A) ou satisfaire aux exigences de connaissances théoriques requises pour la délivrance d'une licence professionnelle de pilote d'avion CPL(A) ; et
- satisfaire aux exigences du paragraphe FCL 940.FI c) en remplissant les conditions de renouvellement de la qualification d'instructeur de vol FI(A).

Ces conditions sont presque équivalentes à celles qui étaient exigées dans le système national pour la levée de la limitation de la qualification FI(A).

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

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

Arrêté du 20 mars 2013 modifiant l'arrêté du 5 novembre 2002 relatif à l'aptitude physique et à la formation des personnes atteintes d'un handicap moteur sévère d'origine ostéo-articulaire, musculo-tendineuse ou neurologique pour l'exercice de fonctions de pilotage et l'arrêté du 24 novembre 2003 modifié relatif aux conditions d'aptitude physique et de formation des personnes atteintes d'un handicap moteur sévère d'origine musculo-tendineuse, ostéo-articulaire ou neurologique candidates à la délivrance ou au renouvellement d'un certificat médical de classe 1 associée à une licence de pilote professionnel avion

NOR : DEVA1303470A

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,
Vu le code des transports, notamment son article L. 6511-4 ;
Vu le code de l'aviation civile, notamment son article D-424-2 ;
Vu l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;
Vu l'arrêté du 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membres d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) ;
Vu l'arrêté du 5 novembre 2002 relatif à l'aptitude physique et à la formation des personnes atteintes d'un handicap moteur sévère d'origine ostéo-articulaire, musculo-tendineuse ou neurologique pour l'exercice de fonctions de pilotage ;
Vu l'arrêté du 24 novembre 2003 relatif aux conditions d'aptitude physique et de formation des personnes atteintes d'un handicap moteur sévère d'origine musculo-tendineuse, ostéo-articulaire ou neurologique candidates à la délivrance ou au renouvellement d'un certificat médical de classe 1 associée à une licence de pilote professionnel avion ;
Vu l'arrêté du 12 juillet 2005 relatif à l'aptitude physique et mentale du personnel navigant technique professionnel de l'aéronautique civile (FCL 3) ;
Vu l'avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile dans sa séance du 20 février 2013,

Arrête :

Art. 1^{er}. – Le *a* de l'article 1^{er} de l'arrêté du 5 novembre 2002 susvisé est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« *a*) Ne peut être prise que pour un candidat pour lequel il est établi que l'affection, la maladie ou la déficience n'est pas susceptible de le mettre subitement dans l'impossibilité d'utiliser l'aéronef de manière sûre ou de s'acquitter avec sécurité des fonctions qui lui sont assignées et qui a démontré à un instructeur agréé par le ministre chargé de l'aviation civile être capable, par ses propres moyens, de s'installer aux commandes de l'aéronef utilisé et de l'évacuer ; il doit également avoir démontré sa capacité à effectuer la visite prévol et à monter à bord de l'aéronef, le cas échéant avec une aide extérieure appropriée. »

Art. 2. – L'article 2 de l'arrêté du 5 novembre 2002 susvisé est complété comme suit :

« *j*) Qualification de vol aux instruments avion (IR [A]) monomoteur ;

k) Qualification d'instructeur. »

Art. 3. – Le deuxième alinéa de l'article 3 de l'arrêté du 5 novembre 2002 susvisé est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« Elle peut être renouvelée par le médecin examinateur si aucune évolution de l'état de santé du navigant n'est intervenue. Le conseil médical est de nouveau saisi du dossier deux ans après la première décision d'aptitude délivrée à titre dérogatoire. »

Art. 4. – Le deuxième alinéa de l'article 1^{er} de l'arrêté du 24 novembre 2003 susvisé, modifié par l'arrêté du 3 juin 2008, est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« Cette décision d'aptitude ne peut être prise que pour un candidat pour lequel il est établi que l'affection, la maladie ou la déficience n'est pas susceptible de le mettre subitement dans l'impossibilité d'utiliser l'avion de manière sûre ou de s'acquitter avec sécurité des fonctions qui lui sont assignées et qui a démontré à un instructeur habilité par le ministre chargé de l'aviation civile être capable, par ses propres moyens, de s'installer aux commandes de l'avion utilisé et de l'évacuer ; il doit également avoir démontré sa capacité à effectuer la visite prévol et à monter à bord de l'avion, le cas échéant avec une aide extérieure appropriée. »

Art. 5. – L'article 2 de l'arrêté du 24 novembre 2003 susvisé, modifié par l'arrêté du 3 juin 2008, est complété comme suit :

« d) Qualification d'instructeur. »

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 20 mars 2013.

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 3 avril 2013 relatif à l'organisation des épreuves de compétence linguistique des pilotes d'avions, d'hélicoptères, d'aéronefs à sustentation motorisée et de dirigeables

NOR : DEVA1305144A

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 ;

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 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 code des transports, notamment ses articles L. 6511-1 à L. 6511-10, L. 6521-1 et L. 6522-2 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 410-1 et R. 410-2 ;

Vu l'arrêté du 24 avril 2007 relatif à l'approbation des organismes chargés du contrôle du niveau des compétences linguistiques des pilotes d'avions et d'hélicoptères servant à prouver qu'ils sont capables de parler et comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques ;

Vu l'avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en date du 20 février 2013,

Arrête :

CHAPITRE I^{er}

Généralités

Art. 1^{er}. – Le contrôle du niveau de compétence à la langue anglaise ou à la langue française requis au paragraphe *b* du FCL 055 de la partie FCL de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 modifié susvisé se déroule selon les conditions prévues par le présent arrêté. Il comporte deux épreuves fixées aux articles 9 à 11.

Art. 2. – Le contrôle du niveau de compétence à la langue anglaise requis aux paragraphes *d* et *e* du FCL 055 de la partie FCL de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 modifié susvisé, se déroule selon les conditions prévues par le présent arrêté. Pour la délivrance initiale, le contrôle comporte trois épreuves fixées aux articles 12 et 14 à 16. Pour la prorogation et le renouvellement, le contrôle comporte deux épreuves fixées aux articles 13, 15 et 16.

Les candidats ayant satisfait au contrôle mentionné au présent article sont réputés avoir satisfait au contrôle de compétence à la langue anglaise mentionné à l'article 1^{er} avec le même niveau de compétence.

Art. 3. – Les épreuves de contrôle de niveau de compétence linguistique sont organisées par la direction générale de l'aviation civile. Les examinateurs faisant passer les épreuves sont nommés par décision du ministre chargé de l'aviation civile. Les examinateurs sont dénommés ci-après LPE (*Language Proficiency Examiner*).

Des épreuves de contrôle du niveau de compétence linguistique peuvent être réalisées auprès d'examineurs désignés agissant dans le cadre d'organismes approuvés à cet effet. Les conditions d'agrément de ces organismes sont fixées au chapitre V.

Cet agrément est limité à l'organisation des épreuves fixées aux articles 13, 15 et 16 en vue de la prorogation ou du renouvellement de la mention de compétence linguistique en langue anglaise de niveaux 4 et 5 aux détenteurs ou candidats à la qualification de vol aux instruments.

La compétence linguistique de niveau 6 ne peut être attestée que par un contrôle réalisé par la direction générale de l'aviation civile.

Art. 4. – Les examinateurs de compétence linguistique (LPE) doivent répondre aux conditions suivantes :

- a) Détenir les compétences linguistiques et aéronautiques appropriées ;
- b) Démontrer la compétence requise pour mener les contrôles ;
- c) Avoir reçu la formation technique complémentaire adaptée au matériel de contrôle mis à leur disposition ;
- d) Avoir suivi au moins une fois par an une séance de standardisation organisée par les services de l'aviation civile compétents ;
- e) Avoir effectué un contrôle de compétence linguistique ou une séance de standardisation au cours des quatre-vingt-dix jours qui précèdent la réalisation d'un nouveau contrôle.

Art. 5. – Les examinateurs de compétence linguistique (LPE) doivent détenir au moins le niveau de compétence linguistique qu'ils sont habilités à contrôler. A cette fin, ils passent les épreuves fixées aux articles 15 et 16 auprès d'un centre d'examen de la direction générale de l'aviation civile.

Pour être examinateur de compétence linguistique (LPE) le candidat doit obtenir au minimum le niveau 5 de compétence linguistique et une note d'au moins 15 sur 20 à chacune des épreuves prévues à l'alinéa précédent.

Les examinateurs doivent présenter des garanties morales et une intégrité propres à garantir la qualité et l'impartialité des contrôles. A cette fin, ils s'engagent par écrit, notamment, à n'exercer aucune activité d'instruction ou de formation au profit de candidats appelés à se présenter à ce contrôle pendant toute la période d'exercice de leur activité d'examineur LPE et pendant un an après la cessation de cette activité.

Les examinateurs qui ont besoin de proroger ou renouveler leur mention de compétence linguistique pour l'exercice des privilèges de pilote doivent faire mention, lors de leur inscription, de leur qualité d'examineur LPE afin que les supports du contrôle soient différents de ceux qu'ils utilisent dans l'exercice de leur activité d'examineur LPE.

Art. 6. – Les épreuves mentionnées aux articles 1^{er} et 2 sont notées sur la base des critères de prononciation, de structure, de vocabulaire, d'aisance, de compréhension et d'interaction, des niveaux définis dans l'échelle d'évaluation figurant à l'appendice 2 de la partie FCL de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 modifié susvisé.

Un jury d'examen est désigné par le ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 7. – A l'issue des épreuves, le candidat reçoit, sur demande, une attestation de réussite qui spécifie la langue et le niveau de l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques figurant à l'appendice 2 de la partie FCL de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 modifié susvisé.

La plus faible des notes obtenues par le candidat aux épreuves de vol fictif et d'écoute de bande détermine le niveau obtenu comme ci-après :

- le candidat dont la note la plus faible aux deux épreuves est au moins égale à 10 obtient le niveau 4 ;
- le candidat dont la note la plus faible aux deux épreuves est au moins égale à 14 obtient le niveau 5 ;
- le candidat dont la note la plus faible aux deux épreuves est au moins égale à 18 obtient le niveau 6.

La mention de compétence linguistique correspondante est apposée sur la licence avec le niveau obtenu et la date de fin de validité.

Art. 8. – Les durées de validité des mentions de compétence linguistique sont fixées au paragraphe c du FCL 055 de la partie FCL de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 modifié susvisé.

Dans le cas d'une délivrance ou d'un renouvellement, la validité de la mention de compétence linguistique court à compter de la date de réussite à l'examen ou du contrôle jusqu'à la fin du 48^e ou du 72^e mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué l'examen ou le contrôle, selon que le niveau de compétence démontré est de 4 ou 5.

Dans le cas d'une prorogation, la validité de la mention de compétence linguistique court à compter de la date de la fin de validité précédente jusqu'au dernier jour du 48^e ou du 72^e mois qui suit le mois au cours duquel cette validité a expiré.

Toutefois, lorsque le contrôle en vue de la prorogation de la mention de la compétence linguistique est effectué avant les douze mois qui précèdent la date de fin de validité de la mention, la validité de la mention court à compter de la date de réussite du contrôle jusqu'au dernier jour du 48^e ou du 72^e mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué ce contrôle.

CHAPITRE II

Contenu du contrôle du niveau de compétence en langue anglaise ou en langue française, requis au FCL 055 b

Art. 9. – Pour l'obtention, le renouvellement ou la prorogation d'une mention de compétence linguistique visée au paragraphe b du FCL 055 de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 modifié susvisé, le candidat doit satisfaire à un contrôle de niveau de compétence linguistique (anglais ou français). Ce contrôle consiste à passer les deux épreuves fixées aux articles 10 et 11, qui sont destinées à vérifier les aptitudes du candidat tant dans l'utilisation de phraséologies que dans le langage usuel.

Les pilotes de nationalité française peuvent obtenir une mention de compétence linguistique en langue française de niveau 6, sous réserve que leur dossier de navigant le justifie. Lorsque cette preuve ne résulte pas du dossier du navigant, le candidat doit satisfaire aux deux épreuves du contrôle de niveau de compétence linguistique.

Art. 10. – La première épreuve (vol fictif) est destinée à déterminer la capacité du candidat à communiquer aisément sur tout sujet intéressant les circonstances normales et anormales d'un vol. Le candidat doit être apte à comprendre et exécuter, en langue anglaise ou en langue française selon l'aptitude visée, les procédures radiotéléphoniques avec un organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Cette épreuve comporte l'exécution d'un vol fictif, y compris sa préparation. Le candidat doit s'exprimer et réagir de manière pertinente aux informations et aux instructions qui lui sont communiquées. Elle comprend également l'explication en anglais ou en français, selon l'aptitude visée, d'une situation inhabituelle dans le cadre d'items prédéterminés.

Le candidat n'est autorisé à s'exprimer qu'en anglais ou en français selon l'aptitude visée.

Cette épreuve, dont la durée maximum est de trente minutes (briefing/débriefing non inclus) pour chacun des candidats, est notée de 0 à 20. Toute note inférieure à 10 est éliminatoire.

Art. 11. – La deuxième épreuve (écoute de bande) est destinée à déterminer l'aptitude du candidat à écouter, comprendre et restituer des enregistrements réels d'une liaison entre un aéronef et un organisme de contrôle de la circulation aérienne et d'une émission météorologique (ATIS ou VOLMET).

Elle consiste pour le candidat à collationner par écrit, en anglais ou en français selon l'aptitude visée, certains éléments de la bande sonore écoutée.

Cette épreuve, dont la durée maximum est de quinze minutes (briefing/débriefing non inclus), est notée de 0 à 20. Toute note inférieure à 10 est éliminatoire.

CHAPITRE III

Contenu du contrôle du niveau de compétence en langue anglaise, requis au FCL 055 *d*

Art. 12. – Pour l'obtention d'une mention de compétence linguistique visée au paragraphe *d* du FCL 055 de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 modifié susvisé, le candidat doit satisfaire à un contrôle de niveau de compétence à la langue anglaise. Ce contrôle consiste à passer les trois épreuves fixées aux articles 14 à 16, qui sont destinées à vérifier les connaissances du candidat en anglais dans le domaine aéronautique au sol, en vol et avec les autres membres d'équipage.

Art. 13. – Pour la prorogation et le renouvellement d'une mention de compétence linguistique visée au paragraphe *d* du FCL 055 de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 modifié susvisé, le candidat doit satisfaire à un contrôle de niveau de compétence à la langue anglaise. Ce contrôle consiste à passer les deux épreuves fixées aux articles 15 et 16, qui sont destinées à vérifier les connaissances du candidat en anglais dans le domaine aéronautique en vol et avec les autres membres d'équipage.

Art. 14. – La première épreuve (QCM) est destinée à vérifier l'aptitude du candidat à lire, comprendre et utiliser des documents rédigés en langue anglaise relatifs à l'exécution d'un vol tels que, notamment, des manuels de vol et des manuels d'exploitation, des informations météorologiques, des données du plan de vol de circulation aérienne déposé, NOTAM, des cartes aéronautiques ainsi que des documents associés.

L'épreuve consiste en un questionnaire à choix multiples de dix questions.

Cette épreuve, dont la durée maximum est de quinze minutes (briefing/débriefing non inclus), est notée de 0 à 20. Toute note inférieure à 10 est éliminatoire.

Art. 15. – La deuxième épreuve (vol fictif) est destinée à déterminer la capacité du candidat à communiquer aisément sur tout sujet intéressant les circonstances normales et anormales d'un vol. Le candidat doit être apte à comprendre et exécuter, en langue anglaise, les procédures radiotéléphoniques avec un organisme de contrôle de la circulation aérienne et doit être apte à communiquer, dans cette même langue, avec les autres membres de l'équipage.

Cette épreuve comporte l'exécution d'un vol fictif y compris sa préparation. Le candidat doit s'exprimer et réagir de manière pertinente aux informations et aux instructions qui lui sont communiquées et échanger avec un autre candidat, avec lequel il est sensé constituer un équipage. Elle comprend également l'explication en anglais d'une situation inhabituelle dans le cadre d'items prédéterminés.

Lorsque l'interaction entre les candidats ne peut pas être jugée, le LPE peut intervenir.

Le candidat n'est autorisé à s'exprimer qu'en anglais.

Cette épreuve, dont la durée maximum est de trente minutes (briefing/débriefing non inclus) pour chacun des candidats, est notée de 0 à 20. Toute note inférieure à 10 est éliminatoire.

Art. 16. – La troisième épreuve (écoute de bande) est destinée à déterminer l'aptitude du candidat à écouter, comprendre et restituer des enregistrements réels d'une liaison entre un aéronef et un organisme de contrôle de la circulation aérienne et d'une émission météorologique (ATIS ou VOLMET).

Elle consiste pour le candidat à collationner par écrit, en anglais, certains éléments de la bande sonore écoutée.

Cette épreuve, dont la durée maximale est de quinze minutes (briefing/débriefing non inclus), est notée de 0 à 20. Toute note inférieure à 10 est éliminatoire.

Art. 17. – Les candidats qui ont suivi avec succès une formation intégrée, comprenant l'IR, dispensée en anglais et justifiant d'une attestation délivrée par l'organisme de formation, sont réputés avoir satisfait au contrôle pour l'obtention d'une mention de compétence de niveau 4 (opérationnel) à la langue anglaise, requis des titulaires d'une qualification de vol aux instruments conformément au paragraphe *d* du FCL 055 de la partie FCL de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 modifié susvisé.

CHAPITRE IV

Organisation des épreuves par la direction générale de l'aviation civile

Art. 18. – En application de l'article 3, le pôle examens de la direction de la sécurité de l'aviation civile de la direction générale de l'aviation civile assure l'organisation des épreuves de contrôle des compétences linguistiques. A ce titre :

- il décide de l'ouverture ou de la fermeture des centres d'examen ;
- il nomme les chefs de centre d'examen et veille à la disponibilité des locaux et du matériel d'examen nécessaire ;
- il assure la publicité, par tout moyen jugé approprié, du calendrier des examens précisant la date des épreuves ;
- il gère les inscriptions des candidats ;
- il notifie les résultats aux candidats.

Art. 19. – Lors des épreuves, les candidats doivent justifier de leur identité au moyen d'un document officiel comportant une photographie.

Pour les candidats français et les ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un autre Etat partie à l'Espace économique européen, les documents acceptés sont :

- la carte nationale d'identité ;
- le passeport ou tout document équivalent.

Les autres candidats doivent présenter tout document officiel équivalent délivré par les autorités de leur pays d'origine et traduit par la représentation de ce pays en France.

Art. 20. – Les sujets d'examen appartiennent à la direction générale de l'aviation civile. Ils sont réutilisables à l'occasion d'autres épreuves. Afin de garantir la confidentialité du contrôle, les sujets ne peuvent être ni emportés, ni copiés, ni communiqués par quelque moyen que ce soit.

Art. 21. – Les candidats ne peuvent utiliser pendant les épreuves que les instruments et documents autorisés par le pôle examens. Ils ne doivent avoir aucune communication entre eux (excepté lors de l'exercice de situation inhabituelle) ou avec l'extérieur. Sont notamment interdits, pendant toute la durée des épreuves, l'usage des téléphones portables qui doivent être débranchés et rangés avant l'entrée en salle, les assistants électroniques ainsi que tout appareil susceptible de transmettre ou de communiquer une information ou de gêner de quelque manière que ce soit le bon déroulement des épreuves. Le non-respect de ces consignes peut entraîner l'expulsion immédiate du candidat par le chef de centre, indépendamment d'éventuelles sanctions pour fraude.

Art. 22. – Toute fraude ou tentative de fraude entraîne l'exclusion du candidat de la salle d'examen par le chef de centre. En cas d'incident au cours de l'épreuve, un rapport est envoyé avec l'ensemble des pièces au pôle examens mentionné à l'article 18. Ce dernier instruit le dossier en relation avec le centre d'examen concerné.

Art. 23. – Les sanctions pouvant être appliquées à l'encontre de tout candidat ayant commis ou tenté de commettre une fraude au cours des épreuves ou ayant falsifié des documents à l'occasion de l'examen ou en vue de modifier les résultats sont les suivantes :

- l'exclusion de l'épreuve en cours, sur décision du chef de centre ;
- l'interdiction de se présenter ultérieurement, pendant une durée qui ne peut être supérieure à deux ans, à tout examen aéronautique organisé par la direction générale de l'aviation civile prononcée par le directeur général de l'aviation civile, sur proposition de la direction de la sécurité de l'aviation civile.

Ces sanctions sont prononcées après que les personnes concernées ont été mises en mesure de présenter leurs observations.

Art. 24. – Les résultats sont notifiés individuellement aux candidats à l'issue des épreuves. Ils peuvent faire l'objet de publicité par tout moyen jugé utile par l'administration. Sur demande, le candidat reçoit une attestation du niveau de compétence linguistique obtenu.

CHAPITRE V

**Conditions d'approbation des organismes privés
chargés du contrôle du niveau des compétences linguistiques (LPO)**

Section 1

Conditions de délivrance de l'approbation

Art. 25. – En application de l'article 3, des organismes peuvent être approuvés par le ministre chargé de l'aviation civile pour organiser les épreuves de prorogation et de renouvellement d'une mention de compétence linguistique en langue anglaise visée au paragraphe *d* du FCL 055 de l'annexe I du règlement 1178/2011 modifié susvisé et dans les conditions fixées au présent arrêté. Ils sont dénommés ci-après LPO (*Language Proficiency Organisation*).

L'approbation permet aux LPO d'organiser les contrôles permettant d'attester le niveau 4 ou 5 de l'échelle d'évaluation fixée à l'appendice 2 de la partie FCL de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 modifié susvisé.

Les épreuves doivent être programmées pour être conduites par un binôme d'examineurs constitué d'un LPE de l'Autorité et d'un LPE de l'organisme approuvé dont au moins un pilote.

Pour la prorogation de la mention de compétence linguistique de niveau 4, les épreuves peuvent être réalisées sur simulateur. La méthode d'évaluation est spécifiée en annexe II du présent arrêté.

Art. 26. – Cette approbation ne peut être délivrée que si les conditions suivantes sont remplies :

a) Le lieu d'établissement principal et le siège social de l'organisme LPO sont situés sur le territoire français ;

b) Les services compétents ont la possibilité de contrôler la conformité des normes aux conditions du présent arrêté ;

c) L'organisme LPO remplit toutes les conditions correspondant au type de contrôle organisé conformément aux dispositions du présent arrêté et de ses annexes ;

d) L'organisme LPO justifie d'un volume d'activité minimal assurant le bon fonctionnement du LPO et correspondant aux besoins fixés par la direction générale de l'aviation civile.

Art. 27. – Les dispositions prises par l'organisme LPO pour l'application du présent arrêté, en vue d'assurer l'organisation des contrôles de compétence linguistique mentionnés à l'article 25, y compris le système qualité mentionné à l'article 32, sont décrites dans un document dénommé « spécifications d'approbation pour les contrôles de compétence linguistique », ci-après dénommé « spécifications techniques ».

Ce document, qui doit être conforme à un document type figurant en annexe I au présent arrêté, est joint à la demande d'approbation.

L'ensemble des dispositions contenues dans ce document, y compris les méthodes de contrôle, doivent permettre de réaliser les contrôles de compétence linguistique requis au FCL 055 *d* de la partie FCL de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 modifié susvisé et de l'échelle d'évaluation fixée à l'appendice 2 de la partie FCL de l'annexe I dudit règlement, dans les conditions fixées au présent arrêté. Ces spécifications techniques sont approuvées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 28. – Après étude de la demande, l'organisme LPO est inspecté pour vérifier s'il répond aux conditions du présent arrêté. Sous réserve d'une inspection satisfaisante, l'approbation est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile pour une durée maximale initiale d'un an. Elle peut être renouvelée pour une durée maximale de trois ans.

Section 2

Contenu de l'approbation

Art. 29. – Les « spécifications techniques » mentionnées à l'article 27 ainsi que leurs amendements doivent être tenus à jour, portés à la connaissance et tenus à disposition des personnels chargés, par l'organisme habilité, de responsabilités dans l'exécution des contrôles de compétence linguistique et appliquées strictement.

Art. 30. – Le LPO doit mettre en place une structure adaptée à la nature et au volume des contrôles effectués, ainsi que des installations et des moyens matériels adaptés.

Art. 31. – Afin d'assurer un processus de contrôle impartial, le LPO doit être juridiquement indépendant de tout organisme de formation aux langues ou à l'utilisation des langues pour les communications aéronautiques.

Art. 32. – Le LPO doit disposer de procédures comportant un « système de gestion de la qualité » qui permet de s'assurer de la conformité à toutes les exigences réglementaires appropriées de manière à établir et maintenir une totale conformité avec les normes de contrôle, les standards et les procédures. Ce système permet de détecter toute déficience et d'y remédier par des actions correctrices. Il met à la disposition des personnels chargés d'organiser les contrôles une documentation technique appropriée exposant de façon claire les procédures à suivre. Le système de gestion de la qualité doit à tout moment garantir un niveau de qualité des contrôles.

Art. 33. – Le LPO démontre qu'il dispose d'un personnel d'encadrement technique et d'examineurs de compétence linguistique (LPE) qualifiés et en nombre suffisant pour assurer un niveau de qualité et une homogénéité satisfaisante dans les contrôles.

Il doit démontrer qu'il maintient la confidentialité du matériel de contrôle. Le personnel d'encadrement est chargé de l'organisation des contrôles. Une liste du personnel, y compris d'encadrement, est incluse dans le document « spécifications techniques ».

Art. 34. – Les examinateurs de compétence linguistique (LPE) doivent répondre aux exigences fixées aux articles 4 et 5 du présent arrêté.

Le LPO établit et tient à jour pour chaque examinateur un dossier contenant l'ensemble des pièces rendant compte du niveau initial et de la formation et du maintien des compétences des examinateurs.

Section 3

Fonctionnement de l'organisme

Art. 35. – Une fois l'agrément obtenu, le LPO peut exercer les privilèges attachés aux « spécifications techniques ».

Art. 36. – Le LPO doit pouvoir à tout moment démontrer aux services compétents qu'il satisfait aux dispositions du présent arrêté. Le ministre chargé de l'aviation civile fait vérifier par les services compétents que les dispositions contenues dans le présent arrêté sont respectées. A ce titre, ils peuvent prendre part à des séances de contrôle. Lors de ces inspections, les services compétents ont accès aux locaux où se déroulent les contrôles, aux archives de l'organisme, aux documents d'approbation, aux dossiers de contrôles, aux dossiers d'examineurs, et à tout autre document jugé utile. Le rapport d'inspection est communiqué à l'organisme.

Art. 37. – Le LPO établit et tient à jour pour chaque candidat qu'il évalue un dossier des contrôles comportant notamment l'identité, les différentes pièces et rapports détaillés des contrôles effectués, et le niveau de compétence linguistique obtenu. Il tient ces dossiers à la disposition des services compétents. Chaque dossier doit être conservé au moins sept ans. Ces dossiers doivent être portés à la connaissance des intéressés et visés par eux.

Art. 38. – A l'issue d'un contrôle, le responsable du LPO ou son suppléant désigné adresse aux services compétents un rapport signé indiquant la date et le résultat du contrôle, et le niveau de compétence atteint.

Art. 39. – Le LPO est tenu de faire évoluer son organisation en fonction de la complexité et du volume des contrôles effectués et de l'évolution de la réglementation, afin de garantir un niveau de qualité des contrôles constant. Toute modification apportée par le LPO aux dispositions incluses dans les « spécifications techniques » est soumise à l'approbation du ministre chargé de l'aviation civile. Celui-ci peut demander que ces dispositions soient modifiées s'il apparaît qu'elles ne permettent pas de garantir le niveau de qualité exigé des contrôles.

Art. 40. – Le LPO doit préparer et tenir à jour un « guide du contrôle des compétences linguistiques » contenant les informations et les instructions nécessaires aux examinateurs pour s'acquitter de leurs tâches et pour guider les navigants sur la manière de répondre aux exigences du contrôle. Le guide doit indiquer les objectifs et buts du contrôle pour chaque phase du contrôle auxquels les candidats doivent se conformer. Il doit être conforme à un guide d'évaluation établi par les services de l'aviation civile compétents.

Art. 41. – Le ministre chargé de l'aviation civile peut suspendre ou retirer l'approbation de LPO si les conditions techniques ayant présidé à la délivrance de l'approbation ne sont plus respectées, notamment s'il apparaît que la qualité ou l'impartialité des contrôles n'est plus garantie.

Art. 42. – Dans des circonstances exceptionnelles, un LPE peut être désigné par le ministre chargé de l'aviation civile pour faire contrôler les compétences linguistiques hors d'un organisme approuvé.

Art. 43. – Les agréments LPO qui ont été délivrés en vertu de l'arrêté du 24 avril 2007 relatif à l'approbation des organismes chargés du contrôle du niveau de compétence linguistique des pilotes d'avions et d'hélicoptères servant à prouver qu'ils sont capables de parler et comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, sont réputés avoir été délivrés conformément au présent arrêté jusqu'à l'issue de la période de validité en cours. A l'issue de cette période de validité, l'agrément doit être renouvelé.

Les LPO adaptent leurs spécifications techniques, leurs procédures et leurs manuels pour être conformes au présent arrêté au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Art. 44. – L'arrêté du 24 avril 2007 fixant le régime de l'examen d'aptitude linguistique en langue française ou en langue anglaise selon les règles de vol à vue, l'arrêté du 27 janvier 2000 relatif au régime de l'examen d'aptitude à la langue anglaise pour les navigants de l'aéronautique civile candidats à la qualification de vol aux instruments, l'arrêté du 24 avril 2007 relatif à l'organisation par la direction générale de l'aviation civile du contrôle de niveau de compétence linguistique en langue anglaise ou française des personnels navigants de l'aéronautique civile et l'instruction du 22 novembre 2007 relative à l'approbation des organismes LPO pouvant assurer le contrôle du niveau de compétence linguistique des pilotes d'avions et d'hélicoptères servant à prouver qu'ils sont capables de parler et comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques sont abrogés.

Art. 45. – 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 3 avril 2013.

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

A N N E X E S

A N N E X E I

SPÉCIFICATIONS D’APPROBATION DE L’ORGANISME

Organisation :

Organisation financière et administrative de l’organisme démontrant un fonctionnement autonome et indépendant par rapport aux organismes de formation linguistique.

Structure de l’organisme (organigramme détaillé).

Moyens :

Plan des locaux.

Moyens matériels utilisés (salle, et/ou sur entraîneur de vol synthétique...)

Liste nominative du personnel d’encadrement.

Liste nominative des examinateurs (LPE).

Procédures (permettant d’assurer le respect des normes de contrôle des compétences linguistiques telles que décrites au FCL 055 *d* et à l’appendice 2 de la partie FCL de l’annexe I au règlement 1178/2011 modifié) :

Description de l’organisation des contrôles.

Description du matériel de contrôle.

Description des outils de contrôle (bandes préenregistrées, banques de données...).

Description des modalités de contrôle et de notation.

Description des procédures établies en vue de maintenir la confidentialité des outils de contrôle.

Description du maintien des compétences du personnel chargé d’effectuer les contrôles des compétences linguistiques.

Manuel qualité.

Guide du contrôle des compétences linguistiques.

Dossiers :

Descriptif du dossier des contrôles des navigants.

Descriptif du dossier d’examinateurs.

Conditions d’archivage des dossiers et mode d’accès aux documents.

A N N E X E II

ÉVALUATION D’UN NIVEAU 4 EN SÉANCE D’ENTRAÎNEMENT AU SIMULATEUR

Cette méthode d’évaluation est organisée sous la responsabilité d’un organisme LPO approuvé pour cette alternative au contrôle. La séance d’entraînement doit être adaptée pour cette évaluation (radiocommunication en anglais). Le LPE doit s’assurer du maintien de la confidentialité des sujets.

Afin d’assurer son rôle de surveillance, la direction de la sécurité de l’aviation civile doit être informée par le LPO quinze jours avant l’organisation d’une telle évaluation.

Cette méthode d’évaluation ne permet d’attribuer qu’un niveau 4 ou un échec, et ne peut être utilisée qu’une fois, sur deux prorogations de niveau de compétence linguistique langue anglaise.

L’évaluation des objectifs visés lors des épreuves d’écoute de bande et de vol fictif est réalisée au cours du déroulement de la séance d’entraînement. A l’issue, le candidat passe la partie situation inhabituelle de l’épreuve vol fictif FCL 055 *d*.

L’évaluation de la compétence linguistique doit être réalisée par deux LPE en simultané ou différé. La séance doit être enregistrée et conservée par le LPO dans les délais fixés à l’article 37.

Pour conduire ce type d’évaluation, l’instructeur dispensant la séance d’entraînement doit répondre à toutes les exigences LPE fixées à l’article 4 du présent arrêté ou être accompagné d’au moins un LPE.

En cas de désaccord entre les deux LPE, le LPO soumet le cas au pôle examens de la direction de la sécurité de l’aviation civile qui fixera le niveau final.

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

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

Arrêté du 26 mars 2013 modifiant l'arrêté du 22 septembre 1998 relatif au certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit (CNSK), l'arrêté du 12 septembre 2003 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef sans responsable de navigabilité de type (CDNR), l'arrêté du 15 mars 2005 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef (CNRA), l'arrêté du 28 février 2006 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (CNRAC) et fixant les exigences relatives aux licences et qualifications des personnels de conduite des aéronefs visées aux a), b) et d) de l'annexe II au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008

NOR : DEVA1305446A

Publics concernés : pilotes d'aéronefs en kit, d'aéronefs sans certificats de navigabilité de type, d'aéronefs de construction amateur et d'aéronefs de collection.

Objet : licences et qualifications des pilotes des aéronefs exclus du champ d'application 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.

Entrée en vigueur : le texte est directement applicable le lendemain du jour de sa publication.

Notice : le présent arrêté complète les dispositions des arrêtés relatifs aux aéronefs pour lesquels le règlement (UE) n° 1178/2011 précité, dont les dispositions concernant les licences entrent en vigueur le 8 avril 2013, ne fait pas obligation de détenir un titre communautaire conforme à ce dispositif.

La France ayant fait le choix de ne pas mettre en place un système de licences spécifiques pour le pilotage de ces aéronefs, l'arrêté modificatif du 26 mars 2013 a pour objet de préciser cette position en indiquant, pour chacun des arrêtés concernés, que les aéronefs visés doivent être pilotés avec un titre relevant du droit commun communautaire.

Références : le présent arrêté peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

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 ;

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 règlement (UE) n° 1178/2011 modifié 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 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 22 septembre 1998 relatif au certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit ;

Vu l'arrêté du 12 septembre 2003 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef sans responsable de navigabilité de type (CDNR) ;

Vu l'arrêté du 15 mars 2005 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef (CNRA) ;

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

Arrête :

Art. 1^{er}. – L'article 17 de l'arrêté du 22 septembre 1998 susvisé relatif au certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit (CNSK) est complété d'un article 17 *bis* ainsi rédigé :

« *Art. 17 bis.* – Licences et qualifications des pilotes.

Sous réserve des dispositions de l'article 17 ci-dessus, les personnels prenant part à l'exploitation des aéronefs détenant un CNSK satisfont aux exigences du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011. »

Art. 2. – L'article 12 de l'arrêté du 12 septembre 2003 susvisé relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef sans responsable de navigabilité de type (CDNR) est complété d'un article 12 *bis* ainsi rédigé :

« *Art. 12 bis.* – Licences et qualifications des pilotes.

Sous réserve des dispositions de l'article 12 ci-dessus, les personnels prenant part à l'exploitation des aéronefs détenant un CDNR satisfont aux exigences du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011. »

Art. 3. – L'article 12 de l'arrêté du 15 mars 2005 susvisé relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef (CNRA) est complété d'un article 12 *bis* ainsi rédigé :

« *Art. 12 bis.* – Licences et qualifications des pilotes.

Sous réserve des dispositions de l'article 12 ci-dessus, les personnels prenant part à l'exploitation des aéronefs détenant un CNRA satisfont aux exigences du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011. »

Art. 4. – L'article 19 de l'arrêté du 28 février 2006 susvisé relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (CNRAC) est complété d'un article 19 *bis* ainsi rédigé :

« *Art. 19 bis.* – Licences et qualifications des pilotes.

Sous réserve des dispositions de l'article 19 ci-dessus, les personnels prenant part à l'exploitation des aéronefs détenant un CNRAC satisfont aux exigences du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011. »

Art. 5. – Les personnels prenant part à l'exploitation des aéronefs visés aux a), b) et d) de l'annexe II au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 satisfont aux exigences du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011.

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 26 mars 2013.

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

TRANSPORTS, MER ET PÊCHE

Arrêté du 11 juin 2013 portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore

NOR : TRAA1312846A

Le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche,

Vu le règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 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 ;

Vu le code de l'environnement, notamment son article L. 120-1 ;

Vu la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, notamment son article 37 ;

Vu l'arrêté du 28 août 1978 modifié portant classification des certificats de navigabilité ;

Vu la participation du public organisée du 18 avril au 13 mai 2013 en application de l'article L. 120-1 du code de l'environnement,

Arrête :

Art. 1^{er}. – La classification des avions légers selon leur indice de performance sonore (CALIPSO) permet de classer les avions selon leur indice de performance sonore. Les avions légers peuvent être classés dans l'une des quatre classes mentionnées à l'article 4 du présent arrêté.

Art. 2. – Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

Avion léger : un avion équipé d'un ou plusieurs moteurs à piston et d'hélices à pas fixe, dont la masse maximale au décollage est inférieure ou égale à 8 618 kg. Il s'agit d'un avion :

– muni d'un certificat de navigabilité ou d'un certificat de navigabilité restreint au sens du règlement (UE) n° 748/2012 susvisé, annexe I, partie 21, section B ;

– muni d'un certificat de navigabilité, d'un certificat de navigabilité spécial ou d'un certificat de navigabilité restreint d'aéronef sans responsable de navigabilité de type au sens de l'arrêté du 28 août 1978 susvisé.

Indice de performance sonore (IP) : l'indice traduisant la performance acoustique de l'avion léger. Plus la valeur de l'indice de performance sonore est élevée, plus l'avion est silencieux.

Art. 3. – La définition et les modalités d'obtention de l'indice de performance sonore sont mentionnées dans l'annexe au présent arrêté (1).

Art. 4. – La classification des avions légers s'établit comme suit :

– classe A : avions dont l'indice de performance sonore est égal ou supérieur à 60 ;

– classe B : avions dont l'indice de performance sonore est égal ou supérieur à 30 et inférieur à 60 ;

– classe C : avions dont l'indice de performance sonore est égal ou supérieur à 0 et inférieur à 30 ;

– classe D : avions dont l'indice de performance sonore est inférieur à 0.

La classe des avions répertoriés est consultable sur le site du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, <http://www.developpement-durable.gouv.fr>, en suivant le fil d'Ariane transports, secteur aérien, aviation légère, générale et hélicoptères, insertion dans l'environnement.

Art. 5. – Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} juillet 2013.

Art. 6. – 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 11 juin 2013.

Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur général
de l'aviation civile,*
P. GANDIL

(1) L'annexe au présent arrêté sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

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

Décret n° 2013-565 du 26 juin 2013 modifiant le livre VII de la partie réglementaire du code de l'aviation civile

NOR : TRAA1242038D

Publics concernés : autorité responsable des enquêtes de sécurité pour l'aviation civile.

Objet : définition des procédures applicables aux enquêtes de sécurité pour l'aviation civile.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : en cas d'accident grave d'aviation civile, une enquête de sécurité est réalisée par le bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA). Le décret permet d'adapter aux nouvelles normes européennes les modalités de la déclaration, auprès du BEA, des accidents et incidents graves. Ainsi, la responsabilité de la déclaration, qui incombe à ce jour principalement au commandant de bord, est transférée à la société exploitante de l'aéronef. Les prestataires de services civils de navigation aérienne, garants de la sécurité des vols, sont également tenus d'informer sans retard le BEA en cas d'accident ou d'incident.

Références : le code de l'aviation civile modifié par le présent décret peut être consulté, dans sa rédaction issue de cette modification, sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Vu le 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 ;

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 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 ;

Vu le code des transports (partie législative), notamment les livres VI et VIII de la première partie et les livres II et VII de la sixième partie ;

Vu le code de l'aviation civile (partie réglementaire : Décrets en Conseil d'Etat), notamment le livre VII ;

Vu l'avis du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie en date du 13 décembre 2012 ;

Vu l'avis du gouvernement de la Polynésie française en date du 18 décembre 2012 ;

Vu la saisine du conseil territorial de Saint-Barthélemy en date du 22 novembre 2012 ;

Vu la saisine du conseil territorial de Saint-Pierre-et-Miquelon en date du 22 novembre 2012 ;

Vu la saisine du conseil général de Mayotte en date du 23 novembre 2012 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décrète :

Art. 1^{er}. – Le livre VII du code de l'aviation civile (partie réglementaire : Décrets en Conseil d'Etat) est modifié conformément aux articles 2 à 4 du présent décret.

Art. 2. – L'intitulé du livre VII est remplacé par l'intitulé suivant : « Enquête de sécurité relative aux accidents ou incidents ».

Art. 3. – Le titre II du livre VII est ainsi modifié :

1° L'article R. 722-2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. R. 722-2.* – 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. » ;

2° L'article R. 722-3 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. R. 722-3.* – 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. » ;

3° L'article R. 722-4 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. R. 722-4.* – 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. »

Art. 4. – 1° Les dispositions du présent décret sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

2° Pour l'application du présent décret en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna, dans les Terres australes et antarctiques françaises, à Saint-Barthélemy et à Saint-Pierre-et-Miquelon et, jusqu'au 1^{er} janvier 2014, à Mayotte, les références faites 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 et au 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 sont remplacées par les règles en vigueur en métropole en vertu desdits règlements.

Art. 5. – La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, le ministre des outre-mer et le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 26 juin 2013.

JEAN-MARC AYRAULT

Par le Premier ministre :

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

DELPHINE BATHO

*Le ministre des outre-mer,
VICTORIN LUREL*

*Le ministre délégué
auprès de la ministre de l'écologie,
du développement durable et de l'énergie,
chargé des transports,
de la mer et de la pêche,*

FRÉDÉRIC CUVILLIER

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

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

Arrêté du 31 juillet 2013 modifiant l'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 : DEVA1318416A

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

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, 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'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,

Arrête :

Art. 1^{er}. – Le *b* de l'article 3 de l'arrêté du 5 avril 2012 susvisé est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« *b* Les dispositions de la sous-partie B (licence de pilote d'aéronef léger) ; toutefois, les dispositions relatives à la licence de pilote d'aéronef léger (avion) LAPL(A) peuvent s'appliquer à compter du 8 avril 2013 ; ».

Art. 2. – Le *b* de l'article 5 de l'arrêté du 5 avril 2012 susvisé est modifié comme suit :

La date du « 8 avril 2015 » est remplacée par la date du « 8 avril 2014 ».

Art. 3. – Au *e* de l'article 5 de l'arrêté susvisé, après les mots : « licences de pilote d'aéronef léger », il est inséré les mots : « de licences de pilote privé avion ».

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 31 juillet 2013.

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 ET DE L'ÉNERGIE

TRANSPORTS, MER ET PÊCHE

Arrêté du 11 septembre 2013 relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile

NOR : TRAA1318948A

Publics concernés : entités mettant en œuvre ou responsables de la mise en œuvre des mesures de sûreté dans le domaine de l'aviation civile, notamment les exploitants d'aérodrome, les transporteurs aériens, les agents habilités, les chargeurs connus, les fournisseurs habilités, les fournisseurs connus, les sociétés de sûreté aéroportuaire ainsi que les personnes ayant accès à une zone de sûreté à accès réglementé, les personnels navigants et les passagers aériens.

Objet : cet arrêté vise à édicter les mesures de sûreté qui doivent être mises en œuvre dans le but de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : la réglementation nationale portant sur les mesures de sûreté de l'aviation civile est mise en conformité avec la réglementation européenne, notamment les règlements d'application du règlement (CE) n° 300/2008. Le présent arrêté abroge notamment l'arrêté du 12 novembre 2003 relatif aux mesures de sûreté du transport aérien.

Références : le présent arrêté est pris en application du décret n° 2012-832 du 29 juin 2012 relatif à la sûreté de l'aviation civile. Il peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

Le ministre de l'économie et des finances, le ministre de l'intérieur, le ministre des outre-mer et le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche,

Vu le 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, ensemble le règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;

Vu le règlement (CE) n° 859/2008 de la Commission du 20 août 2008 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion ;

Vu le règlement (CE) n° 272/2009 de la Commission du 2 avril 2009 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 ;

Vu le règlement (UE) n° 1254/2009 de la Commission du 18 décembre 2009 fixant les critères permettant aux Etats membres de déroger aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile et d'adopter d'autres mesures de sûreté ;

Vu le code des transports, notamment le titre IV du livre III de la sixième partie ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 213-1-1, R. 213-1-2, R. 213-2, R. 213-2-1, R. 213-3, R. 213-3-2, R. 213-3-3, R. 213-5-1, R. 213-5-3 et R. 217-3 ;

Vu le décret n° 2012-832 du 29 juin 2012 relatif à la sûreté de l'aviation civile, notamment son article 16 ;

Vu l'arrêté du 19 décembre 2008 portant organisation de la direction de la sécurité de l'aviation civile,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – Sauf dans les cas où leur mise en œuvre est assurée par les services de l'Etat, les exploitants d'aérodrome, les entreprises de transport aérien, les personnes autorisées à occuper ou utiliser le côté piste d'un

aérodrome, les entreprises ou organismes agréés en qualité d'agent habilité, de chargeur connu, de fournisseur habilité ou désignés en qualité de fournisseur connu, les occupants des lieux à usage exclusif et les organismes de formation appliquent, chacun en ce qui le concerne, les normes de sûreté prévues en annexe au présent arrêté.

Art. 2. – I. – L'annexe au présent arrêté peut être modifiée, en ce qui concerne les dispositions relevant de leur compétence conjointe, par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports. Les articles correspondants sont identifiés dans l'annexe au présent arrêté par le sigle I-T placé dans leur titre après le numéro.

II. – L'annexe au présent arrêté peut être modifiée, en ce qui concerne les dispositions relevant de sa seule compétence, par un arrêté pris par le ministre chargé des transports. Les articles correspondants seront identifiés par le sigle T placé dans leur titre après le numéro.

Art. 3. – I. – Les dispositions du présent arrêté sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et à Wallis-et-Futuna.

II. – Pour l'application du présent arrêté en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna, à Saint-Barthélemy et à Saint-Pierre-et-Miquelon aux aérodromes ouverts au trafic commercial international, les références au règlement (CE) n° 300/2008 susvisé, au règlement (UE) n° 185/2010 susvisé et au règlement (UE) n° 1254/2009 susvisé sont remplacées par les règles en vigueur en métropole en vertu desdits règlements.

En Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et à Saint-Pierre-et-Miquelon, sur les aérodromes autres que ceux mentionnés à l'alinéa précédent, l'autorité administrative compétente peut prendre des mesures de sûreté prescrites en application des règles en vigueur en métropole.

Pour l'application du présent arrêté à Mayotte, jusqu'au 1^{er} janvier 2014, les références au règlement (CE) n° 300/2008 susvisé, au règlement (UE) n° 185/2010 susvisé et au règlement (UE) n° 1254/2009 susvisé sont remplacées par les règles en vigueur en métropole en vertu desdits règlements.

III. – Pour son application en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et à Wallis-et-Futuna, les pouvoirs conférés au préfet sont exercés par le représentant de l'Etat.

IV. – Pour son application en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et à Saint-Pierre-et-Miquelon les pouvoirs conférés au directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile sont exercés, selon le cas, par le directeur de l'aviation civile, le directeur du service d'Etat de l'aviation civile ou le chef du service de l'aviation civile.

Art. 4. – L'arrêté du 12 novembre 2003 relatif aux mesures de sûreté du transport aérien est abrogé.

L'arrêté du 3 décembre 2010 relatif aux mesures de sûreté du fret aérien est abrogé.

L'arrêté du 20 avril 2011 relatif à l'introduction de liquides, aérosols et gels à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé des aéroports et à bord des cabines des aéronefs par des passagers en correspondance est abrogé.

L'arrêté du 18 avril 2012 relatif à la vérification de concordance entre passagers et bagages de soute est abrogé.

L'arrêté du 27 juillet 2012 relatif à l'organisation de la surveillance des aérodromes est abrogé.

La décision n° 06-1609 du 2 novembre 2006 relative aux articles prohibés est abrogée.

Art. 5. – La directrice générale des douanes et droits indirects, le directeur général de la police nationale, le directeur général de la gendarmerie nationale, 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 11 septembre 2013.

*Le ministre délégué
auprès du ministre de l'écologie,
du développement durable et de l'énergie,
chargé des transports,
de la mer et de la pêche,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du transport aérien,
P. SCHWACH*

Le ministre de l'économie et des finances,

Pour le ministre et par délégation :

*La directrice générale des douanes
et droits indirects,*

H. CROCQUEVIELLE

Le ministre de l'intérieur,

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur général
de la police nationale,*

C. BALAND

*Le général d'armée, directeur général
de la gendarmerie nationale,*

D. FAVIER

Le ministre des outre-mer,
Pour le ministre et par délégation :
Le préfet, délégué général à l'outre-mer,
T. DEGOS

A N N E X E

MESURES DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

1. Le titre 1^{er} contient les dispositions générales relatives à la sûreté, ne se rattachant à aucun chapitre particulier de l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 susvisé et du règlement (UE) n° 185/2010.

2. Le titre 2 contient les dispositions se rattachant aux chapitres précisés par les annexes du règlement (CE) n° 300/2008 susvisé et du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé. Les chapitres, sections et sous-sections du titre 2 de la présente annexe correspondent aux chapitres, sections et sous-sections des annexes du règlement (CE) n° 300/2008 susvisé et du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé.

3. Les articles de la présente annexe sont numérotés comme suit :

[chapitre]-[section(*)]-[sous-section(*)] - [numéro de l'article].

Par exemple :

- le deuxième article du chapitre B(a) du titre 1^{er} est numéroté B-2 ;
- le quatrième article de la sous-section 5(b) de la section 2(c) du chapitre 1(d) du titre 2 est numéroté 1-2-5-4 ;
- le deuxième article de la section 1(e) du chapitre 4(f) du titre 2 est numéroté 4-1-2.

La présente annexe peut être modifiée par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports pour les dispositions relevant de leur compétence conjointe. Les articles correspondants sont identifiés par le sigle I-T placé dans leur titre après le numéro.

La présente annexe peut également être modifiée, par un arrêté pris par le ministre chargé des transports, pour les dispositions relevant de sa seule compétence. Les articles correspondants seront identifiés par le sigle T placé dans leur titre après le numéro.

(*) Le cas échéant.

(a) Chapitre B : « Programmes de sûreté ».

(b) Sous-section 5 : « Exigences supplémentaires applicables aux titres de circulation aéroportuaire ».

(c) Section 2 : « Contrôle des accès ».

(d) Chapitre 1^{er} : « Sûreté aéroportuaire ».

(e) Section 1 : « Inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine ».

(f) Chapitre 4 : « Passagers et bagages de cabine ».

SOMMAIRE

Titre 1^{er} : Dispositions générales :

Chapitre A : Règles générales.

Chapitre B : Programmes de sûreté.

Chapitre C : Tests de performance en situation opérationnelle.

Titre 2 : Mesures de sûreté :

Chapitre 1^{er} : Sûreté aéroportuaire.

Section 1 : Exigences en matière de planification aéroportuaire.

Section 2 : Contrôle des accès.

Section 3 : Inspection filtrage des personnes autres que les passagers et des objets qu'elles transportent.

Section 4 : Inspection filtrage des véhicules.

Section 5 : Surveillance, rondes et autres contrôles physiques.

Chapitre 2 : Zones délimitées des aéroports.

Chapitre 3 : Sûreté des aéronefs.

Chapitre 4 : Passagers et bagages de cabine.

Section 1 : Inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine.

Section 2 : Protection des passagers et des bagages de cabine.

Chapitre 5 : Bagages de soute.

Section 1 : Inspection filtrage des bagages de soute.

Section 2 : Protection des bagages de soute.

Section 3 : Procédure de vérification de concordance entre passagers et bagages.

Section 4 : Articles prohibés.

Chapitre 6 : Fret et courrier.

- Section 1 : Contrôles de sûreté du fret et du courrier.
- Section 2 : Inspection/filtrage.
- Section 3 : Agents habilités.
- Section 4 : Chargeurs connus.
- Chapitre 7 : Courrier de transporteur aérien et matériel de transporteur aérien.
- Chapitre 8 : Approvisionnements de bord.
- Chapitre 9 : Fournitures destinées aux aéroports.
- Chapitre 10 : Mesures de sûreté en vol.
- Chapitre 11 : Recrutement et formation du personnel.
- Chapitre 12 : Equipements de sûreté.

TITRE 1^{er}

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE A

Règles générales

Article A-1 I-T

Aérodromes concernés

Par dérogation aux dispositions de la présente annexe, les aérodromes et les zones délimitées des aérodromes visés à l'article 1^{er} du règlement (UE) n° 1254/2009 de la Commission du 18 décembre 2009 peuvent faire l'objet de mesures de sûreté adaptées et procurant un niveau de protection adéquat sur la base d'une évaluation locale des risques.

Ces mesures sont précisées par un arrêté du préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome, pris en application de l'article R. 213-1-2 du code de l'aviation civile.

Article A-2 I-T

Définitions

Au sens du présent arrêté, on désigne par :

1. « Accès commun » : point de passage des personnes, des véhicules, du fret et des biens vers le côté piste ou une zone de sûreté à accès réglementé d'un aérodrome, dès lors que ce point de passage est utilisable par les usagers de l'aérodrome en dehors de toute disposition particulière limitant cette utilisation à un usager ou à plusieurs usagers identifiés.
2. « Accès privatif » : point de passage vers le côté piste ou vers une zone de sûreté à accès réglementé autre qu'un accès commun.
3. « Personne morale autorisée à occuper le côté piste » : personne morale autorisée par l'exploitant d'aérodrome à occuper le côté piste ou les zones le constituant à des fins professionnelles et pouvant éventuellement exploiter un accès privatif à ces zones.
4. « Personne morale autorisée à utiliser le côté piste » : personne morale autorisée par l'exploitant d'aérodrome à utiliser le côté piste ou les zones le constituant à des fins professionnelles.
5. « Installation commune » : toute installation d'un aérodrome ne se situant pas dans une partie privative.
6. « Lieu à usage exclusif » : partie privative d'un aérodrome située côté piste et occupée par une entité disposant du statut d'occupant de lieu à usage exclusif.
7. « Trafic annuel commercial » : la moyenne du nombre de passagers au départ sur les vols de transport, effectués contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, au cours de trois années civiles consécutives écoulées.
8. « Service(s) compétent(s) de l'Etat » : le ou les services de l'Etat chargés de la surveillance et du contrôle de la mise en œuvre des mesures de sûreté.

Article A-3 I-T

Mesures complémentaires des opérateurs

Les dispositions de la présente annexe ne font pas obstacle à l'établissement de mesures complémentaires à l'initiative des organismes, personnes ou entreprises mentionnées au L. 6341-2 du code des transports dès lors que leur mise en œuvre ne se fait pas au détriment desdites dispositions.

Article A-4

Mesures relatives aux vols sensibles

Des mesures particulières peuvent être prises 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, pour application à tout ou partie des vols en provenance de ou en partance vers certaines destinations.

Ces mesures portent notamment sur la fouille et la protection des aéronefs, les contrôles appliqués aux personnels y accédant, les articles prohibés, les mesures appliquées aux passagers à l'enregistrement, à l'inspection filtrage, à l'embarquement et au débarquement, les mesures appliquées aux bagages de soute, au fret, au courrier, au matériel et aux approvisionnements lors de leur inspection filtrage ou lors de leur chargement ou déchargement de l'aéronef.

Article A-5 I-T

Mise à disposition des documents

Tous les documents établis en application de la législation nationale et de la réglementation européenne et nationale en matière de sûreté de l'aviation civile sont tenus à la disposition des services compétents de l'Etat.

Article A-6 I-T

*Personnes morales autorisées
à occuper ou utiliser le côté piste*

L'exploitant d'aérodrome établit et tient à jour la liste des personnes morales autorisées par lui à occuper ou à utiliser le côté piste.

Article A-7 I-T

Occupants de lieu à usage exclusif

Le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome peut délivrer le statut d'occupant de lieu à usage exclusif à une personne morale ou à un ensemble de personnes morales à condition :

1. Qu'il dispose d'installations privatives ; et
2. Qu'il exploite un accès privatif au côté piste, à une zone de sûreté à accès réglementé ou à une partie critique de zone de sûreté à accès réglementé donnant sur les installations privatives précitées ; et
3. Qu'il nécessite un nombre minimum de titres de circulation accompagnée, défini par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome, ne permettant l'accès qu'à ce lieu à usage exclusif ; et
4. Qu'il respecte les modalités spécifiques complémentaires définies par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome pour la délivrance du statut.

CHAPITRE B

Programmes de sûreté

Article B-1 I-T

Etablissement et maintien d'un programme de sûreté

Les exploitants d'aérodrome, les entreprises de transport aérien, les personnes morales autorisées à occuper ou à utiliser le côté piste, les agents habilités et les fournisseurs habilités élaborent, appliquent et tiennent à jour un programme de sûreté conformément aux articles 12, 13 et 14 du règlement (CE) n° 300/2008 susvisé ainsi qu'aux points 6.3.1.2 et 8.1.3.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé.

Article B-2 I-T

Contenu des programmes de sûreté

Le programme de sûreté mentionné à l'article B-1 précise, notamment :

1. La dénomination et l'adresse de l'établissement ou pour une société, la raison sociale et l'adresse du siège telles qu'inscrites sur un extrait K *bis* du registre du commerce et des sociétés ou, à défaut, sur un journal d'annonces légales datant de moins de deux ans ou sur document équivalent pour les sociétés étrangères ;
2. Le nom et les coordonnées de la ou des personnes désignées comme responsables de sa mise en œuvre au niveau national et local ;

3. Les modalités de recours à la sous-traitance, notamment la répartition des tâches de sûreté entre les différents intervenants ;

4. Les dispositions relatives à l'assurance qualité devant décrire la manière dont l'entité veille au respect de ses méthodes et procédures ;

5. Les modalités de recrutement et de formation du personnel ;

6. Le cas échéant, le plan général des installations de l'entité dans lesquelles sont mises en œuvre des mesures de sûreté.

Il précise également pour chaque mesure ou obligation qui est du ressort de l'entité :

7. Le lieu où la mesure est mise en œuvre ;

8. Les équipements de détection ou autres moyens physiques mis en œuvre ;

9. Les modalités d'exploitation, en mode normal et en mode dégradé, ainsi que les personnes chargées de leur mise en œuvre.

Article B-3 I-T

Assurance qualité interne

Dans le cadre de l'assurance qualité mentionnée au point 4 de l'article B-2, l'entité doit, notamment :

1. Désigner une personne responsable en matière d'assurance qualité, indépendante des responsables des tâches opérationnelles, chargée de surveiller la conformité des mesures de sûreté mises en œuvre avec l'ensemble des exigences, normes et procédures applicables ;

2. Décrire les procédures et consignes de contrôle de l'exécution des mesures de sûreté, incluant notamment la fréquence de ces contrôles et les consignes d'établissement des comptes rendus d'incident ainsi que les personnes chargées des contrôles ;

3. Etablir un dispositif de rapport et d'analyse relatif aux incidents d'exécution des mesures de sûreté. Ce dispositif doit comporter un système de retour d'information aux responsables mentionnés au point 2 de l'article B-2 ;

4. Etablir un processus de correction en cas d'insuffisances mises en évidence dans l'analyse des incidents d'exploitation, permettant la résolution de celles-ci.

Article B-4 I-T

Sous-traitance d'une mesure de sûreté

I. – Lorsqu'une entité citée à l'article B-1 a recours à un sous-traitant, son dispositif d'assurance qualité tel que mentionné à l'article B-3 intègre le contrôle qualité de l'activité de ce sous-traitant, afin, notamment, de s'assurer du respect par ce dernier des obligations découlant de la réglementation de l'Union européenne et de la législation et réglementation nationales relatives à la sûreté de l'aviation civile.

II. – Lorsqu'une documentation liée à la mise en œuvre d'une mesure de sûreté est établie en application de la législation nationale et de la réglementation européenne ou nationale et lorsque ladite mesure de sûreté est sous-traitée, cette documentation fait mention du donneur d'ordre.

Article B-5 I-T

Modalités de recrutement et de formation du personnel

Dans le cadre des modalités de recrutement et de formation du personnel mentionnées au point 5 de l'article B-2, l'entité décrit notamment :

1. Les modalités de mise en œuvre des formations initiales, notamment « sur le tas » lorsque cette dernière est exigée, et périodiques ;

2. Le cas échéant, les modalités d'évaluation des compétences des personnels formés.

Article B-6 I-T

Modifications du programme de sûreté et suivi

I. – Les entités citées à l'article B-1 informent l'autorité administrative compétente mentionnée à l'article R. 213-2-1 du code de l'aviation civile, rapidement et au plus tard dans les dix jours ouvrables après leur prise d'effet, des modifications apportées à leur programme de sûreté.

II. – Sans préjudice du I, des dispositions de l'article 1^{er}-1-1 et des dispositions d'application du chapitre 12 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé, toute modification envisagée du programme de sûreté qui nécessite une analyse de conformité au regard de la législation nationale ou la réglementation européenne et nationale en vigueur est transmise à l'autorité administrative compétente au moins quinze jours ouvrables avant la prise d'effet envisagée de ladite modification.

III. – Le délai mentionné au II est porté à quarante-cinq jours ouvrables lorsque ladite modification concerne les procédures de mise en œuvre de l'inspection filtrage des personnes autres que les passagers et des objets qu'elles transportent, l'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine ou l'inspection filtrage des bagages de soute.

CHAPITRE C

Tests de performance en situation opérationnelle

Article C-1 I-T

Tests de performance en situation opérationnelle

I. – En application de l'article R. 213-5-1 du code de l'aviation civile, des tests de performance en situation opérationnelle sont mis en œuvre conformément aux dispositions du présent article.

II. – Les organismes, personnes ou entreprises mentionnées au L. 6341-2 du code des transports peuvent réaliser des tests de performance en situation opérationnelle dans le cadre de leur programme d'assurance qualité pour les mesures de sûreté qu'ils mettent en œuvre ou dont ils ont la responsabilité de la mise en œuvre. Ces tests peuvent porter sur l'évaluation de l'application effective des mesures de sûreté suivantes :

1. Contrôle de l'accès aux zones de sûreté à accès réglementé ;
2. Protection des aéronefs ;
3. Inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine ;
4. Inspection filtrage du personnel et des objets transportés ;
5. Inspection filtrage du fret ou du courrier ;
6. Protection du fret et du courrier ;
7. Inspection filtrage des bagages de soute.

III. – Sans préjudice des dispositions prévues au II du présent article, les exploitants d'aérodrome réalisent des tests de performance en situation opérationnelle sur les mesures de sûreté prévues aux points 3 et 4 du II du présent article sur les aérodromes dont le trafic annuel commercial dépasse trois millions de passagers.

IV. – Les tests de performance en situation opérationnelle sont organisés selon des procédures normalisées et réalisés selon la méthodologie définie par le directeur général de l'aviation civile.

Les entités réalisant des tests de performance en situation opérationnelle signent un protocole avec le directeur général de l'aviation civile. Elles élaborent des procédures de mise en œuvre au sein de leur programme de sûreté. S'agissant des exploitants d'aérodrome mentionnés au III du présent article, ce protocole inclut des objectifs quantitatifs et des fréquences de réalisation de tests définis en concertation avec les services compétents de l'Etat.

V. – Les entités réalisant des tests de performance en situation opérationnelle établissent un bilan mensuel communiqué au préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome.

VI. – Lorsque les tests de performance en situation opérationnelle prévoient la possibilité d'une introduction d'articles prohibés en zone de sûreté à accès réglementé, leur réalisation est subordonnée à une autorisation préalable délivrée à l'entité concernée par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome.

VII. – Les tests de performance en situation opérationnelle ont un caractère inopiné pour les agents qui en font l'objet.

VIII. – Les entités mettant en œuvre des tests de performance en situation opérationnelle prennent des garanties raisonnables afin d'assurer l'anonymat des personnes réalisant ces tests.

TITRE 2

MESURES DE SÛRETÉ

CHAPITRE 1^{er}

Sûreté aéroportuaire

Section 1

Exigences en matière de planification aéroportuaire

Article 1-1-1 I-T

Exigences en matière de planification aéroportuaire

I. – L'exploitant d'aérodrome ou la personne morale autorisée à occuper le côté piste est chargé de l'application du point 1.1.1 de l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 susvisé.

II. – Lorsque des créations ou modifications d'installations aéroportuaires concernent :

1. Une modification des limites entre les différentes zones définies par le préfet ou le statut de ces zones ;

2. Une modification des accès à ces zones, les entités concernées mentionnées au I du présent article procèdent à ces créations ou modifications conformément aux dispositions établies par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome.

Article 1-1-2 I-T

Limites entre les zones de l'aéroport

L'exploitant d'aérodrome ou la personne morale autorisée à occuper le côté piste est responsable, selon le cas, de la mise en œuvre de la sous-section 1.1.1. de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé.

Article 1-1-3 I-T

Etablissement et fouille des zones de sûreté à accès réglementé et des parties critiques

L'exploitant d'aérodrome ou la personne morale autorisée à occuper ou à utiliser le côté piste, selon le cas, met en œuvre les fouilles de sûreté prévues par les points 1.1.2.2, 1.1.2.3, 1.1.3.3 et 1.1.3.4 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé, hormis pour ce qui concerne les aéronefs.

Section 2

Contrôle des accès

Sous-section 1

Accès au côté piste

Article 1-2-1-1 I-T

Mise en place d'un service gestionnaire chargé des autorisations d'accès au côté piste et des laissez-passer pour l'accès au côté piste

En application des modalités fixées par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome, l'exploitant d'aérodrome met en place un service gestionnaire chargé :

1. D'accueillir le public concerné par les autorisations d'accès au côté piste et les laissez-passer des véhicules dans cette zone ;
2. De vérifier la recevabilité des dossiers déposés ;
3. De fabriquer les autorisations d'accès au côté piste et les laissez-passer des véhicules ;
4. De remettre l'autorisation d'accès au côté piste sur présentation d'un document attestant l'identité de son bénéficiaire ;
5. De remettre les laissez-passer pour l'accès au côté piste des véhicules ;
6. De récupérer et de procéder à la destruction des autorisations et, le cas échéant, des laissez-passer et d'en rendre compte au préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome.

En tant que de besoin, l'exploitant d'aérodrome peut-être autorisé par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome à confier la mise en œuvre de ce service gestionnaire à un sous-traitant.

Article 1-2-1-2

Catégories de personnes réputées détenir l'autorisation d'accès au côté piste

Les personnes réputées détenir l'autorisation d'accès au côté piste prévue par l'article R. 213-3-2 du code de l'aviation civile sont les suivantes :

1. Les personnels des services compétents de l'Etat porteurs d'une carte professionnelle ;
2. Les fonctionnaires de la police nationale, les militaires de la gendarmerie et les agents des douanes, porteurs d'une carte professionnelle ou munis d'une commission d'emploi ;
3. Les titulaires d'un titre de circulation mentionné à l'article 1-2-5-1 valable pour l'aérodrome ;
4. Les titulaires d'un certificat de membre d'équipage ;
5. Les titulaires d'une licence de navigant ;
6. Les élèves pilotes porteurs d'un document justifiant d'une entrée en formation.

Article 1-2-1-3

Catégories de véhicules réputés détenir le laissez-passer pour l'accès au côté piste

Les véhicules de service des services compétents de l'Etat, les véhicules de service des fonctionnaires de la

police nationale, des militaires de la gendarmerie et des agents des douanes, les véhicules mentionnés au point 1.2.6.9 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé ainsi que les véhicules disposant du laissez-passer prévu par le point 1.2.2.3 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé valide pour l'aérodrome sont réputés détenir le laissez-passer pour l'accès au côté piste prévue par le point 1.2.1.3 de l'annexe précitée.

Sous-section 2

Accès aux zones de sûreté à accès réglementé

Article 1-2-2-1 I-T

*Mise en place du contrôle d'accès
en zone de sûreté à accès réglementé*

L'exploitant d'aérodrome ou la personne morale autorisée à occuper le côté piste opérant un accès privatif, selon le cas :

1. Met en œuvre les contrôles d'accès prévus aux points 1.2.2.4 et 1.2.2.6 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé et procède à la vérification de la validité de la carte d'embarquement ou d'un équivalent pour le secteur d'embarquement considéré ;

2. S'assure, en cas d'accès accompagné, de la présence de l'accompagnateur lors de l'accès à la zone de sûreté à accès réglementé.

Article 1-2-2-2 I-T

*Obligations relatives à la mise en place
du contrôle d'accès en zone de sûreté à accès réglementé*

Sur les aérodromes pour lesquels plus de quarante personnes détiennent un titre de circulation aéroportuaire, pour chaque accès à la zone de sûreté à accès réglementé, l'entité responsable de la mise en place et de l'exploitation du contrôle d'accès conserve la liste des personnes autres que les passagers ayant utilisé l'accès pendant les trente derniers jours.

Article 1-2-2-3 I-T

*Autorisations d'accès en zone de sûreté à accès réglementé
pour les titulaires d'une licence de navigant et les élèves pilotes*

Les autorisations permettant d'accéder en zone de sûreté à accès réglementé en application du *d* du point 1.2.2.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé sont :

1. Les licences de navigants ;
2. Un document justifiant d'une entrée en formation pour les élèves pilotes.

Article 1-2-2-4 I-T

*Obligations des personnes accédant
en zone de sûreté à accès réglementé*

Les personnes qui accèdent aux zones de sûreté à accès réglementé :

1. Se soumettent au dispositif en vigueur de contrôle de la validité de l'un des documents visés aux points 1.2.2.2 *b* à *e* de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé et présentent un document attestant de leur identité sauf en cas d'identification biométrique ;

2. N'entravent pas ou ne neutralisent pas le fonctionnement normal des dispositifs de contrôle d'accès à la zone de sûreté à accès réglementé ;

3. Ne facilitent pas l'entrée de personnes dépourvues des autorisations nécessaires en zone de sûreté à accès réglementé.

Article 1-2-2-5 I-T

*Obligations des passagers accédant en zone
de sûreté à accès réglementé*

Sans préjudice des dispositions de l'article 5-1-4, un passager ne peut accéder en zone de sûreté à accès réglementé que dans le but d'embarquer ou de demeurer à bord d'un aéronef ou d'en débarquer.

Article 1-2-2-6 I-T

*Exemptions de contrôle d'accès pour les personnes autres que les passagers
quittant temporairement une partie critique de zone de sûreté à accès réglementé*

Les personnes autres que les passagers mentionnées au point 1.3.2.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé sont exemptées de contrôle d'accès.

Sous-section 3

Certificats de membre d'équipage et titres
de circulation aéroportuaire

Article 1-2-3-1 I-T

*Vérification des antécédents pour la délivrance des certificats
de membre d'équipage et des titres de circulation aéroportuaire*

Pour l'application du point 1.2.3.1 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé, la possession de l'habilitation prévue à l'article L. 6342-3 du code des transports vaut réalisation de l'alinéa *b* du point 11.1.3 de ladite annexe.

Article 1-2-3-2 I-T

*Obligations des entreprises de transport aérien établissant des certificats de membre d'équipage
et des entités faisant la demande de titres de circulation aéroportuaire*

L'entreprise de transport aérien établissant des certificats de membre d'équipage ou l'entité faisant la demande de titres de circulation aéroportuaire :

1. Est responsable de la mise en œuvre des points *a* et *c* de la vérification des antécédents prévue au point 11.1.3 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé ;
2. S'assure que la personne qui demande à bénéficier d'un certificat de membre d'équipage ou d'un titre de circulation est à jour d'une des formations mentionnées à la sous-section 11.2.6 de l'annexe précitée.
3. Notifie sans délai la perte, le vol ou la non-restitution :
 - a) Au service gestionnaire défini pour l'aérodrome, pour le titre de circulation aéroportuaire ;
 - b) Aux services compétents de l'Etat, pour le certificat de membre d'équipage.

Article 1-2-3-3 I-T

*Obligations des titulaires d'un certificat de membre d'équipage, d'un titre de circulation aéroportuaire,
d'une licence de navigant et des élèves pilotes*

Les titulaires d'un certificat de membre d'équipage, d'un titre de circulation aéroportuaire ou d'une licence de navigant ainsi que les élèves pilotes porteurs d'un document justifiant d'une entrée en formation :

1. Ne le prêtent pas à un tiers pour quelque motif que ce soit ;
2. Sans préjudice du point 1.2.3.4 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé, le présentent sur requête aux personnes en charge de la surveillance ou des rondes mentionnées au point 1.5.1 de ladite annexe.

Article 1-2-3-4 I-T

*Obligations supplémentaires des titulaires
d'une licence de navigant et des élèves pilotes*

Les titulaires d'une licence de navigant ainsi que les élèves pilotes porteurs d'un document justifiant d'une entrée en formation signalent sans délai son vol ou sa perte aux services compétents de l'Etat.

Article 1-2-3-5 I-T

*Obligations supplémentaires des membres d'équipage, des titulaires d'une licence de navigant
et des élèves pilotes accédant aux zones de sûreté à accès réglementé*

Les membres d'équipage, les personnes titulaires d'une licence de navigant et les élèves pilotes porteurs d'un document justifiant d'une entrée en formation ne peuvent accéder aux zones listées au point 1.2.7.1 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé que pour les besoins d'un vol.

Sous-section 4

Exigences supplémentaires applicables
aux certificats de membre d'équipage

Article 1-2-4-1 I-T

*Obligations supplémentaires des entreprises de transport aérien
établissant des certificats de membre d'équipage*

L'entreprise de transport aérien délivre le certificat de membre d'équipage mentionné au *b* du 1.2.2.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé pour chaque membre d'équipage rattaché à l'un de ses établissements situés sur le territoire national.

Elle s'assure que la personne qui demande à bénéficier d'un certificat de membre d'équipage est habilitée conformément à l'article L. 6342-3 du code des transports

Elle ne remet le certificat de membre d'équipage que sur présentation d'un document attestant l'identité de son bénéficiaire.

Elle retire leur certificat aux personnels concernés à l'échéance de leur contrat de travail et procède à leur destruction.

Article 1-2-4-2 I-T

*Obligations supplémentaires des titulaires d'un certificat de membre
d'équipage établi par une entreprise de transport aérien française*

Le titulaire du certificat de membre d'équipage prévu par l'article 1-2-4-1 :

1. Signale sans délai son vol ou sa perte à l'entreprise de transport aérien qui l'a établi ou, si ce n'est pas possible, aux services compétents de l'Etat ;

2. Dès la cessation de son activité, restitue celui-ci à l'entreprise de transport aérien qui l'a établi ou, si ce n'est pas possible, aux services compétents de l'Etat.

Sous-section 5

Exigences supplémentaires applicables
aux titres de circulation aéroportuaire

Article 1-2-5-1

Liste des titres de circulation aéroportuaire

I. – Sont considérés comme des titres de circulation aéroportuaire valables mentionnés au *c* du point 1.2.2.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé :

1. Les titres de circulation aéroportuaire délivrés dans les conditions prévues aux II et III de l'article R. 213-3-3 du code de l'aviation civile. Ces titres de circulation donnent accès à tout ou partie de la zone de sûreté à accès réglementé du ou des aéroports concernés.

2. Les titres de circulation temporaires délivrés par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aéroport aux personnes titulaires d'un des titres de circulation prévus au 1 du I du présent article valide sur un ou plusieurs autres aéroports. Le titre de circulation aéroportuaire est alors constitué du titre de circulation temporaire et d'un titre de circulation prévu au 1 du I du présent article. La durée de validité du titre de circulation temporaire n'excède ni la durée du titre de circulation aéroportuaire mentionné au 1 du I du présent article ni la durée prévisible de l'activité de son titulaire en zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport concerné.

II. – L'habilitation prévue au I de l'article R. 213-3 du code de l'aviation civile, préalable à la délivrance d'un titre de circulation aéroportuaire, est délivrée pour une durée maximale de trois ans.

Article 1-2-5-2 I-T

Entité faisant la demande de titres de circulation aéroportuaire

L'entité faisant la demande de titres de circulation aéroportuaire prévus par le *c* du point 1.2.2.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé est :

1. Soit l'exploitant d'aéroport ;

2. Soit la personne morale autorisée à occuper ou à utiliser le côté piste.

Article 1-2-5-3 I-T

*Mise en place d'un service gestionnaire
chargé des titres de circulation aéroportuaire*

En application des modalités fixées par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome, sous réserve, pour les aérodromes dont le cahier des charges est approuvé par décret, des dispositions particulières relatives à la sûreté, l'exploitant d'aérodrome met en place un service gestionnaire chargé :

1. D'accueillir le public concerné par les titres de circulation aéroportuaire dans les zones de sûreté à accès réglementé ;
2. De vérifier la recevabilité des dossiers déposés ;
3. De renseigner la base de données informatique des titres de circulation ;
4. De fabriquer les titres de circulation ;
5. De remettre le titre de circulation sur présentation d'un document attestant l'identité de son bénéficiaire ;
6. De récupérer et de procéder à la destruction des titres de circulation aéroportuaire et d'en rendre compte au préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome.

En tant que de besoin, l'exploitant d'aérodrome peut être autorisé par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome à confier la mise en œuvre de ce service gestionnaire à un sous-traitant.

Lorsque l'exploitant d'aérodrome ne peut pas disposer d'un accès à la base de données informatique des titres de circulation, son service gestionnaire n'est pas chargé du renseignement de cette base de données ainsi que de la fabrication et de la destruction des titres de circulation aéroportuaire.

Article 1-2-5-4

*Obligations supplémentaires des entités
faisant la demande de titres de circulation aéroportuaire*

L'entité faisant la demande du titre de circulation aéroportuaire :

1. Déclare sans délai au service gestionnaire défini pour l'aérodrome les évolutions intervenues dans les activités des personnes agissant pour son compte lorsque ces évolutions impliquent la fin de validité d'un titre de circulation ou la modification des domaines accessibles ;
2. Informe, sans délai et par écrit, le titulaire du titre de circulation aéroportuaire qui ne justifie plus d'une activité en zone de sûreté à accès réglementé ou dont le titre est arrivé en fin de validité de son obligation de restituer son titre de circulation ;
3. Organise un service de collecte des titres de circulation périmés et les restitue sans délai au service gestionnaire défini pour l'aérodrome.

Article 1-2-5-5

*Obligations supplémentaires des titulaires
d'un titre de circulation aéroportuaire*

Le titulaire du titre de circulation aéroportuaire :

1. Signale sans délai son vol ou sa perte à l'entité qui a formulé la demande du titre ;
2. N'accède qu'aux secteurs qui lui ont été autorisés, uniquement pour les besoins de son activité professionnelle sur l'aérodrome considéré ;
3. Restitue celui-ci, dès la cessation de son activité dans la zone de sûreté à accès réglementé de l'aérodrome, à l'entité qui a formulé la demande ou, si ce n'est pas possible, aux services compétents de l'Etat.

Article 1-2-5-6

*Détection des utilisations frauduleuses
de titres de circulation aéroportuaire*

Les exploitants d'accès communs ou privatifs mettent en place un système donnant une assurance raisonnable que toute tentative d'utilisation d'un titre perdu, volé ou non retourné soit détectée, conformément au point 1.2.5.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé.

L'exploitant d'aérodrome établit, tient à jour et communique sans délai aux personnes morales autorisées à occuper le côté piste et opérant un accès privatif la liste des titres perdus, volés ou non retournés valides pour ce point d'accès.

Sous-section 6

Exigences applicables aux laissez-passer pour véhicule

Article 1-2-6-1 I-T

Entité faisant la demande de laissez-passer pour véhicule

L'entité faisant la demande du laissez-passer prévu par le point 1.2.2.3 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé est :

1. Soit l'exploitant d'aérodrome ;
2. Soit la personne morale autorisée à occuper ou à utiliser le côté piste.

Article 1-2-6-2 I-T

Mise en place d'un service gestionnaire chargé des laissez-passer pour l'accès en zone de sûreté à accès réglementé

En application des modalités fixées par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome, l'exploitant d'aérodrome met en place un service gestionnaire chargé :

1. D'accueillir le public concerné par les laissez-passer des véhicules dans les zones de sûreté à accès réglementé ;
2. De vérifier la recevabilité des dossiers déposés ;
3. De fabriquer les laissez-passer des véhicules ;
4. De remettre les laissez-passer des véhicules pour l'accès en zone de sûreté à accès réglementé ;
5. De récupérer et de procéder à la destruction des laissez-passer, et d'en rendre compte au préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome.

En tant que de besoin, l'exploitant d'aérodrome peut être autorisé par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome à confier la mise en œuvre de ce service gestionnaire à un sous-traitant.

Article 1-2-6-3 I-T

Obligations des entités faisant la demande d'un laissez-passer

L'entité faisant la demande de laissez-passer :

1. Notifie sans délai la perte, le vol ou le non-retour de ce dernier au service gestionnaire défini pour l'aérodrome.
2. Appose de façon apparente sur le véhicule le nom de l'entreprise et, le cas échéant, son logo ;
3. Tient à jour la liste des véhicules disposant d'un laissez-passer et déclare sans délai au service gestionnaire défini pour l'aérodrome le changement de statut d'un véhicule qui ne justifie plus d'un accès à la zone de sûreté à accès réglementé et lui restitue le laissez-passer correspondant.

Article 1-2-6-4 I-T

Obligations des utilisateurs de véhicules disposant d'un laissez-passer

L'utilisateur d'un véhicule disposant d'un laissez-passer :

1. S'assure que le laissez-passer correspondant aux autorisations d'accès nécessaires est apposé sur le véhicule pendant toute la durée de son séjour côté piste ou en zone de sûreté à accès réglementé d'un aérodrome ;
2. Signale sans délai son vol ou sa perte à l'entité qui a formulé la demande du laissez-passer.

Article 1-2-6-5 I-T

Détection des utilisations frauduleuses de titres de laissez-passer

Les exploitants d'accès communs ou privatifs mettent en place un système donnant une assurance raisonnable que toute tentative d'utilisation d'un laissez-passer perdu, volé ou non retourné soit détectée, conformément au point 1.2.6.8 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé.

L'exploitant d'aérodrome établit, tient à jour et communique sans délai aux personnes morales autorisées à occuper le côté piste et opérant un accès privatif la liste des laissez-passer perdus, volés ou non retournés valides pour ce point d'accès.

Sous-section 7

Accès accompagné

Article 1-2-7-1 I-T

Accès accompagné des passagers

Lorsqu'il ne voyage pas dans le cadre d'un contrat de transport, un passager est accompagné en zone de sûreté à accès réglementé par le commandant de bord ou par son représentant.

Le commandant de bord ou son représentant, si ce dernier est membre de l'équipage, est alors dispensé du *a* du point 1.2.7.3 du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé.

Article 1-2-7-2 I-T

Accès accompagné au côté piste

Une personne ne disposant pas d'autorisation d'accès au côté piste peut y accéder à condition d'être accompagnée d'une personne titulaire de cette autorisation.

L'accompagnant respecte alors les *c* et *d* du point 1.2.7.3 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé.

Article 1-2-7-3 I-T

Titre de circulation accompagnée

Le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome délivre les titres de circulation accompagnée en vue d'autoriser l'accès accompagné en zone de sûreté à accès réglementé aux personnes dépourvues de l'habilitation prévue au I de l'article R. 213-3 du code de l'aviation civile.

Article 1-2-7-4 I-T

Obligations des entités faisant la demande d'un titre de circulation accompagnée

L'entité faisant la demande de titre de circulation accompagnée :

1. Fait accompagner, en permanence, en zone de sûreté à accès réglementé, la personne pour laquelle elle a obtenu un titre d'accès accompagné par une personne à laquelle elle a délivré, spécifiquement pour cet accompagnement, l'autorisation mentionnée au *b* du point 1.2.7.3 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé ;

2. Notifie sans délai la perte, le vol ou le non-retour du titre à l'entité qui l'a délivré.

Article 1-2-7-5 I-T

Obligations supplémentaires des occupants de lieu à usage exclusif concernant les titres de circulation accompagnée valides pour le seul lieu à usage exclusif

Par dérogation et selon des modalités définies par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome, l'occupant d'un lieu à usage exclusif délivre les titres de circulation accompagnée valides pour le seul lieu à usage exclusif.

Sans préjudice des obligations des entités faisant la demande de titres de circulation accompagnée, l'occupant du lieu à usage exclusif s'assure alors que la personne demandant à en bénéficier justifie d'une activité dans le lieu à usage exclusif.

Article 1-2-7-6 I-T

Obligations des titulaires d'un titre de circulation accompagnée

Le titulaire d'un titre de circulation accompagnée ne se déplace en zone de sûreté à accès réglementé qu'avec l'accompagnant désigné par l'entité à l'origine de la demande du titre.

Article 1-2-7-7 I-T

Obligations de l'accompagnant

L'accompagnant mentionné au point 1.2.7.3 du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé :

1. Détient l'autorisation mentionnée à l'article 1-2-7-4 de la présente annexe ;
2. Signale immédiatement aux services compétents de l'Etat toute impossibilité d'assurer l'accompagnement.

Section 3

Inspection filtrage des personnes autres que les passagers et des objets qu'elles transportent

Article 1-3-1 I-T

Mise en place de l'inspection filtrage des personnes autres que les passagers et des objets qu'elles transportent

L'exploitant d'aérodrome ou la personne morale autorisée à occuper le côté piste et opérant un accès privatif met en œuvre l'inspection filtrage des personnes autres que les passagers et des objets qu'elles transportent conformément aux dispositions de la section 1.3 de l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 susvisé.

Article 1-3-2 I-T

Obligations relatives à la mise en place de l'inspection filtrage des personnes autres que les passagers et des objets qu'elles transportent

L'entité mentionnée à l'article 1-3-1 :

1. Assure le service d'inspection filtrage des personnes autres que les passagers autorisées à pénétrer en zone de sûreté à accès réglementé qui se présentent aux postes d'inspection filtrage et des objets qu'elles transportent ;
2. Informe immédiatement les services compétents de l'Etat lorsqu'une personne pénètre en zone de sûreté à accès réglementé en s'étant soustraite à l'inspection filtrage ou en ayant conservé un article prohibé découvert lors de cette inspection filtrage ;
3. Informe immédiatement les services compétents de l'Etat de toute situation qui ne lui permet pas d'assurer les objectifs de sûreté qui lui sont imposés et, par la suite, du rétablissement de la situation normale ;
4. Etablit les différents principes d'armement des postes d'inspection filtrage en fonction des flux traités.

Article 1-3-3 I-T

Comptes rendus d'exploitation

L'entité mentionnée à l'article 1-3-1 établit des comptes rendus mensuels d'exploitation du service d'inspection filtrage des personnes autres que les passagers et des objets qu'elles transportent qui précisent :

- les résultats des tests de performance ;
- le nombre de personnes traitées ;
- les principaux incidents d'exploitation survenus, accompagnés d'une analyse, ainsi que les mesures correctives prises.

Article 1-3-4 I-T

Exemptions d'inspection filtrage pour les personnes autres que les passagers quittant temporairement une partie critique de zone de sûreté à accès réglementé

Les personnes autres que les passagers mentionnées au point 1.3.2.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé sont exemptées d'inspection filtrage.

Article 1-3-5 I-T

Obligations des personnes autres que les passagers

Les personnes autres que les passagers sont tenues de se soumettre, ainsi que les objets qu'elles transportent, au dispositif en vigueur d'inspection filtrage.

Article 1-3-6 I-T

Dispositions spécifiques à l'inspection filtrage des personnes autres que les passagers et des objets qu'elles transportent

Les points 4.1.1.1, 4.1.2.1 et 4.1.2.8 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé s'appliquent aux personnes autres que les passagers et aux objets qu'elles transportent sauf :

1. Aux titulaires d'un titre de circulation aéroportuaire valable pour l'aérodrome ;
2. Aux personnels navigants en uniforme sur présentation d'un certificat de membre d'équipage d'un transporteur aérien communautaire tel que défini au point 5 de l'article 3 du règlement (CE) n° 300/2008 susvisé ;
3. Aux personnels navigants en fonction ou en mise en place au sens du règlement (CE) n° 859/2008 de la Commission du 20 août 2008 sur présentation d'un justificatif de mission et d'un certificat de membre d'équipage d'un transporteur aérien communautaire tel que défini au point 5 de l'article 3 du règlement (CE) n° 300/2008 susvisé.

Article 1-3-7 I-T

Conditions de mise en place de l'inspection filtrage des personnes autres que les passagers et des objets qu'elles transportent

- I. – Lorsque l'agent de sûreté ne peut déterminer si une personne autre qu'un passager transporte ou non des articles prohibés, cette dernière est interdite d'accès aux zones de sûreté ou est à nouveau soumise à une inspection filtrage, à la satisfaction de l'agent de sûreté.
- II. – Lorsque l'agent de sûreté ne peut déterminer si l'objet transporté par une personne autre qu'un passager contient ou non des articles prohibés, cet objet est refusé ou est à nouveau soumis à une inspection filtrage, à la satisfaction de l'agent de sûreté.

Article 1-3-8 I-T

Utilisation des chiens détecteurs d'explosifs et des équipements de détection de traces d'explosifs pour l'inspection filtrage des personnes autres que les passagers et des objets qu'elles transportent

- I. – Les chiens détecteurs d'explosifs ne peuvent être utilisés que comme moyens complémentaires d'inspection filtrage des personnes autres que les passagers et des objets qu'elles transportent.
- II. – Les équipements de détection de traces d'explosifs ne peuvent être utilisés que comme moyens complémentaires d'inspection filtrage des personnes autres que les passagers et des objets qu'elles transportent.

Article 1-3-9 I-T

Dispositions spécifiques à l'inspection filtrage des personnes autres que les passagers et des objets qu'elles transportent

Lorsque l'inspection filtrage des personnes autres que les passagers mentionnées aux points 1 et 2 de l'article 1-3-6 comprend une palpation par un agent de sûreté, l'agent de sûreté peut demander aux personnes autres que les passagers de retirer leurs manteaux et vestes.

Section 4

Inspection filtrage des véhicules

Article 1-4-1 I-T

Mise en place de l'inspection filtrage des véhicules

L'exploitant d'aérodrome ou la personne morale autorisée à occuper le côté piste opérant un accès privatif, selon le cas, est tenu de mettre en œuvre l'inspection filtrage des véhicules conformément aux dispositions de la section 1.4 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé.

Section 5

Surveillance, rondes et autres contrôles physiques

Article 1-5-1

Surveillance et rondes

- I. – L'obligation générale de surveillance posée par le point 1.5 de l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 susvisé prend la forme, en fonction de l'évaluation du risque établie par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome, de rondes ou de patrouilles, d'une surveillance physique permanente ou d'autres mesures de surveillance équivalentes.
- II. – Les mesures de surveillance prévues au point 1.5.1 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé sont du ressort de l'exploitant d'aérodrome ou, pour ses installations privatives, de la personne morale autorisée à occuper le côté piste.

III. – Le programme de sûreté de l'exploitant d'aérodrome ou de la personne morale autorisée à occuper le côté piste établit de manière précise les conditions de mise en œuvre des mesures mentionnées au II et notamment la composition, la fréquence et l'organisation des rondes ou des patrouilles, lesquelles sont réalisées suivant une fréquence et un schéma imprévisibles et font l'objet d'une traçabilité (date et heure de réalisation, objet, composition).

CHAPITRE 2

Zones délimitées des aéroports

Chapitre laissé intentionnellement vide.

CHAPITRE 3

Sûreté des aéronefs

Chapitre laissé intentionnellement vide.

CHAPITRE 4

Passagers et bagages de cabine

Section 1

Inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine

Article 4-1-1 I-T

Mise en place de l'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine

I. – L'exploitant d'aérodrome assure le service d'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine pour les passagers traités dans les installations communes de l'aérodrome.

II. – Hors des installations communes, l'entreprise de transport aérien ou toute entité disposant d'un accès privatif par lequel accèdent les passagers et leurs bagages de cabine assure l'inspection filtrage de ceux-ci.

Article 4-1-2 I-T

Obligations relatives à la mise en place de l'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine

I. – L'entité responsable de la mise en œuvre de l'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine :

1. Assure l'inspection filtrage de tous les passagers qui se présentent aux postes d'inspection filtrage, de leurs bagages de cabine et des objets qu'ils transportent ;

2. Informe immédiatement les services compétents de l'Etat lorsqu'un passager pénètre en zone de sûreté à accès réglementé en s'étant soustrait à l'inspection filtrage ou en ayant conservé un article prohibé découvert lors de cette inspection filtrage ;

3. Informe immédiatement les services compétents de l'Etat de toute situation qui ne lui permet pas d'assurer les objectifs de sûreté qui lui sont imposés et, par la suite, du rétablissement de la situation normale.

4. Etablit les différents principes d'armement des postes d'inspection filtrage en fonction des flux traités.

II. – L'entreprise de transport aérien :

1. Présente les passagers en correspondance et ce qu'ils transportent à l'inspection filtrage définie pour l'aérodrome ;

2. N'embarque les passagers et leurs bagages de cabine qu'après qu'ils ont été soumis à l'inspection filtrage définie pour l'aérodrome ;

3. S'assure que les passagers en transit respectent les conditions visées au point 4.1.3 de l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 susvisé.

Article 4-1-3 I-T

Comptes rendus d'exploitation

L'entité responsable de la mise en œuvre de l'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine établit des comptes rendus mensuels d'exploitation du service d'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine qui précisent :

- les résultats des tests de performance ;
- le nombre de passagers traités ;
- les principaux incidents d'exploitation survenus, accompagnés d'une analyse, ainsi que les mesures correctives prises.

Article 4-1-4 I-T

Obligations des passagers

Un passager se soumet au dispositif en vigueur d'inspection filtrage lorsqu'il accède à une zone de sûreté à accès réglementé et présente les objets qu'il transporte et ses bagages de cabine à ce dispositif.

Article 4-1-5 I-T

Procédures spéciales d'inspection filtrage des passagers

Les passagers produisant des certificats médicaux attestant d'un état de santé incompatible avec l'utilisation de certains des moyens prévus au point 4.1.1.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé sont soumis à d'autres moyens prévus par la législation nationale et la réglementation européenne et nationale.

Article 4-1-6 I-T

Exemptions d'inspection filtrage des passagers et des bagages cabine en transit et en correspondance

I. – Les passagers en correspondance et leurs bagages de cabine visés au point 4.1.2 de l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 susvisé peuvent être exemptés de l'inspection filtrage à condition :

1. Que ces passagers restent en partie critique de zone de sûreté à accès réglementé ; et
2. Que l'exploitant d'aérodrome et, le cas échéant, l'entreprise de transport aérien mettent en place un dispositif permettant la réversibilité partielle du contrôle unique de sûreté ; et
3. Que l'exploitant d'aérodrome et, le cas échéant, l'entreprise de transport aérien aient informé le directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile de cette procédure avant sa mise en œuvre ; et
4. Dans le cas où les passagers ne proviennent pas d'un aérodrome français, que la procédure de contrôle unique de sûreté et les évolutions du dispositif permettant la réversibilité partielle fassent l'objet d'un avis favorable du directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile.

Lorsque les conditions mentionnées ci-dessus sont satisfaites, le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome autorise la mise en place du contrôle unique de sûreté.

Le cas échéant, il notifie à l'exploitant d'aérodrome les mesures à mettre en œuvre rendues nécessaires par les circonstances et remettant en cause ces exemptions.

II. – Les passagers en transit et leurs bagages de cabine visés au point 4.1.3 de l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 susvisé sont exemptés d'inspection filtrage.

Article 4-1-7 I-T

Moyens d'inspection filtrage des passagers

Sans préjudice des dispositions du point 4.1.1.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé, les passagers peuvent être soumis à une inspection filtrage au moyen d'un détecteur de traces d'explosifs en combinaison avec un des moyens listés au point 4.1.1.2 de ladite annexe.

Article 4-1-8 I-T

Moyens d'inspection filtrage des bagages de cabine

Sans préjudice des dispositions du point 4.1.2.3 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé, les bagages de cabine peuvent être soumis à une inspection filtrage au moyen d'un détecteur de traces d'explosifs en combinaison avec un des moyens listés au point 4.1.2.3 de ladite annexe.

Article 4-1-9 I-T

Information des passagers

L'entité responsable de la mise en œuvre de l'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine informe les passagers des articles prohibés en cabine, des produits soumis à restriction et limitation d'emport et des précautions à prendre en matière de surveillance des bagages.

L'entreprise de transport aérien informe les passagers des articles prohibés en cabine, des produits soumis à restriction et limitation d'emport, des précautions à prendre en matière de surveillance des bagages ainsi que de leurs obligations aux postes d'inspection filtrage. Elle avertit également les passagers à mobilité réduite ou présentant des besoins ou des dispositifs médicaux spécifiques que l'inspection filtrage peut nécessiter des certificats médicaux ou des ordonnances.

L'entreprise de transport aérien présente, de façon accessible aux passagers, des consignes répondant aux points ci-dessous :

1. Le passager a la pleine connaissance du contenu de chacun de ses bagages de cabine ;
2. Le passager n'a pas laissé ses bagages de cabine sans surveillance depuis le moment où il les a préparés, ou bien le bagage porte des témoins d'intégrité des dispositifs de fermeture qui n'ont pas été altérés ;
3. Le passager n'a pas accepté de bagage de cabine ni d'objet d'un autre passager ou de toute autre personne ;
4. Le passager n'a pas gardé sur lui ou dans ses bagages de cabine des articles prohibés.

Section 2

Protection des passagers et des bagages de cabine

Article 4-2-1 I-T

Mise en place de la protection des passagers et des bagages de cabine

I. – L'exploitant d'aérodrome met en place les infrastructures, définit et met en œuvre, pour ce qui le concerne, les procédures permettant de réaliser les dispositions de la section 4.2 de l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 susvisé.

II. – L'entreprise de transport aérien :

1. Met en œuvre les procédures de sûreté de séparation des flux de passagers et de maintien d'intégrité définies par l'exploitant d'aérodrome pour les installations utilisées afin de protéger les passagers et leurs bagages de cabine contre toute intervention non autorisée ;
2. Applique les procédures d'utilisation des accès aux passerelles d'embarquement et aux aires de trafic ;
3. Signale aux services compétents de l'Etat ainsi qu'à l'exploitant d'aérodrome tout événement anormal survenant lors de la protection des passagers et de leurs bagages de cabine.

CHAPITRE 5

Bagages de soute

Section 1

Inspection filtrage des bagages de soute

Article 5-1-1 I-T

Mise en place d'un service d'inspection filtrage des bagages de soute

I. – L'exploitant d'aérodrome assure le service d'inspection filtrage des bagages de soute pour les bagages traités dans les installations communes de l'aérodrome.

II. – Hors des installations communes, l'entreprise de transport aérien ou toute entité disposant d'un accès privatif par lequel accèdent les bagages de soute assure l'inspection filtrage de ceux-ci.

Article 5-1-2 I-T

Obligations relatives à la mise en place d'un service d'inspection filtrage des bagages de soute

- I. – L'entité responsable de la mise en œuvre de l'inspection filtrage des bagages de soute :
1. Assure l'inspection filtrage des bagages de soute présentés par les entreprises de transport aérien ;
 2. Dans le cas où l'inspection filtrage ne lui a pas permis de s'assurer dans le cadre des procédures établies que le bagage de soute concerné ne contenait pas d'articles prohibés, informe immédiatement les services compétents de l'Etat ainsi que l'entreprise de transport aérien concernée et achemine le bagage concerné vers un lieu de stockage temporaire dédié ;
 3. Informe immédiatement les services compétents de l'Etat ainsi que l'entreprise de transport aérien concernée des cas où un article prohibé en soute a été découvert et applique les consignes ou procédures établies par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome ou les services compétents de l'Etat.

4. Etablit les principes d'armement des postes de traitement des bagages de soute en fonction des flux traités.

II. L'entreprise de transport aérien :

1. Présente à l'inspection filtrage les bagages de soute, à l'exception des bagages de cabine retirés à son initiative lors de l'embarquement. Dans ce cas, elle s'assure que le passager concerné est présent à bord et que le changement de statut du bagage en question est enregistré ;

2. Ne rend accessibles les bagages de soute sécurisés qu'à du personnel autorisé par elle pendant leur manutention et leur transport jusqu'à leur chargement dans l'aéronef ;

3. Soumet à une inspection filtrage les bagages de soute de leurs équipages.

Article 5-1-3 I-T

Comptes rendus d'exploitation

L'exploitant d'aérodrome établit, par installation, des comptes rendus mensuels d'exploitation du service d'inspection filtrage des bagages de soute qui précisent :

1. Le taux de disponibilité du service d'inspection filtrage des bagages de soute, calculé en rapportant le temps de service en mode normal au temps de service dû ;

2. Les résultats des tests de performance ;

3. Le pourcentage, par moyen utilisé, de bagages pour lesquels l'inspection filtrage a été effectuée, à l'aide des seuls moyens autorisés en situation normale ;

4. Le pourcentage, par moyen utilisé, de bagages pour lesquels l'inspection filtrage a été effectuée à l'aide des moyens autorisés uniquement pendant les situations dégradées ;

5. Les principaux incidents d'exploitation survenus, accompagnés d'une analyse, ainsi que les mesures correctives prises.

Article 5-1-4 I-T

Conditions de réalisation de la fouille manuelle

La fouille manuelle d'un bagage de soute est réalisée en présence du passager ou, à défaut, en présence d'un représentant de l'entreprise de transport aérien.

Section 2

Protection des bagages de soute

Section laissée intentionnellement vide.

Section 3

Procédure de vérification de concordance entre passagers et bagages

Article 5-3-1 I-T

Vérification de concordance

Lorsqu'un passager remet à l'entreprise de transport aérien un bagage de soute pour le vol sur lequel ce passager est enregistré, cette dernière :

1. Vérifie la concordance, pour le vol considéré, entre les trois documents suivants :

- un document attestant l'identité du passager ;
- le titre de transport ;
- la carte d'embarquement valable.

2. S'assure que chaque bagage de soute du passager comporte la mention du nom du titulaire du titre de transport.

Section 4

Articles prohibés

Article 5-4-1 I-T

Information des passagers relative aux bagages de soute

L'exploitant d'aérodrome et l'entreprise de transport aérien informent les passagers des articles prohibés en soute, des précautions à prendre en matière de surveillance des bagages de soute ainsi que, le cas échéant, de leurs obligations aux postes d'inspection filtrage.

L'entreprise de transport aérien présente, de façon accessible aux passagers, des consignes répondant aux points ci-dessous :

1. Le passager a la pleine connaissance du contenu de chacun de ses bagages de soute ;
2. Le passager n'a pas laissé ses bagages de soute sans surveillance depuis le moment où il les a préparés, ou bien le bagage porte des témoins d'intégrité des dispositifs de fermeture qui n'ont pas été altérés ;
3. Le passager n'a pas accepté de bagage de soute ni d'objet d'un autre passager ou de toute autre personne ;
4. Le passager n'a pas gardé dans ses bagages de soute des articles dont l'emport est prohibé.

CHAPITRE 6

Fret et courrier

Section 1

Contrôles de sûreté du fret et du courrier

Article 6-1-1

Statut de sûreté du fret

L'entreprise de transport aérien tient à disposition du commandant de bord le statut de sûreté du fret embarqué.

Section 2

Inspection filtrage

Section laissée intentionnellement vide.

Section 3

Agents habilités

Article 6-3-1

Archivage des données

Les données précisées aux points 6.3.2.6 et 6.3.2.7 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé sont archivées pendant une durée minimale d'un mois.

Article 6-3-2

Renouvellement des dossiers de demande d'agrément des agents habilités

Les dossiers de renouvellement de demande d'agrément en qualité d'agent habilité sont déposés au moins trois mois avant la date d'expiration de l'agrément.

Section 4

Chargeurs connus

Article 6-4-1

Obligation de visite annuelle pour les chargeurs connus

En application du point 6.4.1.4 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé, le maintien de l'agrément d'un chargeur connu est conditionné à la réalisation annuelle par un validateur indépendant, certifié par le ministre chargé des transports, d'une vérification sur place des sites spécifiés dans l'agrément.

Article 6-4-2

Renouvellement des dossiers de demande d'agrément des chargeurs connus

Les dossiers de renouvellement de demande d'agrément en qualité de chargeur connu sont déposés au moins un mois avant la date d'expiration de l'agrément.

CHAPITRE 7

**Courrier de transporteur aérien
et matériel de transporteur aérien**

Chapitre laissé intentionnellement vide.

CHAPITRE 8

Approvisionnements de bord

Chapitre laissé intentionnellement vide.

CHAPITRE 9

Fournitures destinées aux aéroports

Article 9-1 I-T

*Fournisseur connu de personne morale autorisée
à occuper le côté piste opérant un accès privatif*

I. – Les personnes morales autorisées à occuper le côté piste opérant un accès privatif vers des installations privatives peuvent désigner des fournisseurs connus pour leur usage propre.

II. – Les fournisseurs connus mentionnés au I ne peuvent entrer en zone de sûreté à accès réglementé que par les accès privatifs de l'entité qui les a désignés.

CHAPITRE 10

Mesures de sûreté en vol

Chapitre laissé intentionnellement vide.

CHAPITRE 11

Recrutement et formation du personnel

Chapitre laissé intentionnellement vide.

CHAPITRE 12

Equipements de sûreté

Chapitre laissé intentionnellement vide.

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

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

Arrêté du 16 septembre 2013 modifiant l'arrêté du 14 mars 2013 relatif à l'application pour le domaine des essais en vol du règlement (UE) n° 1178/2011 modifié 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

NOR : DEVA1318604A

Le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le ministre de la défense,

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, notamment son article 7, paragraphe 6, son article 8, paragraphe 5, et son article 10, paragraphe 5 ;

Vu le règlement (UE) n° 1178/2011 modifié 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 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 29 mars 1999 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1) ;

Vu l'arrêté du 1^{er} juin 1999 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigateurs professionnels de l'aéronautique civile (personnels d'essais et de réceptions) ;

Vu l'arrêté du 5 avril 2012 relatif à l'application du règlement (UE) n° 1178/2011 modifié 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 l'arrêté du 14 mars 2013 relatif à l'application pour le domaine des essais en vol du règlement (UE) n° 1178/2011 modifié 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,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – L'article 1^{er} de l'arrêté du 14 mars 2013 susvisé est modifié comme suit :

Les termes : « sont applicables à compter du 8 avril 2015 » sont remplacés par les termes : « sont applicables au plus tard le 8 avril 2015 ».

Art. 2. – La directrice de la sécurité de l'aviation civile et le délégué général pour l'armement 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 16 septembre 2013.

*Le ministre de l'écologie,
du développement durable
et de l'énergie,*
Pour le ministre et par délégation :
*La directrice de la sécurité
de l'aviation civile,*
F. ROUSSE

Le ministre de la défense,
Pour le ministre et par délégation :
*L'ingénieur général de l'armement
de classe exceptionnelle,*
L. COLLET-BILLON

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

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

Arrêté du 12 novembre 2013 modifiant l'arrêté du 16 octobre 2012 relatif à la certification des prestataires de services de la navigation aérienne mettant en œuvre des services AFIS

NOR : DEVA1326848A

Le 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 règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 modifié 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, notamment son article 8 *ter* ;

Vu le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 établissant des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne et modifiant les règlements (CE) n° 482/2008 et (UE) n° 691/2010 ;

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. 6221-1, L. 6752-1, L. 6762-2, L. 6772-2 et L. 6782-2 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment son article 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 3 mars 2006 modifié relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne ;

Vu l'arrêté du 16 octobre 2012 relatif à la certification des prestataires de services de la navigation aérienne mettant en œuvre des services AFIS,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – La liste minimale d'équipements mentionnée à l'article 3 de l'arrêté du 16 octobre 2012 susvisé est modifiée comme suit :

Au *a*, les mots : « l'aire de mouvement » sont remplacés par les mots : « l'aire de manœuvre » ;

Au *i*, après les mots : « une horloge », sont ajoutés les mots : « indiquant les heures, les minutes et les secondes ».

Art. 2. – Les dispositions du présent arrêté sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Saint-Pierre-et-Miquelon et dans les îles Wallis et Futuna.

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 12 novembre 2013.

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

Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur du transport aérien,
P. SCHWACH*

Le ministre des outre-mer,

Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur général des outre-mer,
T. DEGOS*

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

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

Arrêté du 29 octobre 2013 modifiant l'arrêté du 3 mars 2006 modifié relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne et 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

NOR : DEVA1322477A

Le 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 la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie ;

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

Vu l'arrêté du 21 septembre 2007 modifié portant règlement pour l'assistance météorologique à la navigation aérienne ;

Vu l'accord du directoire de l'espace aérien en date du 16 juillet 2013,

Arrêtent :

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

I. – a) Le texte du préambule est remplacé par le texte ainsi rédigé :

« Les annexes 1 et 2 à l'arrêté relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne contiennent des dispositions issues respectivement :

- de l'annexe 2 (Règles de l'air) à la convention relative à l'aviation civile internationale, y compris l'amendement 42 ;
- de l'annexe 11 (Services de la circulation aérienne) à la convention relative à l'aviation civile internationale, y compris l'amendement 47-A » ;

b) Tous les alinéas identifiés par le symbole X sont supprimés ;

c) Après le paragraphe 5.3.3, le tableau intitulé « Principales différences avec l'annexe 2 de l'OACI » est supprimé.

II. – Au chapitre 1^{er} « Définitions » :

a) Dans la note de la définition « Conditions météorologiques de vol à vue (VMC) », les mots : « chapitre 4 » sont remplacés par les mots : « chapitre 3 » ;

b) Après la définition « Contrôle d'approche », la définition suivante est insérée :

« Contrôle de redondance cyclique : algorithme mathématique appliqué à l'expression numérique des données qui procure un certain degré d'assurance contre la perte ou l'altération de données. » ;

c) Dans la définition « Navigation de surface (RNAV) » :

i. Les mots : « des aides de navigation de référence au sol » sont remplacés par les mots : « d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace » ;

ii. Le mot : « deux » est supprimé ;

iii. Il est ajouté une note ainsi rédigée :

« *Note.* – La navigation de surface englobe la navigation fondée sur les performances ainsi que d'autres opérations qui ne répondent pas à la définition de la navigation fondée sur les performances. » ;

d) Après la définition « Navigation de surface (RNAV) », la définition suivante est insérée :

« Navigation fondée sur les performances (PBN) : navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné. »

Note. – Les exigences en matière de performances sont exprimées dans des spécifications de navigation (spécification RNAV, spécification RNP) sous forme de conditions de précision, d'intégrité, de continuité, de disponibilité et de fonctionnalité à respecter pour le vol envisagé, dans le cadre d'un concept particulier d'espace aérien. » ;

e) Dans la définition « point significatif », il est ajouté une note ainsi rédigée :

« *Note.* – Il existe trois catégories de point significatif : les aides de navigation au sol, les intersections et les points de cheminement. Dans le contexte de la présente définition, une intersection est un point significatif exprimé par des radiales, des relèvements et/ou des distances par rapport à des aides de navigation au sol. » ;

f) La définition « Qualité de navigation requise (RNP) » est supprimée ;

g) La définition « Région de contrôle » est remplacée par ce qui suit :

« Région de contrôle : espace aérien contrôlé dont la limite inférieure est située au-dessus de la surface. » ;

h) Après la définition « Service de la circulation aérienne (ATS) », la définition suivante est insérée :

« Service de radionavigation : service fournissant des informations de guidage ou des données de position au moyen d'une ou de plusieurs aides radio à la navigation pour assurer l'efficacité et la sécurité de l'exploitation des aéronefs. » ;

i) Après la définition « Service mobile aéronautique », la définition suivante est insérée :

« Spécification de navigation : ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage de conduite pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini.

Il y a deux types de spécification de navigation :

- spécification RNAV (navigation de surface) : spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui ne prévoit pas une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNAV (p. ex. RNAV 5, RNAV 1) ;
- spécification RNP (qualité de navigation requise) : spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui prévoit une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNP (p. ex. RNP 4, RNP APCH).

Note 1. – Le Manuel de navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9613), volume II, contient des éléments indicatifs détaillés sur les spécifications de navigation.

Note 2. – Le terme « RNP », défini précédemment comme étant l'« expression de la performance de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l'intérieur d'un espace aérien défini », a été supprimé de la présente annexe, le concept de RNP ayant été dépassé par le concept de PBN. Dans la présente annexe, il est à présent utilisé uniquement dans le contexte des spécifications de navigation qui prévoient une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances. Par exemple, la RNP 4 désigne des exigences applicables à un aéronef et un vol, notamment une performance de navigation latérale de 4 NM et une obligation de surveillance et d'alerte à bord en ce qui concerne les performances, obligation qui est décrite en détail dans le Manuel de la PBN (Doc 9613). » ;

j) La définition « Type de RNP » est supprimée ;

k) Dans la définition « Visibilité », après la note sont insérés les mots : « En France, la visibilité communiquée aux usagers correspond à la portée optique météorologique. » ;

l) Après la définition « Vol VFR » la définition suivante est insérée :

« Vol VFR de nuit : vol VFR, se déroulant de nuit. »

III. – Au chapitre 3 « Règles générales » :

a) Au paragraphe 3.1.9, la note est supprimée ;

b) Au paragraphe 3.1.10, les mots : « de l'Etat sur le territoire duquel ces zones sont établies, ou que s'ils ont obtenu l'autorisation de cet Etat » sont remplacés par les mots : « publiées par la voie de l'information aéronautique ou s'ils ont obtenu une autorisation de l'autorité compétente » ;

c) Au paragraphe 3.4.3, les mots : « a la responsabilité » sont remplacés par les mots : « est chargé » ;

d) Il est rétabli un paragraphe 3.4.4 ainsi rédigé : « 3.4.4 (Réservé) » ;

e) Le paragraphe 3.8.1 est remplacé par le paragraphe ainsi rédigé : « 3.8.1 (Réservé) » ;

IV. – Au chapitre 4 « Règles de vol à vue », la section 4.6 est modifiée comme suit :

i. Devant les mots : « les planeurs effectuant » sont insérés les mots : « les aéronefs télépilotés ainsi que » ;

ii. Il est ajouté un huitième alinéa ainsi rédigé :

« *Note 3.* – L'arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord fait porter des exigences sur les aéronefs télépilotés en ce qui concerne leur insertion dans l'espace aérien. »

V. – Au chapitre 5 « Règles de vol aux instruments » :

a) Au cinquième alinéa du paragraphe 5.3.1, les mots : « Le premier niveau utilisable doit » sont remplacés par les mots : « Le niveau utilisé doit être supérieur ou égal au niveau défini au 5.1.2 et » ;

b) Au paragraphe 5.3.3, les alinéas 1 à 4 sont remplacés par l'alinéa suivant : « Un aéronef en vol IFR hors de l'espace aérien contrôlé rend compte de sa position conformément aux dispositions du 3.6.3 applicables aux vols contrôlés. » ;

VI. – A l'appendice 1 « Signaux » :

a) Au 4 « Signaux pour la circulation d'aérodrome » :

i. Sous les schémas du paragraphe 4.1.1 la mention « Figure 1.1 » est ajoutée ;

ii. Le deuxième alinéa du 4.2.3.1 est numéroté 4.2.3.2 ;

b) Le 5 « Signaux de circulation au sol » est remplacé par les dispositions suivantes :

« 5. Signaux de circulation au sol.

5.1. Signaux adressés par le signaleur à un aéronef.

Ces signaux sont conçus pour être employés par un signaleur (dont les mains sont éclairées, au besoin, pour être mieux vues du pilote) placé face à l'aéronef et :

(a) Dans les cas d'aéronefs à voilure fixe, du côté gauche de l'aéronef, à l'endroit le plus en vue du pilote ; et

(b) Dans le cas d'hélicoptères, à l'endroit où le signaleur est le plus en vue du pilote.

Note 1. – Chaque signal a toujours la même signification, qu'il soit effectué à l'aide de palettes, de barres lumineuses ou de torches électriques.

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).

Note 3. – Les signaux marqués d'un astérisque sont conçus pour être adressés à des hélicoptères en vol stationnaire.

Note 4. – Dans le texte, le mot : « bâtons » peut aussi désigner des gants ou des raquettes fluorescents (utilisés de jour seulement).

Note 5. – Le mot : « signaleur » peut aussi désigner la fonction de placier.

5.1.1. Avant d'utiliser les signaux ci-après, le signaleur s'assure 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 la section 3.4 « Signaux » de la présente annexe, risque 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. Ailier/guide (*)

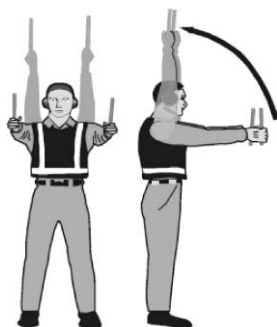
Lever la main droite au-dessus de la tête, bâton pointant vers le haut, et bouger le bras gauche, bâton pointant vers le bas, en direction du corps.



(*) Donné par une personne postée à l'extrémité de l'aile de l'aéronef, ce signal indique au pilote, au signaleur ou à l'opérateur du tracteur que la trajectoire d'arrivée ou de départ du poste de stationnement est dégagée.

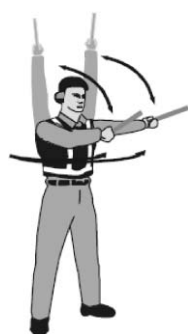
2. Identifiez la porte

Tendre les bras complètement vers l'avant, puis les lever directement au-dessus de la tête, bâtons pointant vers le haut.



3. *Dirigez-vous vers le signaleur suivant
ou suivez les instructions de la tour/du contrôle au sol*

Tendre les bras vers le haut, puis les abaisser vers le côté du corps, en pointant les bâtons dans la direction du signaleur suivant ou de l'aire de circulation.



4. *Tout droit*

Tenir les bras à l'horizontale de chaque côté du corps et, en fléchissant les coudes, déplacer les bâtons de bas en haut, de la hauteur de la poitrine vers la tête.



5. a) *Virez à gauche*
(direction par rapport au pilote)

Bras droit et bâton formant un angle de 90° avec le côté du corps, faire le signal « tout droit » avec la main gauche. La rapidité du mouvement indique le taux de virage.



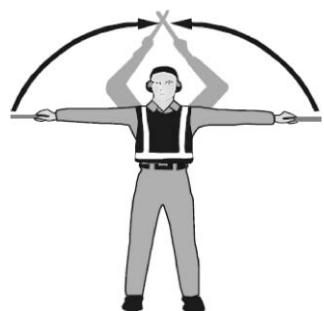
5. b) *Virez à droite*
(direction par rapport au pilote)

Bras gauche et bâton formant un angle de 90° avec le côté du corps, faire le signal « tout droit » avec la main droite. La rapidité du mouvement indique le taux de virage.



6. a) *Arrêt normal*

Tendre complètement les bras et les bâtons à l'horizontale de chaque côté du corps, puis les lever lentement vers le haut jusqu'à ce que les bâtons se croisent au-dessus de la tête.



6. b) *Arrêt d'urgence*

Croiser et décroiser rapidement les bâtons au-dessus de la tête.



7. a) *Serrez les freins*

Lever la main, ouverte, paume tournée vers l'avant, un peu plus haut que la hauteur de l'épaule. En maintenant le contact visuel avec l'équipage de conduite, fermer la main. Ne pas bouger avant d'avoir reçu l'accusé de réception de l'équipage de conduite (signal « tout va bien »).



7. b) *Desserrez les freins*

Lever la main, poing fermé, un peu plus haut que la hauteur de l'épaule. En maintenant le contact visuel avec l'équipage de conduite, ouvrir la main. Ne pas bouger avant d'avoir reçu l'accusé de réception de l'équipage de conduite (signal « tout va bien »).



8. a) Cales en place

Bras tendus verticalement au-dessus de la tête et bâtons tournés vers l'intérieur, d'un coup sec, joindre les extrémités des bâtons. Veiller à recevoir un accusé de réception de l'équipage de conduite.



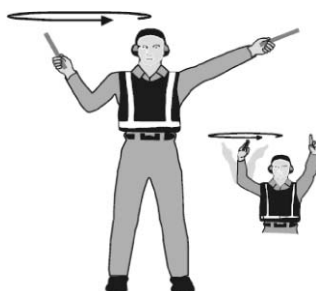
8. b) Cales enlevées

Bras tendus verticalement au-dessus de la tête et bâtons tournés vers l'extérieur, d'un coup sec, écarter les bâtons. Ne pas faire enlever les cales avant d'avoir reçu l'autorisation de l'équipage de conduite.



9. Démarrez le(s) moteur(s)

De la main droite, levée à la hauteur de la tête et bâton pointant vers le haut, faire un mouvement circulaire. Pendant ce temps, le bras gauche, tendu de façon que la main soit à la hauteur de la tête, pointe en direction du moteur à mettre en marche.



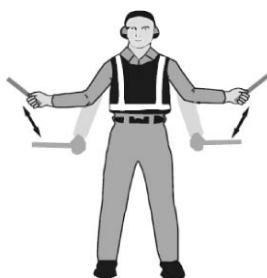
10. Coupez le(s) moteur(s)

Tendre le bras et le bâton devant le corps à la hauteur des épaules ; placer la main droite et le bâton devant l'épaule gauche, puis, en tenant le bâton à l'horizontale, le déplacer vers l'épaule droite en passant sous le menton.



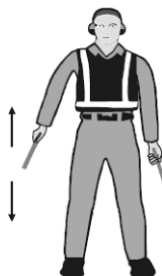
11. *Ralentissez*

Tendre les bras vers le bas et, en fléchissant les coudes, élever et abaisser les bâtons, entre la taille et les genoux.



12. *Ralentissez le(s) moteur(s) du côté indiqué*

Les bras vers le bas, les bâtons pointant vers le sol, élever et abaisser le bâton *droit* pour demander de ralentir le(s) moteur(s) *gauche(s)* et vice versa.



13. *Reculez*

Tourner les bras, en tenant les bâtons, l'un pardessus l'autre devant le corps. Pour faire arrêter l'aéronef, utiliser le signal 6 a ou 6 b.



14. a) *Reculez en virant* (pour faire tourner la queue vers la droite)

Tendre le bras gauche en pointant le bâton vers le bas ; abaisser le bras droit d'un mouvement répété de la position verticale au-dessus de la tête à la position horizontale avant.



14. *b) Reculez en virant*
(pour faire tourner la queue vers la gauche)

Tendre le bras droit en pointant le bâton vers le bas ; abaisser le bras gauche d'un mouvement répété de la position verticale au-dessus de la tête à la position horizontale avant.



15. *Affirmatif/tout va bien (*)*

Lever le bras droit à la hauteur de la tête, bâton pointant vers le haut, ou montrer le poing, pouce levé, le bras gauche demeurant le long du corps.



(*) Ce signal est aussi utilisé comme signal technique/de service.

16. *Restez en vol stationnaire (*)*

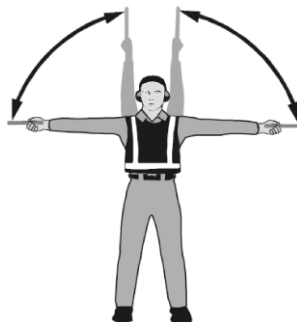
Tendre complètement les bras et les bâtons à l'horizontale, de chaque côté du corps.



(*) Signaux conçus pour être adressés à des hélicoptères en vol stationnaire.

17. *Montez (*)*

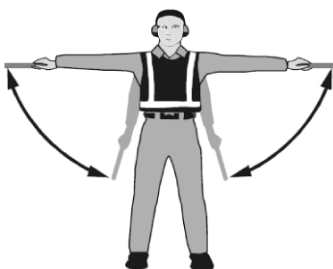
Tendre complètement les bras et les bâtons à l'horizontale, de chaque côté du corps, paumes tournées vers le haut. Lever les bras et les bâtons en position verticale. La rapidité du mouvement indique la vitesse de montée.



(*) Signaux conçus pour être adressés à des hélicoptères en vol stationnaire.

18. *Descendez* (*)

Tendre complètement les bras et les bâtons à l'horizontale, de chaque côté du corps, paumes tournées vers le bas. Abaisser les bras. La rapidité du mouvement indique la vitesse de descente.



(*) Signaux conçus pour être adressés à des hélicoptères en vol stationnaire.

19. a) *Déplacez-vous horizontalement vers la gauche* (*) (direction par rapport au pilote)

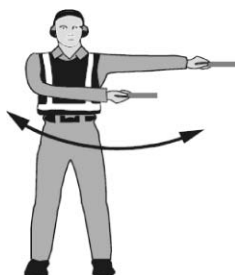
Tendre le bras droit à un angle de 90° par rapport au côté du corps. D'un mouvement de balayage, déplacer le bras gauche de façon répétée devant le corps, dans la même direction.



(*) Signaux conçus pour être adressés à des hélicoptères en vol stationnaire.

19. b) *Déplacez-vous horizontalement vers la droite* (*) (direction par rapport au pilote)

Tendre le bras gauche à un angle de 90° par rapport au côté du corps. D'un mouvement de balayage, déplacer le bras droit de façon répétée devant le corps, dans la même direction.



(*) Signaux conçus pour être adressés à des hélicoptères en vol stationnaire.

20. *Atterrissez (*)*

Croiser les bras vers le bas, devant le corps, bâtons pointant vers le sol.



(*) Signaux conçus pour être adressés à des hélicoptères en vol stationnaire.

21. *Maintenez position/attendez*

Tendre les bras et les bâtons vers le bas à un angle de 45° par rapport aux côtés du corps. Maintenir cette position tant que l'aéronef n'est pas prêt pour la manœuvre suivante.



22. *Vous pouvez rouler*

De la main droite, avec ou sans bâton, effectuer un salut standard pour signaler à l'aéronef qu'il peut partir. Maintenir le contact visuel avec l'équipage de conduite tant que l'aéronef n'a pas commencé à rouler.



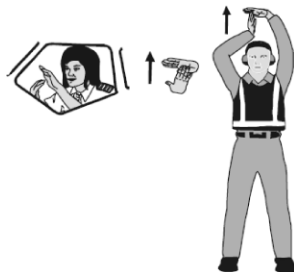
23. *Ne touchez pas aux commandes*
(signal technique/de service)

Lever le bras droit complètement au-dessus de la tête et fermer le poing ou tenir le bâton à l'horizontale, le bras gauche demeurant allongé le long du corps.



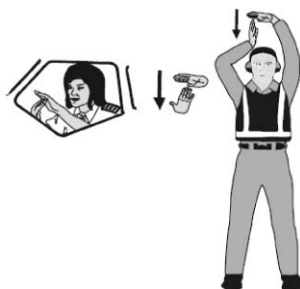
24. *Connectez l'alimentation électrique*
(signal technique/de service)

Tendre les bras en position verticale au-dessus de la tête. Ouvrir la main gauche, tourner la paume vers le bas. Avec le bout des doigts de la main droite, toucher la paume de la main gauche (de façon à former un « T »). De nuit, on peut utiliser des bâtons lumineux pour faire le « T » au-dessus de la tête.



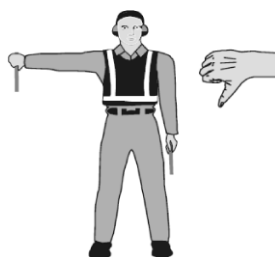
25. *Déconnectez l'alimentation électrique*
(signal technique/de service)

Bras tendus en position verticale au-dessus de la tête, main gauche ouverte, paume tournée vers le bas, bout des doigts de la main droite touchant la paume de la main gauche (formant un « T »), écarter la main droite de la main gauche. Ne pas faire déconnecter l'alimentation sans l'autorisation de l'équipage de conduite. De nuit, on peut utiliser des bâtons lumineux pour faire le « T » au-dessus de la tête.



26. *Négatif*
(signal technique/de service)

Tendre le bras droit à 90° par rapport au côté du corps et pointer le bâton vers le sol, ou montrer le poing, pouce tourné vers le bas, le bras gauche demeurant allongé le long du corps.



27. *Entrez en communication par l'interphone*
(signal technique/de service)

Tendre les deux bras à l'horizontale de chaque côté du corps, puis les replier jusqu'à ce que les mains recouvrent les oreilles.



28. *Sortez/rentrez l'escalier avant/arrière* (*)
(signal technique/de service)

Bras droit le long du corps, bras gauche levé à 45° de façon que la main se trouve au-dessus de la tête, dans un mouvement de balayage, lever l'avant-bras droit pour le pointer vers l'épaule gauche.



(*) Ce signal est essentiellement destiné aux aéronefs dont l'escalier intégré se trouve à l'avant.

5.2. Signaux adressés par le pilote d'un aéronef à un signaleur.

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.

5.2.1. 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).

(a) Lever le nombre de doigts d'une main qui correspond au numéro du moteur à démarrer. » ;

(c) Il est ajouté un 6 « Signaux manuels d'urgence normalisés » ainsi rédigé :

« Les signaux manuels ci-après constituent le minimum nécessaire pour les communications d'urgence entre le commandant SLIA (service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs) du lieu de l'incident/les pompiers SLIA et l'équipage de conduite et/ou l'équipage de cabine de l'aéronef concerné par l'incident. Les signaux manuels d'urgence SLIA devraient être faits du côté gauche à l'avant de l'aéronef, pour l'équipage de conduite.

Note. – Pour communiquer de façon plus efficace avec l'équipage de cabine, les signaux manuels d'urgence peuvent être faits par les pompiers SLIA depuis d'autres positions.

1. *Evacuation recommandée*
(évacuation recommandée après évaluation de la situation extérieure
par le commandant SLIA lieu de l'incident)

Bras tenu à l'horizontale et main levée à la hauteur des yeux, faire signe d'approcher avec le bras. Le bras immobile demeure le long du corps.

La nuit : même chose avec les lampes de signalisation.



2. Arrêt recommandé

(recommande de stopper l'action en cours : évacuation, mouvement de l'aéronef, etc.)

Les bras devant le front, poignets croisés.

La nuit : même chose avec les lampes de signalisation.



3. Urgence maîtrisée

(aucun signe extérieur de condition dangereuse)

Les bras étendus de chaque côté vers le bas à un angle de 45 degrés. Les bras sont ramenés vers le centre de la ceinture jusqu'à ce que les poignets se croisent, puis replacés à la position de départ (le signe « sauf » de l'arbitre).

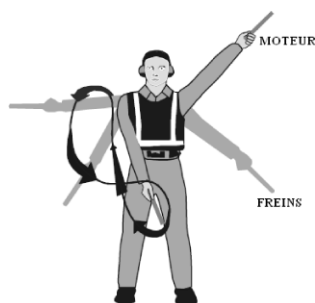
La nuit : même chose avec les lampes de signalisation.



4. Feu

Avec la main droite, de façon répétée, dessiner un huit, de l'épaule au genou, l'autre main pointant en direction du feu.

La nuit : même chose avec les bâtons lumineux.



VII. – A l'appendice 4 « Ballons libres non habités », le mot : « réservé » est remplacé par les dispositions suivantes :

« 1. Classification des ballons libres non habités.

Les ballons libres non habités sont classés de la façon suivante :

a) Léger : ballon libre non habité qui transporte une charge utile comportant un ou plusieurs lots dont la masse combinée est inférieure à 4 kg, sauf s'il se classe dans la catégorie « lourd », en vertu des dispositions des alinéas c ii), iii) ou iv) ci-après ; ou

b) Moyen : ballon libre non habité qui transporte une charge utile comportant deux ou plusieurs lots dont la masse combinée est égale ou supérieure à 4 kg, mais inférieure à 6 kg, sauf s'il se classe dans la catégorie « lourd », en vertu des dispositions des alinéas c ii), iii) ou iv) ci-après ; ou

c) Lourd : ballon libre non habité qui :

i. Transporte une charge utile dont la masse combinée est égale ou supérieure à 6 kg ; ou

- ii. Transporte une charge utile comportant un lot d'au moins 3 kg ; ou
- iii. Transporte une charge utile comportant un lot d'au moins 2 kg qui présente une masse surfacique de plus de 13 g/cm² ; ou
- iv. Utilise, pour assurer la suspension de la charge utile, un câble ou autre dispositif qui exige une force à l'impact d'au moins 230 N pour séparer la charge suspendue du ballon.

Note 1. – La masse surfacique dont il est question à l'alinéa c 3 est déterminée en divisant la masse totale du lot de charge utile, exprimée en grammes, par la superficie, exprimée en centimètres carrés, de sa plus petite surface.

Note 2. – Voir la Figure A4-1.

CARACTÉRISTIQUES		MASSE DE LA CHARGE UTILE (kg)					
		1	2	3	4	5	6 ou plus
CÂBLE ou AUTRE DISPOSITIF DE SUSPENSION 230 N ou PLUS		LOURD					
LOT DE CHARGE UTILE CALCUL DE LA MASSE SURFACIQUE $\frac{\text{MASSE (g)}}{\text{Superficie de la plus petite surface (cm}^2\text{)}}$	MASSE SURFACIQUE supérieure à 13 g/cm ²						
	MASSE SURFACIQUE inférieure à 13 g/cm ²	LÉGER		MOYEN		MOYEN	
MASSE COMBINÉE (si NI le dispositif de suspension, NI la masse surfacique, NI la masse du lot de charge utile n'interviennent en tant que facteurs)							

2. Règles générales d'exploitation.

2.1. Un ballon libre non habité n'est pas lancé depuis le territoire national sans autorisation appropriée de l'autorité compétente.

2.2. Un ballon libre non habité, autre que les ballons légers utilisés exclusivement à des fins météorologiques et exploités de la manière prescrite par l'autorité compétente, n'est pas exploité au-dessus du territoire national sans autorisation appropriée de l'autorité compétente.

2.3. L'autorisation dont il est fait mention au paragraphe 2.2 est obtenue avant le lancement du ballon si l'on peut raisonnablement escompter, au moment de la préparation du vol, que le ballon pourrait dériver dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire français. Une autorisation semblable peut être obtenue pour une série de vols de ballons ou pour un type particulier de vol périodique, par exemple des vols de ballons aux fins de recherches atmosphériques.

Note. – L'annexe 2 de la convention de Chicago prévoit, de la même manière, que l'opérateur obtienne une autorisation des autorités compétentes de chaque Etat survolé et que cette autorisation soit obtenue avant le lancement.

2.4. Les ballons libres non habités survolant le territoire national et ceux portant les marques de nationalité et d'immatriculation françaises sont exploités conformément aux conditions spécifiées par l'autorité compétente.

Note. – Les Etats tiers peuvent également spécifier des conditions pour l'exploitation des ballons libres non habités au-dessus de leur territoire.

2.5. Un ballon libre non habité n'est pas exploité de manière telle que l'impact du ballon, ou d'une partie quelconque de ce dernier, y compris sa charge utile, sur la surface du sol, crée un danger pour des personnes ou des biens sans rapport avec le vol.

2.6. Un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » n'est pas exploité au-dessus de la haute mer sans coordination préalable avec l'autorité ATS compétente.

3. Restrictions d'exploitation et spécifications d'équipement.

3.1. Un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » n'est pas exploité sans autorisation de l'autorité ATS compétente à un niveau ou à travers un niveau inférieur à l'altitude pression de 18 000 m (60 000 ft) et auquel :

- a) Il existe des nuages ou des phénomènes d'obscurcissement couvrant plus de 4 octas ; ou auquel ;
- b) La visibilité horizontale est inférieure à 8 km.

3.2. Un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » ou « moyen » n'est pas lâché d'une manière qui l'amènera à voler à moins de 30 m (1 000 ft) au-dessus des secteurs très peuplés des villes ou des agglomérations, ou au-dessus d'une assemblée en plein air de personnes sans rapport avec le vol.

3.3. Un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » n'est pas exploité à moins :

- a) Qu'il ne soit équipé d'au moins deux dispositifs ou systèmes, automatiques ou télécommandés permettant de mettre fin au transport de la charge utile et fonctionnant indépendamment l'un de l'autre ;
- b) Que, s'il s'agit d'un ballon en polyéthylène à pression nulle, au moins deux méthodes, systèmes, dispositifs, ou combinaisons de méthodes, systèmes ou dispositifs fonctionnant indépendamment l'un de l'autre, ne soient employés pour mettre fin au vol de l'enveloppe du ballon ;

Note. – Les ballons en surpression n'exigent pas de tels dispositifs car ils s'élèvent rapidement après le largage de la charge utile et explosent sans l'aide d'un dispositif ou système conçu pour percer l'enveloppe du ballon. Dans le présent contexte, un ballon en surpression est une simple enveloppe non extensible capable de supporter une différence de pression, celle-ci étant plus élevée à l'intérieur qu'à l'extérieur. Ce ballon est gonflé de telle sorte que la pression plus faible du gaz pendant la nuit permet encore de développer complètement l'enveloppe. Ce type de ballon demeurera à un niveau essentiellement constant jusqu'à ce qu'il diffuse à l'extérieur une trop grande quantité de gaz.

c) Que l'enveloppe du ballon ne soit équipée d'un ou plusieurs dispositifs ou d'un matériau réfléchissant les signaux radar et permettant d'obtenir un écho sur l'écran d'un radar de surface fonctionnant dans la gamme de fréquences 200 MHz à 2 700 MHz, et/ou que le ballon ne soit doté d'autres dispositifs qui permettent à l'opérateur radar d'assurer une poursuite continue au-delà de la portée du radar au sol.

3.4. Un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » n'est pas exploité dans les conditions suivantes :

- a) Dans une région où un équipement SSR basé au sol est en service, à moins que le ballon ne soit doté d'un transpondeur de radar secondaire de surveillance qui peut communiquer l'altitude-pression et qui fonctionne de façon continue sur un code assigné ou qui peut être mis en marche au besoin par la station de poursuite ; ou
- b) Dans une région où un équipement ADS-B basé au sol est en service, à moins que le ballon ne soit doté d'un émetteur ADS-B qui peut communiquer l'altitude-pression et qui fonctionne de façon continue ou qui peut être mis en marche au besoin par la station de poursuite.

3.5. Un ballon libre non habité, équipé d'une antenne remorquée exigeant une force supérieure à 230 N pour provoquer sa rupture en un point quelconque, n'est pas exploité à moins que des banderoles ou des fanions de couleur ne soient fixés à l'antenne à des intervalles ne dépassant pas 15 m.

3.6. Un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » n'est pas exploité au-dessous d'une altitude-pression de 18 000 m (60 000 ft) entre le coucher et le lever du soleil ou pendant toute autre période se situant entre le coucher et le lever du soleil (corrigés suivant l'altitude de vol) éventuellement prescrite par l'autorité ATS compétente, à moins que le ballon, ses accessoires et sa charge utile, qu'ils soient ou non amenés à se séparer pendant le vol, ne soient dotés d'un balisage lumineux.

3.7. Un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » qui est équipé d'un dispositif de suspension (autre qu'un parachute ouvert aux couleurs très voyantes) de plus de 15 m de longueur n'est pas exploité entre le lever et le coucher du soleil au-dessous d'une altitude-pression de 18 000 m (60 000 ft) à moins que le dispositif de suspension ne soit coloré par bandes alternées de couleurs très voyantes ou que des banderoles de couleur ne soient fixées à ce dispositif.

4. Interruption du vol.

L'exploitant d'un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » met en marche les dispositifs appropriés d'interruption du vol, exigés au paragraphe 3.3, alinéas *a* et *b*, ci-dessus, dans les cas suivants :

a) Lorsqu'il s'avère que les conditions météorologiques sont inférieures aux conditions prescrites pour l'exploitation ;

b) Si, par suite d'un défaut de fonctionnement ou pour tout autre motif, la poursuite du vol devient dangereuse pour la circulation aérienne ou pour les personnes ou les biens à la surface ; ou

c) Avant l'entrée non autorisée du ballon dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire d'un autre Etat.

5. Notification de vol.

5.1. Notification avant le vol.

5.1.1. Une notification concernant le vol prévu d'un ballon libre non habité de la catégorie « moyen » ou « lourd » est adressée sans retard à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne et au moins sept jours avant la date du vol.

5.1.2. La notification du vol prévu comprend ceux des renseignements ci-après qui peuvent être exigés par l'organisme compétent des services de la circulation aérienne :

a) Identification de vol du ballon ou nom de code de l'opération ;

b) Catégorie et description du ballon ;

c) Code SSR, adresse d'aéronef ou fréquence NDB, selon le cas ;

d) Nom et numéro de téléphone de l'exploitant ;

e) Site du lancement ;

f) Heure estimée du lancement (ou heures du début et de la fin de lancements multiples) ;

g) Nombre de ballons qui doivent être lancés et intervalles prévus entre deux lancements (s'il s'agit de lancements multiples) ;

h) Direction prévue de l'ascension ;

i) Niveau(x) de croisière (altitude-pression) ;

j) Temps de vol estimé jusqu'à l'altitude-pression de 18 000 m (60 000 ft) ou jusqu'au niveau de croisière, si celui-ci est inférieur ou égal à 18 000 m (60 000 ft), et position estimée à cette altitude ; S'il s'agit de lancements effectués sans interruption, l'heure à indiquer est l'heure estimée à laquelle le premier et le dernier ballon de la série atteindront le niveau prévu (p. ex. 122136Z-130330Z).

k) Date et heure estimées d'interruption du vol et emplacement prévu de l'aire d'impact/de récupération. Dans le cas des ballons qui effectuent des vols de longue durée, pour lesquels on ne peut donc prévoir avec précision la date et l'heure d'interruption du vol ainsi que l'emplacement de l'impact, on utilise l'expression « longue durée ». S'il y a plus d'un emplacement d'impact/de récupération, chaque emplacement doit être indiqué, avec l'heure estimée d'impact correspondante. Si l'on prévoit une série d'impacts ininterrompue, l'heure à indiquer est l'heure estimée du premier et du dernier impact dans la série (p. ex. 070330Z-072300Z).

5.1.3. Toute modification dans les renseignements notifiés avant le lancement conformément aux dispositions du paragraphe 5.1.2 ci-dessus est communiquée à l'organisme des services de la circulation aérienne intéressé au moins six heures avant l'heure estimée de lancement ou, dans le cas de recherches concernant des perturbations d'origine solaire ou cosmique et impliquant un élément horaire critique, au moins trente minutes avant l'heure estimée du début de l'opération.

5.2. Notification de lancement.

Dès qu'un ballon libre non habité de catégorie « moyen » ou « lourd » est lancé, l'exploitant notifie à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne les renseignements suivants :

a) Identification de vol du ballon ;

b) Site du lancement ;

c) Heure effective du lancement ;

d) Heure estimée à laquelle le ballon franchira l'altitude-pression de 18 000 m (60 000 ft) ou heure estimée à laquelle il atteindra le niveau de croisière, si celui-ci se situe à 18 000 m (60 000 ft) ou au-dessous, et position estimée à ce niveau ; et

e) Toute modification aux renseignements notifiés antérieurement selon les dispositions du paragraphe 5.1.2, alinéas *g* et *h*.

5.3. Notification d'annulation.

L'exploitant avise l'organisme approprié des services de la circulation aérienne aussitôt qu'il s'avère que le vol prévu d'un ballon libre non habité de catégorie « moyen » ou « lourd », notifié antérieurement selon les dispositions du paragraphe 5.1, a été annulé.

6. Enregistrement de la position et comptes rendus.

6.1. L'exploitant d'un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » évoluant à l'altitude-pression de 18 000 m (60 000 ft) ou au-dessous de cette altitude surveille la trajectoire de vol du ballon et communique les comptes rendus de la position du ballon qui sont exigés par les services de la circulation aérienne. L'exploitant enregistre la position du ballon toutes les deux heures, à moins que les services de la circulation aérienne n'exigent des comptes rendus de position plus fréquents.

6.2. L'exploitant d'un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » évoluant au-dessus de 18 000 m (60 000 ft) d'altitude-pression surveille la progression du vol du ballon et communique les comptes rendus de position du ballon exigés par les services de la circulation aérienne. L'exploitant enregistre la position du ballon toutes les vingt-quatre heures, à moins que les services de la circulation aérienne n'exigent des comptes rendus de position plus fréquents.

6.3. Si une position ne peut être enregistrée conformément aux dispositions des paragraphes 6.1 et 6.2, l'exploitant en avise immédiatement l'organisme approprié des services de la circulation aérienne. Cette notification comprend la dernière position enregistrée. L'organisme approprié des services de la circulation aérienne est avisé dès la reprise de la poursuite du ballon.

6.4. Une heure avant le début de la descente prévue d'un ballon libre non habité de la catégorie « lourd », l'exploitant communique à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne les renseignements suivants concernant le ballon :

- a) Position géographique ;
- b) Niveau (altitude-pression) ;
- c) Heure prévue de franchissement de l'altitude-pression de 18 000 m (60 000 ft), le cas échéant ;
- d) Heure et emplacement prévus de l'impact au sol.

6.5. L'exploitant d'un ballon libre non habité de la catégorie « lourd » ou « moyen » avise l'organisme approprié des services de la circulation aérienne lorsque le vol a pris fin. »

VIII. – l'appendice 5 « VFR de nuit » est modifié comme suit :

a) A la section 1.1 :

i. La définition « Vol local » est remplacée par les dispositions suivantes :

« Vol local : vol effectué :

a) A l'intérieur des limites latérales d'une zone de contrôle donnée (CTR) et éventuellement dans un volume défini localement dans les limites d'une TMA jointive et porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ; ou

b) En l'absence de zone de contrôle :

- dans une zone réglementée créée dans le but de protéger la circulation d'aérodrome de l'aérodrome auquel elle est associée ; ou
- à 12 kilomètres (6,5 milles marins) au plus de l'aérodrome. » ;

ii. La définition « Vol de voyage » est remplacée par les dispositions suivantes :

« Vol de voyage : vol autre qu'un vol local. Dans le cadre de cet appendice, à l'arrivée dans une CTR, une zone réglementée ou à moins de 6,5 Nm de l'aérodrome, un vol de voyage est considéré comme un vol local. » ;

b) A la section 1.2, les mots : « par le directeur de l'aviation civile » sont remplacés par les mots : « par le directeur de la sécurité de l'aviation civile territorialement compétent » ;

c) Au b de la section 1.3, l'alinéa commençant par le mot : « toutefois » est remplacé par le texte suivant : « Toutefois, un vol peut être poursuivi vers l'aérodrome de destination ou de dégagement si pendant la phase d'arrivée les conditions météorologiques transmises par l'organisme de la circulation aérienne sur la fréquence de l'aérodrome ou par un système de transmission automatique de paramètres (STAP) sont au moins égales aux conditions prévues pour le vol local, » ;

d) Le paragraphe 1.4.1 « plan de vol déposé » est remplacé par les dispositions suivantes :

« 1.4.1. Obligations de dépôt du plan de vol.

Sans préjudice d'autres dispositions requérant le dépôt d'un plan de vol, un plan de vol déposé (FPL) est obligatoire sauf pour les cas suivants :

- a) Vols locaux ;

b) Vols entre deux aérodromes (*), sous réserve que le vol au-delà des limites du vol local au départ ou à l'arrivée, soit effectué à l'intérieur d'espaces aériens gérés par le même organisme de contrôle d'approche en activité, y compris les organismes secteurs d'information de vol (SIV/APP) ;

c) 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 dégagement.

Dans ces cas, les éléments appropriés du vol sont communiqués directement par radio à l'organisme de la circulation aérienne.

(*) L'aérodrome de départ peut être aussi l'aérodrome de destination. » ;

e) Le paragraphe 1.4.2 « Cas particuliers » est remplacé par les dispositions suivantes :

« 1.4.2. Modalités du dépôt du plan de vol :

Un plan de vol déposé (FPL) est communiqué au moins trente minutes avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement ou transmis à l'organisme de la circulation aérienne intéressé, trente 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. » ;

f) La section 1.5 « Itinéraires, niveau minimal » est remplacée par les dispositions suivantes :

« 1.5. Itinéraires, Niveau minimal.

Les dispositions suivantes s'appliquent aux vols évoluant en VFR de nuit, sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent.

Dans certaines régions, des itinéraires VFR de nuit dont le suivi est obligatoire sont publiés par la voie de l'information aéronautique. Un vol VFR de nuit contrôlé (*) ou évoluant en zone réglementée peut être effectué hors itinéraires, sur demande du pilote et acceptation de l'organisme de contrôle ou de l'organisme gestionnaire de la zone.

Excepté lorsqu'il suit un itinéraire spécifiant une altitude de vol, le pilote est responsable du franchissement des obstacles et effectue son vol :

a) Pour un vol de voyage : à une hauteur minimale de 450 mètres (1 500 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 kilomètres autour de la position estimée de l'aéronef, sauf dérogation obtenue auprès de la direction de la sécurité de l'aviation civile. Cette hauteur est portée à 600 mètres (2 000 pieds) dans les régions où le relief s'élève à une altitude de plus de 1 500 mètres (5 000 pieds).

b) Pour un vol local : sauf consignes locales particulières, à une hauteur minimale de 300 mètres (1 000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

(*) Lorsqu'ils évoluent en espace aérien de classe E, les vols VFR de nuit sont contrôlés.

g) Il est inséré un paragraphe 1.7.3 ainsi rédigé :

« 1.7.3. Cas particulier.

En espace aérien de classe F ou G, lorsqu'un vol VFR de nuit bénéficie d'une exemption de dépôt d'un plan de vol en application du b du 1.4.1, il établit une communication bilatérale avec l'organisme des services de la circulation aérienne intéressé et garde une écoute permanente sur la fréquence radio appropriée. ».

Art. 2. – L'annexe 2 « Services de la circulation aérienne » à l'arrêté du 3 mars 2006 susvisé est modifiée comme suit :

I. – a) Tous les alinéas identifiés par le symbole X sont supprimés ;

b) Après la section 7.6, le tableau intitulé « Principales différences avec l'annexe 11 de l'OACI » est supprimé ;

II. – Au chapitre 2 « Généralités » :

a) La note du 2.5.2.2.1 est supprimée ;

b) Au paragraphe 2.6.1, les alinéas 7 à 13 (définition de la classe C) sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Classe C. 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 vols IFR et entre vols IFR et vols VFR. Les vols VFR sont séparés des vols IFR et reçoivent des informations de trafic relatives aux autres vols VFR.

Note. – Le règlement (CE) n° 730/2006 de la Commission du 11 mai 2006 sur la classification de l'espace aérien et l'accès aux vols effectués selon les règles de vol à vue au-dessus du niveau de vol 195 établit la classe C dans l'espace européen au-dessus du FL 195. » ;

c) La section 2.7 est remplacée par les dispositions suivantes :

« 2.7. Spécifications de navigation fondée sur les performances (PBN).

2.7.1. Les spécifications de navigation fondée sur les performances sont prescrites par les services de l'aviation civile. Lorsque des spécifications de navigation sont prescrites, des limitations peuvent s'appliquer en raison de contraintes attribuables à l'infrastructure de navigation ou d'exigences particulières en matière de fonctionnalité de navigation.

2.7.2. (Réservé).

2.7.3. La spécification de navigation prescrite est compatible avec les services de communication et de navigation et les services de la circulation aérienne fournis dans l'espace aérien considéré.

Note. – Des orientations relatives à la navigation fondée sur les performances et à sa mise en œuvre figurent dans le Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9613). » ;

d) Le paragraphe 2.11.2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 2.11.2. Un organisme AFIS, une tour de contrôle d'aérodrome ou un organisme de contrôle d'approche est identifié au moyen du nom de l'aérodrome, éventuellement abrégé, sur lequel il est situé. Un organisme de contrôle d'approche peut aussi être identifié par une particularité géographique. » ;

e) Le paragraphe 2.17.2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 2.17.2. La coordination des activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs en vol CAG est assurée conformément aux dispositions du paragraphe 2.18.2. » ;

f) Le paragraphe 2.25.2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« A l'exception des centres de contrôle régionaux qui peuvent être équipés d'horloges n'indiquant que les heures et les minutes, les organismes des services de la circulation aérienne sont équipés d'horloges qui indiquent les heures, les minutes et les secondes. Ces horloges sont clairement visibles de chaque poste d'exploitation dans l'organisme intéressé. » ;

g) La section 2.26 est remplacée par les dispositions suivantes :

« 2.26. Etablissement de spécifications d'emport et d'utilisation de transpondeurs signalant l'altitude-pression.

Note. – Des exigences sont fixées par le règlement d'exécution (UE) n° 1207/2011 de la Commission du 22 novembre 2011 fixant les exigences relatives à la performance et à l'interopérabilité des activités de surveillance pour le ciel unique européen et par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. » ;

h) La section 2.27 est remplacée par les dispositions suivantes :

« 2.27. Gestion de la sécurité.

Note. – Le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011 de la Commission du 17 octobre 2011 établissant des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne et modifiant les règlements (CE) n° 482/2008 et (UE) n° 691/2010 établit des exigences pour la gestion de la sécurité des services de la navigation aérienne.

Le code des transports rend applicables les dispositions de ce règlement aux collectivités d'outre-mer ne faisant pas partie intégrante de l'Union européenne. »

III. – Au chapitre 3 « Service du contrôle de la circulation aérienne » :

a) Au paragraphe 3.3.4, l'alinéa c et la note le suivant sont supprimés ;

b) Le 3.7.2.2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 3.7.2.2. L'autorisation du contrôle de la circulation aérienne concernant la décélération et la descente d'un avion à partir de l'altitude de croisière supersonique jusqu'à l'altitude de vol subsonique est délivrée de manière à assurer l'exécution d'une descente ininterrompue, au moins pendant la phase transsonique. » ;

c) Au 3.7.5.2, il est ajouté une note ainsi rédigée :

« *Note.* – Le règlement (UE) n° 255/2010 établit des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien. »

IV. – Au chapitre 4 « Service d'information de vol » :

a) A l'alinéa d du paragraphe 4.2.1, les mots : « les modifications de l'état de fonctionnement des aides à la navigation » sont remplacés par les mots : « la disponibilité des services de radionavigation, à l'exception de ceux fournis par des constellations satellitaires » ;

b) Au paragraphe 4.2.2, dans la note suivant l'alinéa c, les mots : « Le supplément C » sont remplacés par les mots : « Le supplément B » ;

c) Au 4.3.1.1, les mots : « aides à la navigation » sont remplacés par les mots : « services de radionavigation » ;

d) Au 4.3.5.1.1 :

i. Il est inséré un deuxième alinéa ainsi rédigé : « Les critères auxquels un changement doit satisfaire pour constituer un changement notable sont spécifiés dans l'annexe 3 de l'OACI, appendice 3, paragraphe 2.3.2, applicable en vertu de l'arrêté du 21 septembre 2007 modifié susvisé. » ;

ii. La note est supprimée ;

e) Dans la note, au neuvième alinéa du 4.3.6.1, les mots : « sections 4.5 et 4.7 » et : « dans l'appendice 2 » sont respectivement remplacés par les mots : « sections 4.1 et 4.3 » et : « dans l'appendice 3 » ;

f) Au paragraphe 4.3.7 :

i. L'alinéa *b* est remplacé par les mots suivants : « *b*) (réservé) ; » ;

ii. L'alinéa *f* est remplacé par les dispositions suivantes :

« *f*) Types d'approche et éventuellement départ initial à prévoir ; ».

g) Aux paragraphes 4.3.7, 4.3.8 et 4.3.9, les mots : « au chapitre 11 des procédures pour les services de la navigation aérienne » sont remplacés par les mots : « au chapitre 9 de l'annexe à l'arrêté du 6 juillet 1992 susvisé » ;

h) A l'alinéa *f* du paragraphe 4.3.9, après les mots : « le cas échéant », sont ajoutés les mots : « , et éventuellement départ initial à prévoir ».

V. – Au chapitre 6 « Moyens de télécommunications nécessaires aux services de la circulation aérienne » :

a) Le 6.2.2.3.4 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 6.2.2.3.4. Les installations de télécommunication nécessaires aux termes de 6.2.2.1 et 6.2.2.2 sont complétées, selon les besoins, par des moyens permettant d'autres formes de communication visuelle ou auditive, par exemple la télévision en circuit fermé ou des systèmes distincts de traitement de l'information. » ;

b) Les points 6.2.3.2 à 6.2.3.4 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« 6.2.3.2. Les organismes ATS voisins disposent de moyens de communication entre eux dans tous les cas où l'on observe des situations particulières.

Note. – Les situations particulières dont il est question peuvent être causées par la densité de la circulation, la nature de l'exploitation ou la manière dont l'espace aérien est organisé ; elles peuvent se présenter même si les régions de contrôle ou zones de contrôle ne sont pas contiguës ou n'ont pas encore été établies.

6.2.3.3. Lorsque les conditions locales obligent à autoriser un aéronef, avant le départ, à pénétrer dans une région de contrôle voisine, l'organisme de contrôle d'approche ou la tour de contrôle d'aérodrome dispose de moyens de communication avec le centre de contrôle régional qui dessert la région voisine.

6.2.3.4. Les installations de télécommunication nécessaires aux termes de 6.2.3.2 et 6.2.3.3 sont dotées de moyens permettant des communications vocales directes seules ou combinées à des communications par liaison de données, avec enregistrement automatique, les communications pouvant être établies instantanément pour les besoins du transfert de contrôle au moyen de données radar, ADS-B ou ADS-C, et normalement dans un délai de quinze secondes pour d'autres fins. » ;

c) Le 6.3.1.2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 6.3.1.2. Lorsque les conditions le justifient et que l'organisation de la circulation à la surface le rend acceptable, des voies distinctes de communications sont mises en œuvre pour le contrôle de la circulation des véhicules sur l'aire de manœuvre. »

VI. – Au chapitre 7 « Renseignements nécessaires aux services de la circulation aérienne » :

a) Le 7.1.1.3 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 7.1.1.3. Lorsque des données en altitude traitées par ordinateur sont mises à la disposition des organismes des services de la circulation aérienne, sous forme numérique, pour être utilisées dans les ordinateurs ATS, les dispositions concernant le contenu, la présentation et la transmission de ces données font l'objet d'un accord entre le prestataire de services météorologiques pour la navigation aérienne et l'autorité compétente des services ATS. » ;

b) Le 7.1.1.4 est supprimé ;

c) Il est ajouté un 7.1.3.6 ainsi rédigé : « 7.1.3.6. (Réservé) » ;

d) Il est ajouté un 7.1.4.7 ainsi rédigé :

« 7.1.4.7. Les avertissements d'aérodrome, lorsqu'ils existent, sont disponibles pour les tours de contrôle d'aérodrome et les autres organismes appropriés.

Note. – Les conditions météorologiques faisant l'objet d'avertissements d'aérodrome sont énumérées à l'annexe 3 de l'OACI, appendice 6, 5.1.3, applicable en vertu de l'arrêté du 21 septembre 2007 modifié susvisé. » ;

e) A la section 7.3 :

i. L'intitulé est remplacé par l'intitulé suivant : « Renseignements sur l'état de fonctionnement des services de navigation » ;

ii. Au paragraphe 7.3.1, les mots : « A compter du 1^{er} janvier 2007, les organismes » sont remplacés par les mots : « Les organismes » et les mots : « des aides radio à la navigation » sont remplacés par les mots : « des services de radionavigation ».

VII. – A l'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 » :

a) Dans le titre de l'appendice précité ainsi que dans le titre de la première partie, les mots : « types de RNP » sont remplacés par les mots : « spécifications de navigation » ;

b) A la section 1.1 :

i. Au premier alinéa, les mots : « type de qualité de navigation requise (RNP) applicable » sont remplacés par les mots : « spécifications de navigation applicables » ;

ii. La note 1 est supprimée ;

iii. Les notes 2 et 3 sont remplacées par les mots :

« Note 1. – Le chapitre 7 de l'annexe 4 et l'appendice 1 de l'annexe 15 contiennent des dispositions régissant la publication des spécifications de navigation.

Note 2. – Dans le cadre du présent appendice et en ce qui concerne les plans de vol, une spécification de navigation prescrite n'est pas considérée comme faisant partie intégrante de l'indicatif de route ATS. » ;

c) A la section 2.4 :

i. Après les mots : « accord régional de navigation aérienne » sont insérés les mots : « porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique » ;

ii. Les mots : « ou les performances en virage exigées sur cette route, » sont supprimés ;

iii. Les alinéas *a* et *b* sont supprimés ;

iv. Les alinéas *c* et *d* deviennent respectivement les alinéas *a* et *b* ;

v. Dans la note 1, les mots : « "F", "G", "Y" et "Z" » sont remplacés par les mots : « "F" et "G" » ;

vi. La note 3 est supprimée ;

d) Au paragraphe 3.1.4, les mots : « des Etats » sont supprimés et après les mots : « notifiés par » sont insérés les mots : « l'autorité compétente » ;

e) A la section 4.4, les mots : « les lettres "F", "G", "Y" et "Z" » sont remplacés par les mots : « les lettres "F" et "G" ».

VIII. – A l'appendice 2 « Principes régissant l'établissement et l'identification des points significatifs » :

a) A la section 1.1 et la section 1.2, les mots : « installées au sol » sont remplacés par les mots : « installées au sol ou dans l'espace » ;

b) A la section 3.1 :

i. Après les mots : « aide de radionavigation », sont insérés les mots : « et que ce point est utilisé aux fins du contrôle de la circulation aérienne » ;

ii. Les mots : « ce point significatif » et : « d'indicatif codé au point significatif » sont respectivement remplacés par les mots : « il » et : « d'indicatif codé du point significatif » ;

iii. Il est ajouté une note ainsi rédigée :

« Note. – Les principes régissant l'utilisation de noms de code alphanumériques de points appuyant des procédures SID, STAR et d'approche aux instruments RNAV sont énoncés dans les PANS-OPS (Doc 8168). » ;

c) A la section 3.4, après les mots : « Le nom de code », sont insérés les mots : « unique de cinq lettres prononçable » ;

d) A la section 3.5, après les mots : « en noms de code », sont insérés les mots : « prononçables uniques de cinq lettres ».

Art. 3. – L'annexe à l'arrêté du 6 juillet 1992 susvisé est modifiée comme suit :

I. – Au chapitre 2 « Dispositions générales », à l'alinéa *b* du 2.2.1.2, les mots : « , sauf dispositions contraires au-dessus du FL 195 » sont supprimés.

II. – Au chapitre 3 « Contrôle régional », après le titre de la section 3.9, il est ajouté une note ainsi rédigée :

« Note. – Le présent paragraphe est sans préjudice de la nécessité de l'utilisation permanente du mode C avec transmission automatique de l'altitude-pression (cf. 10.4.2.1.1.1). »

III. – Au chapitre 4 « Contrôle d'approche » :

a) Au 4.3.1.5.3, les mots : « La clairance d'approche vaut pour la totalité de la procédure d'approche restant à exécuter » sont remplacés par les mots : « La clairance d'approche vaut pour la totalité de la procédure d'approche restant à exécuter en espace aérien contrôlé » ;

b) Au *b* du 4.3.7.1, les mots : « valeurs moyennes de la direction et de la vitesse du vent à la surface, et variations significatives de ces valeurs » sont remplacés par les mots : « valeurs moyennes et variations significatives de la direction et de la vitesse du vent à la surface », et les mots : « avec ses variations significatives en direction » et : « ou mesure instrumentale de la hauteur de la base des nuages » sont supprimés ;

c) Le *a* du 4.3.7.2 est remplacé par :

« *a*) Valeurs moyennes et variations significatives de la direction et de la vitesse du vent à la surface ; » ;

d) Au *c* du 4.3.7.2, les mots : « avec ses variations significatives en direction » sont supprimés.

IV. – Au chapitre 5 « Contrôle d'aérodrome » :

a) Au 5.6.3.2.1, les mots : « sont utilisés » sont remplacés par les mots : « peuvent être utilisés ».

b) Au 5.6.3.2.2, les mots : « est utilisé » sont remplacés par les mots : « peut être utilisé ».

V. – Au *a* du paragraphe 6.2.5, les mots : « Voir le chapitre 9, 9.3.3.2.4.8 » sont remplacés par les mots : « Voir le chapitre 9 ».

VI. – Au chapitre 9 « Messages des services de la circulation aérienne » :

a) Au 9.3.3.2, les mots : « un organisme de la météorologie » sont remplacés par les mots : « le prestataire de services météorologiques pour la navigation aérienne » ;

b) Au 9.3.3.2.2 :

i. Au *a*, les mots : « valeurs moyennes de la direction et de la vitesse du vent à la surface, et variations significatives de ces valeurs » sont remplacés par les mots : « valeurs moyennes et variations significatives de la direction et de la vitesse du vent à la surface » ;

ii. Au *b*, les mots : « avec ses variations significatives en direction » sont supprimés ;

iii. Au *d*, les mots : « ou mesure instrumentale de la hauteur de la base des nuages » sont supprimés ;

iv. Le dernier alinéa est remplacé par les mots : « Lorsque la visibilité est de 10 km ou davantage, qu'il n'y a aucun nuage au-dessous de 5 000 pieds (1 500 m) au-dessus du niveau de l'aérodrome, et aucun nuage au-dessous de l'altitude minimale de secteur la plus élevée si celle-ci est supérieure à 5 000 pieds et qu'il n'y a ni cumulonimbus ni cumulus bourgeonnant ni phénomènes de temps présent tels qu'indiqués au 9.3.3.2.4.4, les éléments des alinéas *b*, *c* et *d* sont remplacés par le terme "CAVOK". » ;

c) Au 9.3.3.2.3 :

i. Au *a*, les mots : « valeurs moyennes de la direction et de la vitesse du vent à la surface, et variations significatives de ces valeurs » sont remplacés par les mots : « valeurs moyennes et variations significatives de la direction et de la vitesse du vent à la surface » ;

ii. Au *b*, les mots : « avec ses variations significatives en direction » sont supprimés ;

iii. Au *c*, les mots : « ou mesure instrumentale de la hauteur de la base des nuages » sont supprimés ;

d) Le 9.3.3.2.4.1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 9.3.3.2.4.1. Valeurs moyennes et variations significatives de la direction et de la vitesse du vent à la surface

La direction est donnée en degrés magnétiques et la vitesse en nœuds. La variation en direction est donnée lorsque l'amplitude atteint 60 degrés ou plus tout en étant associée à des vitesses moyennes dépassant 3 nœuds ; elle est exprimée au moyen des deux directions extrêmes entre lesquelles le vent varie.

Les variations de vitesse sont signalées lorsque l'écart par rapport à la vitesse moyenne dépasse 10 nœuds, ou 5 nœuds lorsque l'information est disponible et que des procédures antibruit sont utilisées ; les variations sont exprimées sous la forme des valeurs maximale et minimale atteintes.

Une vitesse de vent inférieure à 0,5 m/s (1 kt) est indiquée comme calme. » ;

e) Le 9.3.3.2.4.2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 9.3.3.2.4.2. Visibilité.

La visibilité est exprimée en multiples de 50 m lorsqu'elle est inférieure à 800 m, en multiples de 100 m lorsqu'elle est égale ou supérieure à 800 m mais inférieure à 5 km, en nombre entier de kilomètres lorsqu'elle est égale ou supérieure à 5 km mais inférieure à 10 km, et par une valeur de 10 km lorsque la visibilité est égale ou supérieure à 10 km, sauf si les conditions d'utilisation de l'abréviation "CAVOK" sont applicables. » ;

f) Au 9.3.3.2.4.3, le premier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« La portée visuelle de piste est exprimée en multiples de 25 m lorsqu'elle est inférieure à 400 m, en multiples de 50 m lorsqu'elle est comprise entre 400 et 800 m, et en multiples de 100 m lorsqu'elle est supérieure à 800 m. Toute valeur observée qui ne correspond pas à l'un des échelons de l'échelle de mesure en usage est arrondie à l'échelon immédiatement inférieur de cette échelle. » ;

g) Le 9.3.3.2.4.4 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 9.3.3.2.4.4. Temps présent.

Le temps présent signale les phénomènes suivants : bruine (forte, se congelant), poussières généralisées, sable, tourbillons de poussière/sable, brume sèche, tempête de poussière, tempête de sable (chasse-poussière ou chasse-sable, forte), brouillard (par bancs, se congelant, mince), nuage en entonnoir (trombe terrestre ou trombe marine), grêle (forte grêle, grésil/neige roulée), brume, pluie (forte, se congelant, pluie et neige), averses (fortes averses, averses de neige, pluie et neige), fumée, cendres volcaniques, neige (chasse-neige élevée, chasse-neige basse, forte neige, granules de glace, neige en grains), grain, orage (fort, avec grêle, avec tempête de poussière ou de sable), cristaux de glace, granules de glace, précipitations inconnues (observation AUTO).

Certains de ces phénomènes peuvent ne pas être indiqués lorsque la source de l'information est un système d'observation météorologique automatique. » ;

h) Au 9.3.3.2.4.5 :

i. Dans le titre, les mots : « ou mesure instrumentale de la hauteur de la base des nuages » sont supprimés ;

ii. Au premier alinéa, après les mots : « de cumulonimbus » sont insérés les mots : « ou de cumulus bourgeonnants », et les mots : « Si la base des nuages les plus bas est imprécise ou déchiquetée, ou si elle change rapidement, on donne la hauteur minimale des nuages ou fragments de nuages, avec une description de leurs caractéristiques. » sont remplacés par les mots : « Lorsque la base des nuages est irrégulière ou déchiquetée ou varie rapidement, la hauteur minimale de la base des nuages, ou des fragments de nuages, est indiquée. » ;

iii. Le deuxième alinéa est remplacé par les dispositions suivantes : « Lorsque la base des nuages ne peut être déterminée compte tenu du brouillard, elle est communiquée sous la forme “plafond inférieur à 100 ft” ».

Art. 4. – Les dispositions du présent arrêté sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna.

Art. 5. – Le présent arrêté entre en vigueur le 12 décembre 2013.

Art. 6. – Le directeur général de l'aviation civile et le directeur général aux 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 29 octobre 2013.

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

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du transport aérien,
P. SCHWACH

Le ministre des outre-mer,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général aux outre-mer,
T. DEGOS