

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

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

#### Arrêté du 27 mars 2014 portant règlement pour l'assistance météorologique à la navigation aérienne

NOR : DEVA1405407A

Le 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 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, publié par le décret n° 2007-1027 du 15 juin 2007 ;

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 le code de l'aviation civile, notamment les articles D. 131-11, D. 131-13 et D. 131-14 ;

Vu le décret n° 93-861 du 18 juin 1993 modifié portant création de l'établissement public Météo-France ;

Vu le décret n° 2005-471 du 16 mai 2005 fixant l'organisation de l'administration centrale du ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer ;

Vu l'arrêté du 20 décembre 2011 portant désignation de Météo-France en tant que prestataire de services météorologiques,

Arrêtent :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Le règlement pour l'assistance météorologique à la navigation aérienne annexé au présent arrêté est approuvé.

**Art. 2.** – L'arrêté du 21 septembre 2007 modifié portant règlement pour l'assistance météorologique à la navigation aérienne est abrogé.

**Art. 3.** – Les dispositions du présent arrêté sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, dans les Terres australes et antarctiques françaises et à Wallis-et-Futuna.

**Art. 4.** – Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur trente jours calendaires après sa publication au *Journal officiel* de la République française.

**Art. 5.** – 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 27 mars 2014.

*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 de la défense,  
Pour le ministre et par délégation :  
Le général de corps d'armée,  
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 directeur général*  
*des outre-mer,*  
T. DEGOS

## A N N E X E

### RÈGLEMENT POUR L'ASSISTANCE MÉTÉOROLOGIQUE À LA NAVIGATION AÉRIENNE

#### *Préambule*

Le terme « Annexe 3 » désigne la dix-huitième édition de l'annexe 3 à la convention relative à l'aviation civile internationale qui intègre l'amendement n° 76 devenu applicable le 14 novembre 2013.

Le terme « annexe 15 » désigne la quatorzième édition de l'annexe 15 à la convention relative à l'aviation civile internationale qui intègre l'amendement n° 37 devenu applicable le 14 novembre 2013.

Afin de conserver une numérotation cohérente avec le texte de l'annexe 3, certains paragraphes du présent règlement sont identifiés par la mention « Réservé ».

Pour l'application du présent règlement, le terme « prestataire de services météorologiques » fait référence au prestataire désigné par l'arrêté du 21 décembre 2011 susvisé.

Lorsqu'il est indiqué dans le présent règlement que les pratiques recommandées de l'annexe 3 s'appliquent, il est entendu qu'elles s'appliquent en tant qu'obligations.

#### 1. Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions et les restrictions apportées à l'emploi de certains termes du chapitre 1<sup>er</sup> de l'annexe 3 s'appliquent à l'exception du terme « visibilité ».

Jusqu'au 3 décembre 2014, la définition du terme « visibilité » est la suivante : « La visibilité pour l'exploitation aéronautique correspond à la plus grande distance à laquelle on peut voir et reconnaître un objet noir de dimensions appropriées situé près du sol lorsqu'il est observé sur un fond lumineux. Cette distance est représentée par la portée optique météorologique. »

A partir du 4 décembre 2014, la définition du terme « visibilité » de l'annexe 3 s'applique.

Pour l'application du présent règlement, le terme navigation aérienne désigne la navigation aérienne nationale et internationale.

#### 2. Dispositions générales

##### *2.1. But, détermination de l'assistance météorologique et façon de procurer cette assistance*

2.1.1. L'assistance météorologique à la navigation aérienne est un ensemble de services qui a pour objet de contribuer à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne.

2.1.2. Le prestataire de services météorologiques fournit aux exploitants d'aéronefs, aux membres d'équipage de conduite, aux prestataires des services de la circulation aérienne, aux prestataires de services de recherche et de sauvetage, aux exploitants d'aérodromes et aux autres prestataires de services de navigation aérienne ou organismes intéressés à la gestion et au développement de la navigation aérienne les renseignements météorologiques qui sont nécessaires à l'accomplissement de leurs fonctions respectives.

2.1.3. La direction générale de l'aviation civile et le prestataire de services météorologiques définissent dans une convention-cadre et les documents qui en découlent les différents types de produits et services relevant de l'assistance météorologique à la navigation aérienne, y compris la navigation aérienne internationale au-dessus des eaux internationales et autres régions situées en dehors du territoire de la France, conformément aux dispositions de la présente annexe et en tenant compte des accords régionaux de navigation aérienne.

Pour l'application du présent règlement, le terme « Convention » fait référence à la convention-cadre précitée et aux documents qui en découlent.

2.1.4. Les renseignements conformes aux indications de l'appendice 1 de l'annexe 15 concernant l'administration météorologique désignée pour faire fournir au nom de la France l'assistance météorologique à la navigation aérienne et le prestataire de services météorologiques désigné pour fournir ces services figurent dans la partie GEN 1.1 « Autorités désignées » de la publication d'information aéronautique.

2.1.5. Le prestataire de services météorologiques suit les prescriptions de l'Organisation météorologique mondiale en ce qui concerne les qualifications et la formation du personnel procurant l'assistance météorologique à la navigation aérienne, l'installation des instruments et les méthodes d'observation utilisées dans les stations météorologiques aéronautiques.

## 2.2. *Fourniture, utilisation et gestion de la qualité des renseignements météorologiques*

2.2.1. Une liaison étroite est assurée entre ceux qui s'occupent de la fourniture et ceux qui s'occupent de l'utilisation des renseignements météorologiques, en ce qui concerne la façon de procurer l'assistance météorologique à la navigation aérienne. Le prestataire de services météorologiques informe les usagers énumérés au paragraphe 2.1.2 de toute discontinuité prévue ou constatée dans la fourniture de cette assistance selon des modalités convenues avec les autres prestataires de services de navigation aérienne.

2.2.2. Le prestataire de services météorologiques met en place un système qualité comprenant les procédures, les processus et les moyens nécessaires pour la gestion de la qualité des renseignements météorologiques destinés aux usagers indiqués au paragraphe 2.1.2.

2.2.3. Le système qualité établi en application du paragraphe 2.2.2 est conforme aux normes de la série 9000 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO), relatives à la gestion de la qualité. Il est certifié par un organisme accrédité.

2.2.4. Le système qualité établi en application du paragraphe 2.2.2 permet de donner aux usagers l'assurance que les renseignements météorologiques fournis répondent aux spécifications concernant la couverture géographique et spatiale, le format et la teneur, les heures et la fréquence de diffusion, la période de validité des renseignements ainsi que la précision des mesures, des observations et des prévisions. Les renseignements météorologiques identifiés comme n'étant pas conformes aux spécifications applicables et qui ne se prêtent pas à des procédures de correction automatique des erreurs ne sont pas communiqués aux usagers à moins d'être validés par le prestataire de services météorologiques.

*Note.* – Les spécifications relatives à la couverture géographique et spatiale, au format et à la teneur, aux heures et à la fréquence de diffusion ainsi qu'à la période de validité des renseignements météorologiques destinés aux usagers aéronautiques figurent dans les chapitres 3, 4, 6, 7, 8, 9 et 10 et les appendices 2, 3, 5, 6, 7, 8 et 9 de l'annexe 3 et dans les plans de navigation aérienne. Des éléments indicatifs sur la précision des mesures et des observations ainsi que sur celle des prévisions figurent dans les Suppléments A et B, respectivement, de cette même annexe.

2.2.5. Réservé.

2.2.6. Réservé.

2.2.7. Les renseignements météorologiques fournis aux usagers énumérés au paragraphe 2.1.2 sont cohérents avec les principes des facteurs humains et sont présentés dans des formes qui exigent le minimum d'interprétation de la part de ces usagers comme il est spécifié dans les chapitres qui suivent.

## 2.3. *Notifications nécessaires de la part des exploitants d'aéronefs*

Les normes et les pratiques recommandées prévues à la section 2.3 du chapitre 2 de l'annexe 3 s'appliquent en remplaçant, sauf pour le paragraphe 2.3.3, les termes « administration météorologique » par « prestataire de services météorologiques ».

La mise en œuvre de ces dispositions est précisée à la partie GEN 3.5 de la publication d'information aéronautique.

## 3. **Système mondial de prévisions de zone et centres météorologiques**

Les normes et les pratiques recommandées prévues aux chapitres 2, 3, 4 et 5 de l'appendice 2 de l'annexe 3 s'appliquent.

### 3.1. *Objectif du système mondial de prévision de zone*

Le système mondial de prévisions de zone a pour objectif de fournir aux administrations météorologiques et aux autres usagers des prévisions météorologiques aéronautiques en route mondiales sous forme numérique. Cet objectif est réalisé grâce à un système mondial complet, intégré et dans la mesure du possible uniforme, de manière efficace du point de vue des coûts, en tirant pleinement parti de l'évolution technologique.

Le prestataire de services météorologiques assure le soutien approprié au fonctionnement du système mondial de prévision de zone.

3.2. Réservé.

### 3.3. *Centres météorologiques d'aérodrome*

3.3.1. Le prestataire de services météorologiques établit un ou plusieurs centres météorologiques d'aérodrome et/ou autres centres météorologiques qui permettent de procurer l'assistance météorologique requise pour répondre aux besoins de la navigation aérienne.

3.3.2. Les dispositions du paragraphe 3.3.2 du chapitre 3 de l'annexe 3 s'appliquent en remplaçant au sous-paragraphe 3.3.2 *h* « administration météorologique » par « prestataire de services météorologiques ».

3.3.3. Les dispositions du paragraphe 3.3.3 du chapitre 3 de l'annexe 3 s'appliquent.

3.3.4. Les dispositions du paragraphe 3.3.4 du chapitre 3 de l'annexe 3 s'appliquent en remplaçant « l'administration météorologique intéressée » et « les administrations compétentes » par « le prestataire de services météorologiques ».

### 3.4. Centres de veille météorologique

3.4.1. Le prestataire de services météorologiques établit un ou plusieurs centres de veille météorologiques pour les régions d'information de vol et les régions de contrôle pour lesquelles la France procure les services de la circulation aérienne par accord régional de navigation aérienne.

3.4.2. Les dispositions du paragraphe 3.4.2 du chapitre 3 de l'annexe 3 s'appliquent en remplaçant les termes « administration météorologique » par « prestataire de services météorologiques ».

3.4.3. Les dispositions du paragraphe 3.4.3 du chapitre 3 de l'annexe 3 s'appliquent.

### 3.5. Centres d'avis de cendres volcaniques

3.5.1. Le prestataire de services météorologiques établit, conformément à l'accord régional de navigation aérienne de la région Europe (EUR), un centre d'avis de cendres volcaniques dont la zone de responsabilité est référencée dans le plan de navigation aérienne pour la région Europe (document OACI 7754). Il fait le nécessaire pour que ce centre puisse prendre les mesures listées au paragraphe 3.5.1 du chapitre 3 de l'annexe 3 en réponse à une notification d'éruption volcanique effective ou prévue ou de présence d'un nuage de cendres volcaniques dans sa zone de responsabilité.

3.5.2. Le centre d'avis de cendres volcaniques assure une veille 24 heures sur 24.

3.5.3. En cas d'interruption du service du centre d'avis de cendre volcanique de Londres, ses fonctions sont remplies par le centre d'avis de cendres volcaniques de Toulouse, conformément au Manuel de la veille des volcans le long des voies aériennes internationales (document OACI 9766).

*Note.* – Le manuel de la veille des volcans le long des voies aériennes internationales (document 9766) prévoit également que, en cas d'interruption du service du centre d'avis de cendres volcaniques de Toulouse, ses fonctions sont remplies par le centre d'avis de cendres volcaniques de Londres.

### 3.6. Observatoires volcanologiques nationaux

Des dispositions sont formalisées pour la surveillance des volcans, conformément aux accords régionaux de navigation aérienne concernant la France, afin qu'en cas d'observation :

- d'une activité volcanique prééruptive significative ou la cessation d'une telle activité volcanique ;
- d'une éruption volcanique ou la cessation d'une éruption volcanique ; et/ou
- de cendres volcaniques dans l'atmosphère,

les renseignements utiles soient envoyés aussi promptement que possible aux ACC, MWO et VAAC associés.

*Note 1.* – Dans ce contexte, on entend par activité volcanique prééruptive une activité volcanique inhabituelle et/ou croissante qui pourrait présager une éruption volcanique.

*Note 2.* – Le manuel de la veille des volcans le long des voies aériennes internationales (document OACI 9766) contient des éléments indicatifs sur les volcans actifs ou potentiellement actifs.

### 3.7. Centres d'avis de cyclones tropicaux

Le prestataire de services météorologiques établit, conformément à l'accord régional de navigation aérienne de la région Afrique-océan Indien (AFI), un centre d'avis de cyclones tropicaux dont la zone de responsabilité est référencée dans le plan de navigation aérienne pour la région AFI (document OACI 7474).

Ce centre d'avis des cyclones tropicaux s'acquitte des tâches listées au paragraphe 3.7.

## 4. Observations et messages d'observations météorologiques

Les normes et les pratiques recommandées prévues au chapitre 4 de l'annexe 3 s'appliquent avec les adaptations suivantes :

Dans l'ensemble des normes et des pratiques recommandées du chapitre 4 de l'annexe 3, les termes « l'administration météorologique » sont remplacés par « le prestataire de services météorologiques ».

Les dispositions du paragraphe 4.1.1 sont remplacées par : « Le prestataire de services météorologiques crée aux aérodromes situés sur le territoire français des stations météorologiques aéronautiques conformément aux dispositions de la convention ».

Les dispositions du paragraphe 4.1.2 sont remplacées par : « Le prestataire de services météorologiques crée des stations météorologiques aéronautiques sur des plates-formes en mer ou à d'autres endroits significatifs pour les opérations d'hélicoptères à destination des plates-formes en mer conformément aux dispositions de la convention ».

La norme 4.1.4 s'applique en remplaçant les termes « chaque Etat contractant » par « le prestataire de services météorologiques ».

La norme 4.5.1 s'applique, à l'exception des aérodromes dont le niveau de service tel que défini dans la convention est « N1 » sur lesquels des messages d'observations régulières et spéciales de type différent peuvent être fournis. Le contenu de ces messages est précisé dans la convention.

La norme 4.6.1.1 s'applique à l'exception des aérodromes d'outre-mer pour lesquels la direction du vent est exprimée par rapport au Nord magnétique dans les messages d'observations régulières et spéciales locales.

La norme 4.6.4.1 s'applique à l'exception des Antilles françaises, de Mayotte, de la Polynésie française, de l'île de La Réunion et des îles de Wallis et Futuna où le signalement d'activité orageuse n'est pas effectué sur les sites automatisés dans l'environnement desquels il n'y a pas de capteur de détection de foudre.

Pour l'application de la pratique recommandée 4.6.4.3, dans les messages d'observations météorologiques régulières d'aérodrome (METAR) provenant de systèmes d'observation entièrement automatiques, les renseignements relatifs au temps présent représentatifs des conditions dans le voisinage de l'aérodrome concernent uniquement les orages (TS).

Pour l'application du paragraphe 4.6.8, les observations faites aux aérodromes comprennent des renseignements supplémentaires sur les conditions météorologiques significatives relatives à l'état des pistes.

Les normes et les pratiques recommandées prévues à l'appendice 3 de l'annexe 3 s'appliquent, à l'exception des paragraphes 2.1.3, 2.1.4, 2.1.5, et avec les adaptations suivantes :

- dans l'ensemble des normes et des pratiques recommandées de l'appendice 3 de l'annexe 3, les termes « l'administration météorologique » sont remplacés par « le prestataire de services météorologiques » ;
- les dispositions du paragraphe 2.1.1 sont remplacées par : « Les messages d'observations régulières et spéciales locales sont établis en langage clair abrégé, dans un format adapté tel que précisé dans la convention » ;
- la norme 2.2 s'applique, à l'exception des messages provenant de systèmes d'observation entièrement automatiques, dans lesquels l'abréviation CAVOK n'est pas utilisée ;
- les dispositions du paragraphe 4.2.4.2 sont remplacées par : « Dans les messages d'observations régulières et spéciales locales, la visibilité le long des pistes n'est pas indiquée. Seule la visibilité minimale du site est transmise avec une indication des unités de mesure utilisées » ;
- la première phrase du paragraphe 4.3.1.2 est remplacée par : « L'emplacement du visibilimètre est fixé entre 120 et 170 mètres de l'axe de la piste. Lors de l'installation d'un nouveau visibilimètre ou lors du remplacement d'un visibilimètre existant après la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, le nouveau matériel est installé à une distance de 120 mètres de l'axe de piste, à moins que des contraintes spécifiques ne le permettent pas » ;
- pour l'application de la pratique recommandée 4.3.2.2, lorsque la portée visuelle de piste minimum à l'atterrissage publiée est égale ou supérieure à 800 mètres, la portée visuelle de piste peut être obtenue par conversion de la visibilité météorologique signalée ;
- les dispositions du paragraphe 4.3.5 sont remplacées par : « Si la portée visuelle de piste est évaluée à l'aide d'un système d'instruments, les calculs sont effectués séparément pour chaque piste disponible. Pour les messages d'observations régulières et spéciales locales ainsi que pour les messages d'observations météorologiques régulières d'aérodrome, l'intensité lumineuse du balisage utilisée pour le calcul de la portée visuelle de piste est l'intensité maximale disponible sur la piste considérée » ;
- les dispositions du paragraphe 4.3.6.3 sont remplacées par les dispositions suivantes : « Dans les messages d'observations régulières et spéciales locales et dans les messages d'observations météorologiques régulières d'aérodrome (METAR) :
  - a) Lorsque la portée visuelle de piste est supérieure à la valeur maximale qui peut être déterminée par le système utilisé, elle est indiquée par l'abréviation "P", suivie de la valeur maximale qui peut être déterminée par le système » ;
  - b) Lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à la valeur minimale qui peut être déterminée par le système utilisé, elle est indiquée par l'abréviation "M", suivie de la valeur minimale qui peut être déterminée par le système ;
- les dispositions du paragraphe 4.3.6.5 sont remplacées par : « Dans les messages d'observations météorologiques régulières d'aérodrome, lorsque la portée visuelle de piste est mesurée aux deux extrémités de la piste, ces deux mesures sont transmises sans tenir compte du seuil en service. Ainsi, dans certains cas, un message d'observations météorologiques régulières d'aérodrome peut contenir plus de quatre valeurs pour la portée visuelle de piste » ;
- pour l'application de la norme 4.4.2.2, le caractère de proximité des phénomènes de temps présent autres que les orages (TS) n'est pas indiqué dans les messages provenant de systèmes d'observation entièrement automatiques ;
- pour l'application de la pratique recommandée 4.4.2.3, les phénomènes météorologiques suivants ne sont pas signalés dans les messages provenant de systèmes d'observation entièrement automatiques : neige en grains (SG), granules de glace (PL), grêle (GR), grésil et /ou neige roulée (GS), tempête de poussière (DS), tempête de sable (SS), tourbillons de poussière/de sable (PO), trombe(s) (FC), sable (SA), poussière étendue (DU), fumée (FU), cendres volcaniques (VA), grain (SQ) ;
- pour l'application de la pratique recommandée 4.4.2.6, les caractéristiques des phénomènes de temps présent mince (MI), partiel (PR), (chasse-...) basse (DR), (chasse-...) élevée (BL) ne sont pas indiquées dans les messages provenant de systèmes d'observation entièrement automatiques ;
- pour l'application de la pratique recommandée 4.4.2.7, le caractère de proximité des phénomènes de temps présent autres que les orages n'est pas indiqué dans les messages provenant de systèmes d'observation entièrement automatiques ;



- pour l'application de la pratique recommandée 4.5.4.2, si le prestataire des services de la circulation aérienne le demande, la hauteur de la base des nuages est signalée par échelons de 30 pieds en dessous de 300 pieds dans les messages d'observations régulières et spéciales locales afin de faciliter la mise en œuvre des procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP).

Par ailleurs, des informations sont communiquées pour des hauteurs de base nuageuse supérieures à 10 000 pieds en présence de nuages significatifs ;

La pratique recommandée 4.5.4.3 s'applique à l'exception de l'alinéa *c* : la visibilité verticale n'est pas communiquée.

Les dispositions du sous-paragraphe 4.5.4.5 *b* sont remplacées par : « Dans les messages provenant de systèmes d'observation entièrement automatiques, si aucun nuage n'est détecté par le système :

- les couches nuageuses sont codées NSC si le système n'a pas détecté de nuage convectif ;
- les couches nuageuses sont codées NCD si le système ne dispose pas de la capacité de détection des nuages convectifs ».

Les dispositions du sous-paragraphe 4.5.4.5 *d* sont remplacées par : « Dans les messages d'observations régulières et spéciales locales et les messages d'observations météorologiques régulières d'aérodrome, lorsque le ciel est obscurci, la valeur de la visibilité verticale est remplacée par le symbole “///” ».

Pour l'application de la pratique recommandée 4.8.1.1, les messages provenant de systèmes d'observation entièrement automatiques ne contiennent pas de renseignements supplémentaires.

Pour l'application de la pratique recommandée 4.8.1.2, les messages provenant de systèmes d'observation entièrement automatiques peuvent ne pas contenir de renseignements supplémentaires.

Pour l'application de la pratique recommandée 4.8.1.3, les messages provenant de systèmes d'observation entièrement automatiques ne contiennent pas de renseignements supplémentaires.

Les dispositions du paragraphe 4.8.1.4 sont remplacées par : « Dans les messages d'observations météorologiques régulières d'aérodrome (METAR) ne provenant pas de systèmes d'observation entièrement automatiques, les informations sur le cisaillement de vent sont ajoutées si ce phénomène a été rapporté par un pilote aux services de la circulation aérienne, ou si des capteurs de cisaillement de vent ont été installés. »

Pour l'application de la pratique recommandée 4.8.1.5, les messages d'observations météorologiques régulières d'aérodrome (METAR) provenant de systèmes d'observation entièrement automatiques peuvent ne pas contenir de renseignements supplémentaires.

## 5. Observations d'aéronef et comptes rendus d'aéronef

*Note.* – Parmi les normes et les pratiques recommandées du chapitre 5 de l'annexe 3, seules les dispositions reprises ci-dessous de la norme 5.9 « Enregistrement et remise après le vol d'observations d'aéronef relatives à une activité volcanique » s'appliquent à la prestation de services météorologiques.

Un exemplaire de l'imprimé de compte rendu spécial d'activité volcanique est joint à la documentation procurée aux vols empruntant des routes qui, de l'avis du prestataire de services météorologiques, pourraient passer à proximité de nuages de cendres volcaniques.

Le prestataire de services météorologiques applique les normes 3.1 et 4.2.2 de l'appendice 4 de l'annexe 3.

## 6. Prévisions

Les normes et les pratiques recommandées prévues au chapitre 6 de l'annexe 3 et à son appendice 5 s'appliquent, à l'exception du paragraphe 1.1.2 de l'appendice 5 et avec les adaptations suivantes :

- les termes : « l'administration météorologique » sont remplacés par les termes : « le prestataire de services météorologiques » ;
- la norme 6.2.1 s'applique à l'exception des aérodromes de Polynésie française autres que Tahiti Faa'a (NTAA) et Bora Bora Motu Mute (NTTB), pour lesquels un service de prévision spécifique dénommé « Aperçu de Zone » couvrant plusieurs aérodromes peut être établi. Les modalités d'établissement de ce service ainsi que la zone géographique où il s'applique sont précisées dans la convention.

Les dispositions du paragraphe 6.5.3 sont remplacées par : « Les prévisions de zone pour vols à basse altitude établies aux fins de la diffusion de renseignements AIRMET sont produites sous forme de cartes toutes les 3 heures de 6 UTC à 21 UTC ».

## 7. Renseignements SIGMET et AIRMET, avertissements d'aérodromes et avertissements et alertes de cisaillement du vent

Les normes et les pratiques recommandées prévues au chapitre 7 de l'annexe 3 et à son appendice 6 s'appliquent avec les adaptations suivantes :

- les termes : « l'administration météorologique » sont remplacés par les termes : « le prestataire de services météorologiques » ;
- la première phrase du paragraphe 7.4.1 est remplacée par : « Les avertissements de cisaillement du vent sont établis par le centre météorologique d'aérodrome désigné par le prestataire de services »

météorologiques dans le cas des aérodromes où le cisaillement du vent est considéré comme un facteur à prendre en compte conformément à des arrangements locaux conclus avec l'organisme ATS compétent et les exploitants intéressés, et lorsque des capteurs de cisaillement de vent ont été installés à cet effet. » Le reste du paragraphe 7.4.1 s'applique sans adaptation.

Pour l'application de la pratique recommandée 5.1.4 de l'appendice 6, le texte additionnel est rédigé en langage clair français et anglais dans les avertissements d'aérodrome en l'absence d'abréviation approuvée par l'OACI.

## **8. Renseignements climatologiques aéronautiques**

Les normes et les pratiques recommandées prévues au chapitre 8 de l'annexe 3 et à son appendice 7 s'appliquent avec les adaptations suivantes :

- dans l'ensemble des normes et des pratiques recommandées du chapitre 8 et de l'appendice 7, à l'exception de la norme 8.4, les termes : « l'administration météorologique » et « Etat contractant » sont remplacés par les termes : « le prestataire de services météorologiques » ;
- les dispositions du paragraphe 8.3 sont remplacées par : « Le prestataire de services météorologiques élabore des résumés climatologiques d'aérodrome en se conformant aux procédures prescrites par l'Organisation météorologique mondiale. Lorsqu'il existe des moyens informatiques de stockage, de traitement et d'extraction de l'information, ces résumés sont soit publiés, soit mis à la disposition des usagers aéronautiques sur demande. Lorsqu'il n'existe pas de tels moyens informatiques, ces résumés sont élaborés selon les modèles spécifiés par l'Organisation météorologique mondiale et sont publiés et mis à jour selon les besoins. » ;
- les dispositions du paragraphe 8.4 sont remplacées par : « Le prestataire de services météorologiques met à la disposition de toute administration météorologique, des exploitants et de tous ceux qu'intéressent les applications de la météorologie à la navigation aérienne internationale, sur demande et dans la mesure du possible, les données d'observations météorologiques nécessaires aux recherches, aux enquêtes et aux analyses opérationnelles. »

## **9. Assistance aux exploitants et aux membres d'équipage de conduite**

Les normes et les pratiques recommandées prévues au chapitre 9 de l'annexe 3 ainsi qu'à ses appendices 1 et 8 s'appliquent avec les adaptations suivantes :

- les termes : « l'administration météorologique » sont remplacés par les termes : « le prestataire de services météorologiques » ;
- les termes : « l'administration météorologique de l'Etat » sont remplacés par : « le prestataire de services météorologiques ».

## **10. Renseignements destinés aux services de la circulation aérienne, aux services de recherche et de sauvetage et aux services d'information aéronautique**

Les normes et les pratiques recommandées prévues au chapitre 10 de l'annexe 3 et à son appendice 9 s'appliquent avec les adaptations suivantes :

Les termes : « l'administration météorologique » sont remplacés par les termes : « le prestataire de services météorologiques ».

## **11. Besoins de moyens de communication et utilisation de ces moyens**

Les normes et les pratiques recommandées prévues au chapitre 11 de l'annexe 3 et à son appendice 10 s'appliquent avec les adaptations suivantes :

Les termes : « l'administration météorologique » sont remplacés par les termes : « le prestataire de services météorologiques ».

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DES DROITS DES FEMMES, DE LA VILLE, DE LA JEUNESSE ET DES SPORTS

#### Arrêté du 23 juin 2014 portant création de la mention « vol à moteur » du diplôme d'Etat de la jeunesse, de l'éducation populaire et du sport spécialité « perfectionnement sportif »

NOR : FVJF1416518A

La ministre des droits des femmes, de la ville, de la jeunesse et de sports,

Vu le code du sport, notamment ses articles L. 212-1, D. 212-35 et suivants ;

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 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 des essais et réception) ;

Vu l'avis de la commission professionnelle consultative des métiers du sport et de l'animation en date du 27 mai 2014,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Il est créé une mention « vol à moteur » du diplôme d'Etat de la jeunesse, de l'éducation populaire et du sport spécialité « perfectionnement sportif ».

**Art. 2.** – La possession du diplôme mentionné à l'article 1<sup>er</sup> atteste, dans le domaine du vol à moteur, les compétences suivantes figurant dans le référentiel de certification :

- coordonner la mise en œuvre d'un projet de développement ;
- concevoir des programmes de perfectionnement sportif ;
- conduire une démarche de perfectionnement sportif ;
- conduire des actions de formation.

**Art. 3.** – Les exigences préalables requises pour accéder à la formation, prévues à l'article D. 212-44 du code du sport, sont les suivantes :

- justifier de la détention de l'un des titres de pilote d'avion, conformes au « PART FCL », suivants :
  - licence de pilote de transport aérien (ATPL) ;
  - licence de pilote professionnel (CPL) ;
  - licence de pilote privé (PPL) ;
- justifier d'une qualification d'instructeur avion conforme au « PART FCL (FI/A) » et remplir les conditions de maintien de la qualification d'instructeur conformément aux arrêtés du 31 juillet 1981 susvisés ;
- attester une d'expérience de cinquante heures d'instruction en vol au cours des trois dernières années ;
- justifier de la connaissance de l'environnement, de la réglementation et de la pédagogie appliquée à l'enseignement, l'encadrement et l'entraînement du vol à moteur.

Il est procédé à la vérification de ces exigences préalables au moyen de :

- la production d'un document délivré par le service compétent de l'Etat en charge de l'aviation civile justifiant de la possession du titre de pilote avion ;
- la production d'un document délivré par le service compétent de l'Etat en charge de l'aviation civile justifiant de la possession de la qualification d'instructeur avion ;
- une attestation d'expérience de cinquante heures d'instruction en vol au cours des trois dernières années délivrée par le directeur technique national de l'aéronautique ;
- un test consistant en un entretien oral d'une durée de vingt minutes permettant d'apprécier les connaissances du candidat portant sur l'environnement, la réglementation et la pédagogie appliquées à l'enseignement, l'encadrement et l'entraînement du vol à moteur.

La réussite à ce test, organisé par la Fédération française d'aéronautique, fait l'objet d'une attestation de réussite délivrée par le directeur technique national de l'aéronautique.



**Art. 4.** – Les exigences préalables à la mise en situation pédagogique sont les suivantes :

- être capable d'évaluer les risques objectifs liés à la pratique de la discipline ;
- être capable d'anticiper les risques potentiels pour le pratiquant ;
- être capable de maîtriser le comportement et les gestes à réaliser en cas d'incident ou d'accident ;
- être capable de mettre en œuvre une séance de vol à moteur en sécurité.

Il est procédé à la vérification de ces exigences préalables lors de la mise en place d'une séance d'initiation d'une durée de trente minutes suivie d'un entretien de quinze minutes. La réussite à cette épreuve, organisée par le directeur technique national de l'aéronautique, fait l'objet d'une attestation délivrée par le directeur technique national de l'aéronautique.

**Art. 5.** – Est dispensé de la vérification des exigences préalables définies à l'article 4 le candidat titulaire de l'un des titres de pilote d'avion et de la qualification d'instructeur avion mentionnés à l'article 1<sup>er</sup>.

**Art. 6.** – Le candidat titulaire de l'un des titres de pilote d'avion mentionnés à l'article 1<sup>er</sup> et de la qualification d'instructeur avion en cours de validité obtient de droit l'unité capitalisable 1 (UC1) : « être capable de concevoir un projet d'action », l'unité capitalisable 2 (UC2) : « être capable de coordonner la mise en œuvre d'un projet d'action », l'unité capitalisable 3 (UC3) : « conduire une démarche de perfectionnement sportif » et l'unité capitalisable 4 (UC4) : « être capable d'encadrer le vol ultra léger motorisé en sécurité » du diplôme d'Etat de la jeunesse, de l'éducation populaire et du sport spécialité « perfectionnement sportif », mention « vol à moteur ».

**Art. 7.** – Le directeur des sports est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 23 juin 2014.

Pour la ministre et par délégation :  
*Le sous-directeur de l'emploi  
et des formations,*  
B. BÉTHUNE

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DES DROITS DES FEMMES, DE LA VILLE, DE LA JEUNESSE ET DES SPORTS

**Arrêté du 23 juin 2014 portant création de la mention « vol ultraléger motorisé » du diplôme d'Etat de la jeunesse, de l'éducation populaire et du sport spécialité « perfectionnement sportif »**

NOR : FVJF1416519A

La ministre des droits des femmes, de la ville, de la jeunesse et des sports,  
Vu le code du sport, notamment ses articles L. 212-1, D. 212-35 et suivants ;  
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), notamment le point 7.5.2.2 du chapitre VII de l'annexe ;  
Vu l'avis de la commission professionnelle consultative des métiers du sport et de l'animation en date du 27 mai 2014,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Il est créé une mention « vol ultraléger motorisé » du diplôme d'Etat de la jeunesse, de l'éducation populaire et du sport spécialité « perfectionnement sportif ».

**Art. 2.** – La possession du diplôme mentionné à l'article 1<sup>er</sup> atteste, dans le domaine du vol ultraléger motorisé (ULM), des compétences suivantes figurant dans le référentiel de certification :

- coordonner la mise en œuvre d'un projet de développement ;
- concevoir des programmes de perfectionnement sportif ;
- conduire une démarche de perfectionnement sportif ;
- conduire des actions de formation.

**Art. 3.** – Les exigences préalables requises pour accéder à la formation, prévues à l'article D. 212-44 du code du sport, sont les suivantes :

- justifier de la détention du brevet et de la licence de pilote d'aéronef ultraléger motorisé ainsi que de la qualification d'instructeur de pilote d'aéronef ultraléger motorisé en cours de validité ;
- justifier d'un niveau de performance compétitive en vol ultraléger motorisé ;
- justifier d'une expérience de formateur de cinq pilotes d'aéronef ultraléger motorisé dans les trois dernières années ;
- justifier de la connaissance de l'environnement, de la réglementation et de la pédagogie appliquées à l'enseignement, l'encadrement et l'entraînement du vol ultraléger motorisé.

Il est procédé à la vérification de ces exigences préalables au moyen de la production :

- d'une attestation de participation à trois compétitions de vol ultraléger motorisé inscrites dans le calendrier national au cours des trois dernières années, avec un résultat pour chacune dans les deux premiers tiers du classement, délivrée par le directeur technique national du planeur ultraléger motorisé ;
- d'une attestation permettant de justifier d'une expérience de formateur de cinq pilotes d'aéronef ultraléger motorisé dans les trois dernières années, délivrée par le directeur technique national du planeur ultraléger motorisé ;
- d'un test consistant à un entretien d'une durée de vingt minutes permettant d'apprécier les connaissances du candidat portant sur l'environnement, la réglementation et la pédagogie appliquées à l'enseignement, l'encadrement et l'entraînement du vol ultraléger motorisé.

La réussite à ce test, organisé par la Fédération française de planeur ultraléger motorisé, fait l'objet d'une attestation de réussite délivrée par le directeur technique national du planeur ultraléger motorisé.

**Art. 4.** – Les exigences préalables à la mise en situation pédagogique sont les suivantes :

- être capable d'évaluer les risques objectifs liés à la pratique de la discipline ;
- être capable d'anticiper les risques potentiels pour le pratiquant ;
- être capable de maîtriser le comportement et les gestes à réaliser en cas d'incident ou d'accident ;

– être capable de mettre en œuvre une séance de vol d’ultraléger motorisé en sécurité.

Il est procédé à la vérification de ces exigences préalables lors de la mise en place d’une séance d’initiation d’une durée de trente minutes suivie d’un entretien de quinze minutes. La réussite à cette épreuve, organisée par le directeur technique national du planeur ultraléger motorisé, fait l’objet d’une attestation délivrée par le directeur technique national du planeur ultraléger motorisé.

**Art. 5.** – Est dispensé de la vérification des exigences préalables définies à l’article 4 le candidat titulaire du brevet et de la licence de pilote d’ultraléger motorisé ainsi que de la qualification d’instructeur de pilote d’ultraléger motorisé en cours de validité.

**Art. 6.** – Le candidat titulaire du brevet et de la licence de pilote d’ultraléger motorisé ainsi que de la qualification d’instructeur de pilote d’ultraléger motorisé en cours de validité obtient de droit l’unité capitalisable 1 (UC1) : « être capable de concevoir un projet d’action », l’unité capitalisable 2 (UC2) : « être capable de coordonner la mise en œuvre d’un projet d’action », l’unité capitalisable 3 (UC3) : « conduire une démarche de perfectionnement sportif » et l’unité capitalisable 4 (UC4) « être capable d’encadrer le vol ultraléger motorisé en sécurité » du diplôme d’Etat de la jeunesse, de l’éducation populaire et du sport spécialité « perfectionnement sportif », mention « vol ultraléger motorisé ».

**Art. 7.** – Le directeur des sports est chargé de l’exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 23 juin 2014.

Pour la ministre et par délégation :

*Le sous-directeur de l’emploi  
et des formations,*

B. BÉTHUNE

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

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

#### Arrêté du 21 juillet 2014 portant autorisation de circulation sur le territoire français de certains aéronefs immatriculés en Irlande détenteurs d'un laissez-passer

NOR : DEVA1417119A

**Publics concernés :** *propriétaires d'aéronefs détenant un « flight permit » irlandais relatif à la catégorie « classic and vintage » et immatriculés en Irlande.*

**Objet :** *autoriser de tels aéronefs à survoler le territoire français sans demande préalable auprès des autorités françaises pour valider leur document de navigabilité qui n'est pas de niveau OACI.*

**Entrée en vigueur :** *le texte est applicable le lendemain de sa publication au JORF.*

**Notice :** *le présent arrêté permet à certains aéronefs irlandais dont les critères sont précisés en article 1<sup>er</sup>, à l'exclusion de ceux précisés dans l'article 3, de survoler le territoire national sans demande préalable de validation de leur document de navigabilité, tout en précisant les limites d'utilisation qui leur sont imposées.*

**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 du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée ;

Vu le règlement (CE) n° 216/2008 modifié du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6211-1 et L. 6412-1 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 131-6 et D. 510-7 ;

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

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

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

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Les aéronefs immatriculés en Irlande qui répondent aux critères du *a* de l'annexe II au règlement (CE) n° 216/2008 modifié susvisé et qui détiennent un laissez-passer (« *flight permit* ») délivré par l'autorité de l'aviation civile d'Irlande (IAA) sont autorisés à circuler sur le territoire français sans avoir à obtenir l'accord préalable des services français de navigabilité, à l'exclusion des aéronefs anciennement militaires qui n'ont pas de définition civile reconnue par la DGAC et des autogires.

**Art. 2.** – La direction de la sécurité de l'aviation civile tient à jour la liste des modèles d'aéronefs immatriculés en Irlande acceptés en application des dispositions de l'article 1<sup>er</sup>. Cette liste est accessible sur le site du ministère.

**Art. 3.** – Sont exclus du bénéfice des dispositions de l'article 1<sup>er</sup> les aéronefs dont le document de navigabilité est établi pour des opérations temporaires, notamment ceux intitulés « *permit to fly* » ou « *certificate of fitness for flight* ».

Dans ces cas, une autorisation individuelle est obtenue auprès de la direction de la sécurité de l'aviation civile avant de pouvoir survoler le territoire français.

**Art. 4.** – Les conditions de validité et les limitations du laissez-passer délivré par l'IAA sont respectées pendant la présence de l'aéronef sur le territoire français. En outre, les limitations suivantes sont respectées :

a) Est interdit le transport de passagers au sens des dispositions de l'article L. 6412-1 du code des transports ;

b) Sont interdits les vols locaux à titre onéreux effectués par un aéro-club, en application des dispositions de l'article D. 510-7 du code de l'aviation civile ;

- c) Sont interdites les activités particulières mentionnées au chapitre III de l'annexe à l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié susvisé ;
- d) Sont interdits les vols d'instruction au bénéfice d'élèves pilotes ;
- e) Ces aéronefs sont utilisés uniquement selon les règles du vol à vue (« *visual flight rules* ») de jour ;
- f) Chaque venue sur le territoire français est limitée à vingt-huit jours consécutifs, sauf dérogation particulière accordée par le ministre chargé de l'aviation civile ;
- g) Le nombre de personnes à bord, équipage inclus, est limité à 5.

**Art. 5.** – Le directeur de la sécurité de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 21 juillet 2014.

Pour la ministre et par délégation :  
*Le directeur de la sécurité  
de l'aviation civile,*  
P. CIPRIANI



# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

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

**Décret n° 2014-880 du 1<sup>er</sup> août 2014 relatif aux sanctions pour infraction à diverses dispositions du règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien**

NOR : DEVA1407458D

**Publics concernés :** usagers de l'espace aérien.

**Objet :** établissement de sanctions pour infraction à diverses dispositions du règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien.

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

**Notice :** le système européen de gestion des courants de trafic aérien traite les plans de vol déposés par les exploitants d'aéronefs et échange avec les unités opérationnelles des prestataires de services de navigation aérienne dans les Etats membres d'Eurocontrol.

Le règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien édicte un ensemble de prescriptions applicables notamment aux exploitants d'aéronef ainsi qu'aux services de contrôle aérien et au service centralisé de gestion des courants de trafic et fixe des objectifs de performance. Son article 15 impose aux Etats membres de l'Union européenne d'établir des sanctions applicables en cas de violation de ces dispositions et de prendre toutes mesures nécessaires afin d'assurer leur mise en œuvre.

Le présent décret édicte ces mesures en instaurant un régime d'amendes administratives mis en œuvre par le ministre chargé de l'aviation civile, par l'adjonction d'un alinéa au I de l'article R. 160-1 du code de l'aviation civile.

**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 (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien ;

Vu le code de l'aviation civile ;

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

Décrète :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Le code de l'aviation civile est modifié ainsi qu'il suit :

1° Après le quatrième alinéa du I de l'article R. 160-1, il est introduit un alinéa ainsi rédigé :

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

2° Au premier alinéa de l'article R. 160-2, les mots : « l'article L. 150-13 » sont remplacés par les mots : « l'article L. 6142-1 du code des transports ».

**Art. 2.** – La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le secrétaire d'Etat 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 1<sup>er</sup> août 2014.

MANUEL VALLS

Par le Premier ministre :

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

*Le secrétaire d'Etat  
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 8 août 2014 portant modification de l'arrêté du 11 septembre 2013 relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile

NOR : DEVA1412744A

**Publics concernés :** les 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 compagnies aériennes, les agents habilités, les chargeurs connus, les fournisseurs habilités, les fournisseurs connus, les sociétés de sûreté aéroportuaire, les instructeurs, les organismes de formation, les constructeurs et les distributeurs d'équipements de sûreté 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 mettre à jour l'annexe de l'arrêté du 11 septembre 2013 au regard des modifications apportées à la réglementation européenne relative aux mesures de sûreté de l'aviation civile. Par ailleurs, il complète cette annexe en y intégrant un chapitre consacré à la formation pour la sûreté de l'aviation civile et un chapitre consacré aux équipements de sûreté.

**Entrée en vigueur :** le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication. Toutefois, des dispositions transitoires relatives à la validité des attestations de justification de performances ou des agréments des équipements de sûreté sont prévues. De même, l'obligation fixée par l'article 12-4-1 ne s'applique qu'aux systèmes de détection installés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015.

**Notice :** l'annexe à l'arrêté comporte un nouveau chapitre 11, consacré à la formation. Hormis l'introduction des exemptions de certification découlant du règlement d'exécution (UE) n° 1116/2013 modifiant le règlement (UE) n° 185/2010 en ce qui concerne la clarification, l'harmonisation et la simplification de certaines mesures de sûreté aérienne spécifiques, l'ensemble des dispositions figurant dans ce chapitre constitue principalement la reprise des dispositions qui figuraient dans l'arrêté du 21 septembre 2012 relatif à la formation pour la sûreté de l'aviation civile ainsi que dans l'arrêté du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'approbation des cours de formation, d'organisation des examens de certification et certaines mesures transitoires de sûreté de l'aviation civile. Le chapitre 12 nouveau définit les modalités de certification des équipements de sûreté et comprend des dispositions d'application du chapitre 12 « Equipements de sûreté » du règlement (UE) n° 185/2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Il prend notamment en compte les dispositions issues du règlement (UE) n° 1116/2013 relatives aux bibliothèques d'images en matière de projection d'images de menace (TIP). Un tableau décrivant les dispositions nouvelles ou modifiées est placé à la fin de l'annexe au présent arrêté.

**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. Le texte modifié par le présent arrêté peut être consulté, dans sa version issue de cette modification, sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, le ministre des finances et des comptes publics, le ministre de l'intérieur et la ministre des outre-mer,

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. 213-3-1, R. 213-3-2, R. 213-3-3, R. 213-4-3, R. 213-4-4, 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 1<sup>er</sup> septembre 2003 modifié relatif aux infrastructures, équipements et formations en matière de sûreté du transport aérien ainsi qu'à certaines modalités d'exercice des agréments en qualité d'agent habilité, de chargeur connu, d'établissement connu et d'organisme technique ;  
Vu l'arrêté du 19 décembre 2008 portant organisation de la direction de la sécurité de l'aviation civile ;  
Vu l'arrêté du 25 février 2009 portant création du service technique de l'aviation civile ;  
Vu l'arrêté du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'approbation des cours de formation, d'organisation des examens de certification et certaines mesures transitoires de sûreté de l'aviation civile ;  
Vu l'arrêté du 11 septembre 2013 relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile,

Arrêtent :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – L'annexe de l'arrêté du 11 septembre 2013 susvisé est remplacée par l'annexe au présent arrêté.

**Art. 2.** – L'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 11 septembre 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 1<sup>er</sup>.* – Les exploitants d'aérodrome, les entreprises de transport aérien, les entreprises ou organismes agréés en qualité d'agent habilité, de chargeur connu, de fournisseur habilité ou désignés en qualité de fournisseur connu, les personnes autorisées à occuper ou à utiliser le côté piste d'un aérodrome, les occupants des lieux à usage exclusif, les employeurs des personnes effectuant des contrôles de sûreté, des agents qui les supervisent directement et des gestionnaires de la sûreté, les instructeurs, organismes et entreprises délivrant des formations en matière de sûreté, les constructeurs d'équipements de sûreté et les distributeurs d'équipements de sûreté ainsi que les personnes ou organismes liés par contrat aux personnes et organismes mentionnés à l'article L. 6341-2 du code des transports appliquent, chacun en ce qui le concerne, les normes de sûreté prévues en annexe au présent arrêté, hormis celles dont la mise en œuvre est assurée par les services de l'Etat. »

**Art. 3.** – Après l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 11 septembre 2013 susvisé sont insérés les articles 1<sup>er</sup>-1 à 1<sup>er</sup>-2 ainsi rédigés :

« *Art. 1-1.* – Le ministre chargé des transports précise les modalités d'organisation et de réalisation des examens de certification des agents relevant des points 11.2.3.1 à 11.2.3.5 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé, des agents qui les supervisent directement ainsi que des instructeurs chargés de dispenser leur formation ainsi que celle prévue au point 11.2.5 de cette même annexe.

« *Art. 1-2.* – Les modalités de vérification des compétences devant être acquises au cours des formations définies aux points 11.2.3.6 à 11.2.3.10 et 11.2.5 à 11.2.7 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé ainsi qu'aux points 11.2.3 et 11.2.4, pour les compétences autres que celles faisant l'objet d'une certification, sont fixées par le ministre chargé des transports dans le cadre de l'approbation des cours portant sur la sûreté. »

**Art. 4.** – L'article 4 de l'arrêté du 1<sup>er</sup> septembre 2003 modifié relatif aux infrastructures, équipements et formations en matière de sûreté du transport aérien ainsi qu'à certaines modalités d'exercice des agréments en qualité d'agent habilité, de chargeur connu, d'établissement connu et d'organisme technique est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les systèmes automatiques de suivi des passagers, des bagages ou des colis ainsi que les équipements utilisant une technologie biométrique sont soumis à une justification de performances. »

**Art. 5.** – Les attestations de justification de performances ou les agréments des équipements de sûreté en vigueur à la date du présent arrêté valent, selon les cas, certificat de type ou certificat individuel d'équipement de sûreté pour une période de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté.

**Art. 6.** – I. – Le troisième alinéa du II de l'article 3 de l'arrêté du 11 septembre 2013 susvisé est abrogé.

II. – Le présent arrêté est applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et à Wallis-et-Futuna.

**Art. 7.** – I. – Les alinéas *e* de l'article 1<sup>er</sup>, *f*, *g* et *i* de l'article 2, les articles 3, 13, 16, 18, 28, 32 ainsi que les articles 35 à 40 de l'arrêté du 1<sup>er</sup> septembre 2003 modifié relatif aux infrastructures, équipements et formations en matière de sûreté du transport aérien ainsi qu'à certaines modalités d'exercice des agréments en qualité d'agent habilité, de chargeur connu, d'établissement connu et d'organisme technique sont abrogés.

II. – L'arrêté du 28 juin 2005 relatif aux procédures de certification des équipements de détection utilisés pour la sûreté du transport aérien est abrogé.

III. – L'arrêté du 21 septembre 2012 relatif à la formation pour la sûreté de l'aviation civile est abrogé.

IV. – Les articles 1<sup>er</sup>, 6, 7, 8 et 9 de l'arrêté du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'approbation des cours de formation, d'organisation des examens de certification et certaines mesures transitoires de sûreté de l'aviation civile sont abrogés.

V. – La décision n° 07-0018 du 5 janvier 2007 relative à la mise en œuvre d'équipes cynotechniques pour la détection des explosifs dans le cadre des mesures de sûreté du transport aérien est abrogée.

**Art. 8.** – Le directeur général de l'aviation civile, la directrice générale des douanes et droits indirects, le directeur général de la police nationale, le directeur général de la gendarmerie nationale et le directeur général des

outré-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 8 août 2014.

*La ministre de l'écologie,  
du développement durable  
et de l'énergie,*  
Pour la ministre et par délégation :  
*Le directeur général  
de l'aviation civile,*  
P. GANDIL

*Le ministre des finances  
et des comptes public,*  
Pour la ministre et par délégation :  
*La directrice générale des douanes  
et droits indirects,*  
H. CROCQUEVIEILLE

*Le ministre de l'intérieur,*  
Pour la ministre et par délégation :

*Le directeur général  
de la police nationale,*  
J.-M. FALCONE

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

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

## A N N E X E

### MESURES DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

1. Le titre 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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.

La présente annexe peut être modifiée par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur, du ministre chargé des transports et du ministre chargé des douanes pour les dispositions relevant de leur compétence conjointe. Les articles correspondants ne sont identifiés par aucun sigle spécifique 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 aéroportuaires ».

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

(d) Chapitre 1 : « 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<sup>er</sup> : Dispositions générales :

- Chapitre A : Règles générales.
- Chapitre B : Programmes de sûreté.
- Chapitre C : Tests de performance en situation opérationnelle.
- Chapitre D : Habilitation.

## Titre 2 : Mesures de sûreté :

- Chapitre 1<sup>er</sup> : Sûreté aéroportuaire.
  - Section 1 : Exigences en matière de planification aéroportuaire.
  - Section 2 : Contrôle des accès.
    - Sous-section 1 : Accès au côté piste.
    - Sous-section 2 : Accès aux zones de sûreté à accès réglementé.
    - Sous-section 3 : Certificats de membre d'équipage et titres de circulation aéroportuaire.
    - Sous-section 4 : Exigences supplémentaires applicables aux certificats de membres d'équipages.
    - Sous-section 5 : Exigences supplémentaires applicables aux titres de circulation aéroportuaire.
    - Sous-section 6 : Exigences applicables aux laissez-passer pour véhicule.
    - Sous-section 7 : Accès accompagné.
  - 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.
  - Section 0 : Dispositions générales.
  - Section 1 : Recrutement.
  - Section 2 : Formation.
    - Sous-section 1 : Obligations générales en matière de formation.
  - Section 3 : Certification ou agrément.
  - Section 4 : Formation périodique.
  - Section 5 : Qualification des instructeurs.
  - Section 6 : Validation UE de sûreté aérienne.
  - Section 7 : Reconnaissance mutuelle de la formation.
    - Appendice 11A : Déclaration relative à l'indépendance du validateur UE de sûreté aérienne.
    - Appendice 11B : Durées minimales de formation.
    - Appendice 11C : Grilles de suivi de formation sur le tas et d'évaluation des compétences.
- Chapitre 12 : Equipements de sûreté.
  - Section 0 : Certification des équipements de sûreté.
    - Sous-section 1 : Dispositions générales aux équipements de sûreté.
    - Sous-section 2 : Certification de type d'équipement de sûreté.
    - Sous-section 3 : Certification individuelle des équipements de sûreté.

Section 1 : Portiques de détection de métaux.

Section 2 : Détecteurs de métaux portatifs.

Section 3 : Equipement d'imagerie radioscopique.

Section 4 : Systèmes de détection des explosifs.

Section 5 : Bibliothèques d'images fictives ou d'images de menace.

Section 6 : Détecteurs de traces d'explosifs.

Section 7 : Inspection filtrage des liquides, aérosols et gels.

Section 8 : Inspection filtrage à l'aide de nouvelles technologies.

Section 9 : Chiens détecteurs d'explosifs.

Sous-section 1 : Dispositions générales.

Sous-section 2 : Dispositions applicables à l'environnement de travail « Inspection filtrage du fret et du courrier ».

Sous-section 3 : Dispositions applicables à l'environnement de travail « Inspection filtrage des bagages de soute ».

Sous-section 4 : Dispositions applicables à l'environnement de travail « Fouille de sûreté des locaux de la ZSAR ».

Sous-section 5 : Dispositions applicables à l'environnement de travail « Contrôle des véhicules ».

Sous-section 6 : Dispositions applicables à l'environnement de travail « Inspection filtrage du fret en méthode de détection à distance d'odeurs d'explosifs ».

Sous-section 7 : Dispositions applicables à l'environnement de travail « Inspection filtrage des approvisionnements de bord et fournitures destinées aux aéroports ».

Sous-section 8 : Dispositions applicables à l'environnement de travail « Contrôle des aéronefs ».

Section 10 : Détecteurs de métaux.

Section 11 : Scanners de sûreté.

Section 12 : Analyseurs de chaussures.

Section 13 : Détecteurs de vapeurs d'explosifs pour le contrôle du fret.

Suivi des modifications de l'annexe.

Date des modifications.

Teneur des modifications.

## TITRE 1<sup>er</sup>

### 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<sup>er</sup> 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 privé* » : point de passage vers le côté piste ou vers une zone de sûreté à accès réglementé autre qu'un accès commun ;

3. « *Analyseur de chaussures (ShSc)* » : détecteur de masses métalliques et d'explosifs, le cas échéant, se rapportant aux parties basses des membres inférieurs des personnes.

4. « *Détecteur de métaux (MDE)* » : équipement de détection de masses métalliques contenues dans les colis au sens du point 12.10 de l'annexe du règlement (UE) no 185/2010 susvisé.

5. « *Détecteur de vapeurs d'explosifs pour le contrôle du fret (ACEDS ou Air Cargo Explosives Detection System)* » : système constitué d'un échantillonneur de l'air contenu dans les colis et d'un analyseur permettant la détection d'explosifs.

6. « *Équipement de sûreté* » : tout équipement utilisé pour la détection d'articles prohibés.

7. « *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.

8. « *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.

9. « *Installation commune* » : toute installation d'un aérodrome ne se situant pas dans une partie privative.

10. « *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.

11. « *Trafic annuel commercial* » : la moyenne du nombre de passagers à l'arrivée, au départ et en transit sur les vols de transport effectués contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location au cours de trois années civiles consécutives écoulées.

12. « *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.

13. « *Système de sûreté* » : ensemble d'éléments et d'équipements contribuant à la réalisation des mesures de sûreté du transport aérien.

#### 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 à l'article 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 à 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 1-1-1 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 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 quadrimestriel communiqué au préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome et au directeur général de l'aviation civile.

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.



## CHAPITRE D

**Habilitation**

## Article D-1 I-T

*Durée de validité*

L'habilitation relevant des articles R. 213-3 et R. 213-3-1 du code de l'aviation civile est délivrée pour une durée qui n'excède pas trois ans.

## Article D-2 I-T

*Relation entre habilitation et vérification des antécédents*

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 l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé.

## TITRE 2

**MESURES DE SÛRETÉ**CHAPITRE 1<sup>er</sup>**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 40 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, détentrices d'un titre de circulation aéroportuaire au sens de l'article 1-2-5-1 de la présente annexe, 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 réglementée 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*

I. – Les personnes qui, pour accéder aux zones de sûreté à accès réglementé, se soumettent au dispositif en vigueur de contrôle de la validité de l'un des documents visés aux points 1.2.2.2 *c* à *e* de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé :

1. Présentent un document attestant leur identité, ou
2. Se soumettent à un dispositif d'identification biométrique.

II. – Les personnels navigants qui, pour accéder aux zones de sûreté à accès réglementé, se soumettent au dispositif en vigueur de contrôle de la validité du document visé au point 1.2.2.2 *b* de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé :

1. Présentent un des documents suivants pour attester leur identité : la carte nationale d'identité, le passeport, le titre de séjour ou le permis de conduire, ou
2. Se soumettent à un dispositif d'identification biométrique, ou
3. Se soumettent à une vérification de leur inscription sur une liste de personnels navigants en fonctions sur un vol déterminé préalablement communiquée par l'entreprise de transport aérien qui les emploie :
  - a) A l'exploitant d'aérodrome pour les accès communs qu'il définit ;
  - b) Aux personnes morales autorisées à occuper le côté piste et opérant un accès privatif.

III. – Les personnes visées au I et au II du présent article qui accèdent aux zones de sûreté à accès réglementé :

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

Article laissé intentionnellement vide.

## 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 navigants 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 possède l'habilitation prévue à l'article L. 6342-3 du code des transports. La durée de validité du certificat de membre d'équipage ne peut dépasser celle de cette habilitation.

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 sa 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'État ;
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'État.

#### Sous-section 5

Exigences supplémentaires applicables  
aux titres de circulation aéroportuaire

#### Article 1-2-5-1

##### *Liste des titres de circulation aéroportuaire*

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

#### Article 1-2-5-2

##### *Entité faisant la demande de titres de circulation aéroportuaire*

L'entité faisant la demande de titres de circulation aéroportuaire prévu 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'aérodrome ;
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 aéroportuaires 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 circulations aéroportuaires*

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 par un membre d'équipage*

Lorsqu'il accompagne un passager visé au point 1.2.7.5 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé, un membre d'équipage est exempté des exigences du *a* du point 1.2.7.3 de l'annexe 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 de l'annexe 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 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 sans uniforme, en fonctions 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 à l'article 1-3-6 de la présente annexe 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 aient 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 aient déjà fait l'objet d'une inspection filtrage sur une escale précédente ; et
2. Que ces passagers restent en partie critique de zone de sûreté à accès réglementé ; et
3. 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
4. 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
5. 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.

## Article 4-1-10 I-T

*Exemption d'inspection filtrage des liquides, aérosols et gels des passagers*

Les liquides, aérosols et gels mentionnés au point 4.1.3.1 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé sont exemptés d'inspection filtrage au moyen d'un équipement d'inspection filtrage des liquides, aérosols et gels (LEDS).

## 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'État 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'État 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'État.
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 éléments 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 met 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**

## Section 0

## Dispositions générales

Section laissée intentionnellement vierge.

## Section 1

## Recrutement

## Article 11-1-1

*Modalités de vérification des antécédents*

S'agissant notamment des dispositions de l'alinéa *b* du point 11.1.3 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé, la vérification des antécédents est réalisée avec succès dès lors qu'aucune condamnation à une peine correctionnelle ou à une peine criminelle n'est inscrite au bulletin n° 3 du casier judiciaire ou, pour les agents ayant résidé à l'étranger, dans un document équivalent accompagné, le cas échéant, de sa traduction certifiée en langue française.

Le bulletin n° 3 de l'extrait de casier judiciaire présenté ou, pour les agents ayant résidé à l'étranger, le document équivalent date de moins de trois mois.

## Article 11-1-2

*Accès aux informations non publiquement accessibles*

Avant d'accéder à une formation prévue aux points 11.2.3, 11.2.4 et 11.2.5 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé, un agent doit avoir subi avec succès la vérification de ses antécédents prévue au point 11.1.3. de ladite annexe.

Les dispositions du IV de l'article R. 213-4 du code de l'aviation civile s'appliquent exclusivement à la vérification des antécédents relevant du présent article.

## Section 2

## Formation

## Sous-section 1

## Obligations générales en matière de formation

## Article 11-2-1-1

*Formation initiale théorique et pratique de tous les agents*

Les durées minimales des formations initiales, théoriques et pratiques mentionnées au chapitre 11 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé sont précisées à l'appendice 11B. La vérification des compétences n'est pas incluse dans ces durées minimales.

La formation des agents qui effectuent les tâches mentionnées aux points 11.2.3.1 à 11.2.3.4 et 11.2.3.6 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé inclut notamment et en tant que de besoin :

- la présentation et la manipulation d'armes neutralisées, montées et démontées, ainsi que de simulants d'explosifs et d'engins explosifs improvisés factices ;
- des formations pratiques portant sur les palpations et les fouilles manuelles (bagages et véhicules) ;
- des formations pratiques sur l'utilisation des équipements.

## Article 11-2-1-2

*Formation sur le tas*

I. – Avant d'autoriser un agent à effectuer sans supervision un contrôle de sûreté mentionné aux points 11.2.3.1 à 11.2.3.5 et 11.2.4 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010, l'employeur s'assure et atteste que l'agent a suivi avec succès la formation sur le tas correspondante, telle que mentionnée au point 11.2.1.2 de cette même annexe.

II. – Dans le cadre de la formation sur le tas, l'employeur s'assure que les éléments suivants ont été présentés à l'agent et qu'il en a montré sa compréhension :

- chaque consigne et procédure locale ; et
- la mise en œuvre des diverses tâches et de leur protocole d'exploitation sur les divers équipements et configurations d'équipements que doit utiliser l'agent.

III. – La formation sur le tas est effectuée par et sous le contrôle d'un tuteur, selon des modalités définies par l'employeur et respectant les prescriptions suivantes :

a) Le tuteur est :

- soit une personne qui supervise directement les personnes effectuant les contrôles de sûreté qui font l'objet de la formation sur le tas (superviseur) ;
- soit un instructeur titulaire de la certification exigée pour exécuter, en situation opérationnelle, la tâche effectuée par l'agent en formation ;

- soit un agent certifié ayant une expérience de deux ans minimum sur les fonctions pour lesquelles le tutorat lui est confié et ayant acquis les capacités à parrainer, à former sur le tas et à motiver, telles que mentionnées à l’alinéa *f* du point 11.2.4 de l’annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé. Cet agent peut ne pas être certifié s’il assure uniquement le tutorat d’agent relevant de l’article 11-3-4 de la présente annexe.

Le tuteur peut se faire assister par un ou plusieurs agents préalablement instruits sur leur rôle d’assistance. Ces assistants sont des agents certifiés et justifient d’une expérience d’un an minimum sur les fonctions du stagiaire. Ils peuvent ne pas être certifiés s’ils assurent uniquement le tutorat d’agent relevant de l’article 11-3-4 de la présente annexe.

*b)* En situation opérationnelle, les tuteurs ou les agents les assistant, tels que définis à l’alinéa précédent, se positionnent à proximité immédiate des agents en formation. Ils garantissent l’exécution effective des contrôles de sûreté opérés par ces agents ;

*c)* Les tuteurs renseignent et visent, à l’issue de chaque séance de formation, la grille de suivi de formation sur le tas et d’évaluation des compétences définie à l’appendice 11C et destinée à s’assurer que le stagiaire a suivi avec succès la formation adéquate. Cette grille est également visée, à l’issue de chaque séance de formation, par l’agent en formation.

*d)* Dans le cas où l’agent n’a pas réalisé la formation sur le tas requise dans la période de six mois suivant sa certification, celui-ci devra en outre suivre une formation périodique portant sur l’ensemble des compétences requises pour les tâches qui lui sont assignées, conformément à l’alinéa *a* du point 11.4.2 de l’annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé.

IV. – Les durées minimales de formation sur le tas relative à l’utilisation des équipements de sûreté sont précisées à l’appendice 11B de la présente annexe.

#### Article 11-2-1-3 T

##### *Contenu et approbation des cours*

I. – Sans préjudice des droits de propriété intellectuelle, le ministre chargé des transports met un cours de référence à la disposition des instructeurs, organismes ou entreprises délivrant une formation initiale (théorique et pratique) définie au chapitre 11 de l’annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé.

L’utilisation de ce cours, dans son intégralité, notamment au regard de son contenu, des exercices et des tests de progression, ne nécessite pas de mesure d’approbation particulière.

II. – L’entreprise, l’organisme ou l’instructeur ayant élaboré un contenu de cours, une partie de cours ou une formation sur ordinateur, ou souhaitant modifier de façon substantielle le cours ou une partie du cours de référence mis à disposition par le ministre chargé des transports ou déjà approuvé, dépose une demande d’approbation auprès du ministre chargé des transports trois mois au moins avant de l’utiliser en formation.

L’utilisation d’un cours ou d’une partie de cours, approuvé par le ministre chargé des transports et référencé par son numéro d’approbation dans son intégralité, par un autre organisme ou entreprise que celui qui en a sollicité et obtenu l’approbation, ne nécessite pas de mesures d’approbation particulière.

Toute modification non substantielle d’un cours ou d’une formation sur ordinateur déjà approuvé devra être notifiée au ministre chargé des transports avec un préavis d’un mois avant sa mise en œuvre.

III. – Le dossier de demande d’approbation d’un cours ou d’une partie de cours dispensé dans le cadre d’une formation initiale ou périodique contient l’ensemble des éléments suivants :

- le contenu des cours, notamment les supports de cours électroniques et/ou papiers, les cours distribués, les notes de l’instructeur, les exercices, les travaux pratiques, les tests de progressions et évaluations ;
- la durée de la formation par objectif pédagogique ;
- le nombre maximum de stagiaires par session ;
- les méthodes pédagogiques retenues, notamment : cours magistral, formation ouverte et/ou à distance avec ou sans le soutien d’un instructeur, travaux dirigés, travaux pratiques, mise en situation ;
- les outils pédagogiques utilisés, notamment : enseignement assisté par ordinateur, équipements spécifiques, simulateurs d’équipements de sûreté, armes neutralisées, simulants d’explosifs, engins explosifs improvisés factices ;
- un exemplaire des documents remis aux stagiaires pendant la formation ou à l’issue de celle-ci ;
- les mesures permettant de s’assurer de l’identité de l’agent suivant la formation ;
- les modalités mises en œuvre pour s’assurer que le stagiaire a suivi avec succès les formations ou a acquis les compétences définies aux points suivants de l’annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé :
  - point 11.2.3.3 pour celles des personnes relevant de l’article 11-3-4 de la présente annexe
  - points 11.2.3.6 à 11.2.3.10 ;
  - points 11.2.5 à 11.2.7 ; et
  - point 11.2.4 pour celles ne faisant pas l’objet d’une certification.

Les méthodes et outils pédagogiques doivent être adaptés à l’acquisition des compétences définies au chapitre 11 de l’annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé.



## Article 11-2-1-4

*Dossier de formation*

Le dossier de formation de l'agent, du superviseur et de l'instructeur comprend notamment :

- les attestations de formation initiale (théorique, pratique et sur le tas pour les personnes le justifiant) ;
- les attestations de formation périodique ;
- les attestations de certification et de renouvellement de certification ;
- pour la formation sur le tas, la grille de suivi de formation sur le tas et de vérification des compétences, visée par le ou les tuteurs et l'agent ;
- les documents attestant la réussite aux examens ou aux vérifications de compétences prévus au chapitre 11 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé.

L'employeur conserve le dossier de formation complet. Il le remet à l'agent lors de son départ de l'entreprise.

Dans le cas où l'agent est employé par une société d'intérim, son employeur transmet une copie de ce dossier au responsable de la société utilisatrice de l'agent.

L'employeur, ou la société utilisatrice lorsque l'agent est un intérimaire, tient ce dossier à la disposition des services compétents de l'Etat.

## Article 11-2-1-5 T

*Contenu des attestations de formation*

Les attestations individuelles de formation contiennent au minimum les informations suivantes :

- la mention « Attestation individuelle de formation relative à la sûreté aéroportuaire » ;
- l'identification de l'entreprise ou de l'organisme qui la délivre ;
- les nom et prénom(s) de la personne formée ;
- la liste et la référence (le[s] numéro[s] d'approbation) des cours de formation effectivement suivis par la personne ;
- la mention « formation initiale » ou « formation sur le tas » ou « formation périodique » ;
- la durée des formations initiales et périodiques ;
- la date et le lieu de la délivrance de chaque cours ou formation, ainsi que, hors cas de formation sur ordinateur sans le soutien d'un instructeur, le nom de l'instructeur et sa signature ou celle de son employeur ;
- le nom et la signature de l'employeur de la personne formée.

## Section 3

## Certification ou agrément

## Article 11-3-1

*Organisation de la certification des agents relevant des points 11.2.3.1 à 11.2.3.5 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé*

La certification et le renouvellement de la certification des compétences théoriques et pratiques des agents qui effectuent les tâches mentionnées aux points 11.2.3.1 à 11.2.3.5 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé sont organisés selon les typologies suivantes, liées aux missions exercées par ces agents.

TYPOLOGIE	CODE	TÂCHES
Typologie n° 1	T1	11.2.3.2 : inspection/filtrage du fret et du courrier.
Typologie n° 2	T2	11.2.3.1 (IFPBC) : inspection/filtrage des personnes, des bagages de cabine, des articles transportés ; et 11.2.3.2 : inspection/filtrage du fret et du courrier ; et 11.2.3.5 : contrôles d'accès à un aéroport et opérations de surveillance et de patrouille.
Typologie n° 3	T3	11.2.3.1 (IFPBC) : inspection/filtrage des personnes, des bagages de cabine, des articles transportés ; et 11.2.3.5 : contrôles d'accès à un aéroport et opérations de surveillance et de patrouille.
Typologie n° 4	T4	11.2.3.1 (IFBS) : inspection/filtrage des bagages de soute.
Typologie n° 5	T5	11.2.3.1 (IFPBC) : inspection/filtrage des personnes, des bagages de cabine, des articles transportés ; et 11.2.3.3 : inspection/filtrage du courrier et du matériel des transporteurs aériens, des approvisionnements de bord et des fournitures d'aéroport ; et 11.2.3.5 : contrôles d'accès à un aéroport et opérations de surveillance et de patrouille.
Typologie n° 6	T6	11.2.3.1 (IFPBC) : inspection/filtrage des personnes, des bagages de cabine, des articles transportés ; et 11.2.3.3 : inspection/filtrage du courrier et du matériel des transporteurs aériens, des approvisionnements de bord et des fournitures d'aéroport ; et 11.2.3.4 : inspections des véhicules ; et 11.2.3.5 : contrôles d'accès à un aéroport et opérations de surveillance et de patrouille.

TYPOLOGIE	CODE	TÂCHES
Typologie n° 7	T7	11.2.3.1 : inspection/filtrage des personnes, des bagages de cabine, des articles transportés et des bagages de soute ; et 11.2.3.3 : inspection/filtrage du courrier et du matériel des transporteurs aériens, des approvisionnements de bord et des fournitures d'aéroport ; et 11.2.3.4 : inspections des véhicules ; et 11.2.3.5 : contrôles d'accès à un aéroport et opérations de surveillance et de patrouille.
Typologie n° 8	T8	11.2.3.3 : inspection/filtrage du courrier et du matériel des transporteurs aériens, des approvisionnements de bord et des fournitures d'aéroport.
Typologie n° 9	T9	11.2.3.5 : contrôles d'accès à un aéroport et opérations de surveillance et de patrouille.
Typologie n° 10	T10	11.2.3.1 : inspection/filtrage des personnes, des bagages de cabine, des articles transportés et des bagages de soute ; et 11.2.3.2 : inspection/filtrage du fret et du courrier ; et 11.2.3.3 : inspection/filtrage du courrier et du matériel des transporteurs aériens, des approvisionnements de bord et des fournitures d'aéroport ; et 11.2.3.4 : inspections des véhicules ; et 11.2.3.5 : contrôles d'accès à un aéroport et opérations de surveillance et de patrouille.

Ces typologies englobent l'exploitation des équipements d'imagerie (sauf typologie T9) pour l'obtention d'une certification initiale. Dans le cadre d'un renouvellement de certification, ces typologies sont adaptées aux agents n'utilisant pas d'équipements d'imagerie ou n'effectuant pas d'opération de surveillance et de patrouille ou de contrôle d'accès.

Les sessions d'examen sont surveillées par une personne indépendante de tout organisme délivrant les formations mentionnées au point 11.2.3 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé.

#### Article 11-3-2 T

##### *Modalités de certification des agents relevant des points 11.2.3.1 à 11.2.3.5 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé*

I. – En application de l'article R. 213-4-1 du code de l'aviation civile, l'Ecole nationale de l'aviation civile (ENAC) est désignée pour organiser les examens de certification des agents de sûreté de l'aviation civile relevant des points 11.2.3.1 à 11.2.3.5 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé.

II. – Les centres d'examen où sont organisés les examens de certification des agents de sûreté de l'aviation civile sont accrédités par le directeur de l'ENAC.

Le directeur de l'ENAC fixe les critères, notamment relatifs aux équipements informatiques, aux connexions internet et aux aménagements de salles, permettant d'obtenir cette accréditation.

Il peut retirer ou, en cas d'urgence, suspendre l'accréditation d'un centre d'examen, dans les conditions prévues à l'article 24 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations, si ce dernier ne répond plus à ces critères.

Les centres d'examens mis à disposition par des organismes d'Etat ne sont pas soumis à ces dispositions.

III. – Les demandes de certification d'agents de sûreté de l'aviation civile sont formulées auprès de l'ENAC, en précisant, pour chaque session d'examen sollicitée parmi celles proposées par l'ENAC, la date, le lieu et la typologie d'agent de sûreté de l'aviation civile définie à l'article 11-3-1.

La formation initiale avant l'obtention d'une certification est réalisée dans les quatre mois précédant la date d'examen sollicitée.

Si un agent souhaite obtenir une certification pour une nouvelle typologie d'agent de sûreté de l'aviation civile définie à l'article 11-3-1, la formation initiale requise doit couvrir l'ensemble des objectifs pédagogiques non couvert par la ou les typologies d'agent de sûreté de l'aviation civile pour lesquelles il est certifié.

IV. – L'examen de certification pour une typologie d'agent de sûreté de l'aviation civile définie à l'article 11-3-1 est organisé sur ordinateur. Il comporte des questions à choix multiples portant sur :

- les connaissances réglementaires théoriques et pratiques associées aux objectifs pédagogiques de la typologie d'agent de sûreté de l'aviation civile définie à l'article 11-3-1 ; et
- les connaissances théoriques relatives aux équipements radioscopiques, de détection d'explosifs et des scanners de sûreté et des questions de reconnaissance pratique d'imagerie, pour les typologies d'agent de sûreté de l'aviation civile, définies à l'article 11-3-1, avec imagerie et, lors d'un renouvellement de certification, lorsque l'agent utilise des équipements d'imagerie.

Un candidat obtient sa certification pour une typologie d'agent de sûreté de l'aviation civile définie à l'article 11-3-1 s'il obtient une note minimale de 12 sur 20 à l'examen de certification.

V. – Le nombre de présentations à un examen pour l'obtention d'une certification pour une typologie d'agent de sûreté de l'aviation civile définie à l'article 11-3-1 est limité à quatre.

Lorsqu'un agent échoue successivement deux fois à un examen de certification pour une typologie d'agent de sûreté de l'aviation civile définie à l'article 11-3-1, il suit une formation initiale relative à la typologie d'agent de

sûreté de l'aviation civile à laquelle il a échoué avant de se présenter à nouveau à cet examen. L'employeur atteste que l'agent a suivi cette formation.

VI. – Les modalités de renouvellement de certification à une typologie d'agent de sûreté de l'aviation civile définie à l'article 11-3-1 sont identiques à celles fixées pour l'obtention d'une certification initiale dans le présent article, à l'exception de la disposition relative à la formation initiale mentionnée au paragraphe III du présent article.

VII. – Dans le cadre d'un renouvellement de certification pour une typologie d'agent de sûreté de l'aviation civile définie à l'article 11-3-1, la perte des droits associés, telle qu'indiquée au point 11.3.4 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé, se traduit par l'obligation de suivre une formation initiale avant de pouvoir se présenter à un examen relatif à l'obtention ou au renouvellement d'une certification pour une typologie d'agent de sûreté de l'aviation civile définie à l'article 11-3-1.

VIII. – La date prise en compte pour le calcul de la validité d'une certification pour une typologie d'agent de sûreté de l'aviation civile définie à l'article 11-3-1 est celle de la date de la fin du mois de la réussite à l'examen.

Lorsqu'un agent renouvelle avec succès une certification pour une typologie d'agent de sûreté de l'aviation civile définie à l'article 11-3-1 dans les trois mois précédant ou suivant sa date de validité, c'est cette dernière qui est prise en compte pour le calcul de la validité de sa certification renouvelée.

IX. – Le directeur de l'ENAC fixe les modalités d'application du présent article en ce qui concerne l'organisation pratique des examens.

#### Article 11-3-3

##### *Certification des agents qui supervisent directement les agents relevant des points 11.2.3.1 à 11.2.3.5 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé*

Pour être certifiés, les agents qui supervisent directement les agents concernés par les points 11.2.3.1 à 11.2.3.5 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé doivent :

- être titulaires de la certification requise pour les agents supervisés, délivrée suivant les mêmes modalités que celles décrites à l'article 11-3-1 ; et
- avoir suivi la formation spécifique et acquis les compétences requises par le point 11.2.4 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé.

#### Article 11-3-4

##### *Exemption de certification pour certains agents relevant du point 11.2.3.3 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 et de ceux qui les supervisent directement*

Les personnes relevant du point 11.2.3.3 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 sont exemptées de certification si elles sont uniquement autorisées à effectuer des contrôles visuels et ou des fouilles manuelles.

Les agents qui supervisent uniquement des personnes relevant du paragraphe précédent sont exemptés de certification.

#### Article 11-3-5

##### *Absence de renouvellement de certification d'un agent*

En l'absence de renouvellement ou en cas d'échec lors du processus de renouvellement de certification d'un agent dans un délai maximum de trois mois suivant la date de fin de validité de sa certification, ce dernier ne peut plus exercer de tâches pour lesquelles cette certification est requise. Il est tenu de suivre une formation initiale pour obtenir à nouveau la certification souhaitée.

### Section 4

#### Formation périodique

#### Article 11-4-1

##### *Formation périodique des agents*

L'employeur des agents qui effectuent les tâches énumérées au point 11.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé met en œuvre la formation périodique et les examens correspondants, tels que définis au point 11.4 de cette même annexe.

Les durées et périodicités minimales de formation périodique sont précisées à l'appendice 11B. La vérification des compétences n'est pas incluse dans ces durées minimales.

Les personnes qui font fonctionner des équipements radioscopiques ou de détection d'explosifs et les examinateurs humains de scanners de sûreté suivent la formation périodique définie :

- au point 11.4.1 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé ; et
- au point 11.4.2 de cette même annexe pour les compétences non couvertes par l'alinéa précédent.

Lorsque leurs compétences n'ont pas été exercées pendant plus de six mois, ces personnes suivent une formation périodique définie aux points 11.4.1 et 11.4.1.1 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé avant la reprise de fonctions de sûreté.

## Section 5

### Qualification des instructeurs

#### Article 11-5-1

*Qualification des instructeurs des personnes relevant des points 11.2.3.6 à 11.2.3.10, 11.2.4 (supervisant directement les agents visées aux points 11.2.3.6 à 11.2.3.10), 11.2.6.2 et 11.2.7 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé*

L'employeur des agents qui doivent suivre les formations liées aux tâches énumérées aux points 11.2.3.6 à 11.2.3.10, 11.2.4 (des agents qui supervisent directement les agents visés aux points 11.2.3.6 à 11.2.3.10), 11.2.6.2 et 11.2.7 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé s'assure que l'instructeur chargé de dispenser la formation est qualifié avant de lui confier la réalisation d'une session de formation. Il tient à jour et à la disposition des services compétents de l'Etat la liste des instructeurs qualifiés auxquels il fait appel.

Pour être qualifié, un instructeur doit posséder une expérience de formateur dans le domaine enseigné de la sûreté du transport aérien d'une durée d'au moins un an, ou satisfaire à chacun des trois critères suivants :

- attester une expérience pratique d'au moins six mois dans les fonctions d'exécution des domaines enseignés datant de moins de cinq ans ;
- attester une pratique de l'enseignement de plus d'un an ou de la participation à une formation de formateur datant de moins de cinq ans ;
- attester avoir suivi avec succès la formation définie au point 11.2.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé datant de moins de cinq ans.

#### Article 11-5-2

### *Formation des instructeurs certifiés*

Avant leur certification, puis deux fois par période de cinq ans, au cours de la troisième et de la cinquième année suivant leur certification ou son renouvellement, les instructeurs chargés de dispenser la formation prévue aux points 11.2.3.1 à 11.2.3.5 ainsi qu'aux points 11.2.4 (sauf s'il s'agit de la formation des agents qui supervisent directement les agents visés aux points 11.2.3.6 à 11.2.3.10) et 11.2.5 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé et remplissant les conditions fixées au point 11.5.2 de ladite annexe, suivent des formations délivrées sous l'autorité du ministre chargé des transports.

Ces formations incluent notamment et en tant que de besoin :

- la présentation et la manipulation d'armes neutralisées, montées et démontées, ainsi que de simulants d'explosifs et d'engins explosifs improvisés factices ;
- des formations pratiques portant sur les palpations et les fouilles manuelles (bagages et véhicules) ;
- des formations pratiques sur l'utilisation des équipements.

#### Article 11-5-3

### *Certification des instructeurs*

La certification et le renouvellement de la certification pour les instructeurs chargés de dispenser la formation prévue aux points 11.2.3.1 à 11.2.3.5 ainsi qu'aux points 11.2.4 (sauf s'il s'agit de la formation des agents qui supervisent directement les agents visés aux points 11.2.3.6 à 11.2.3.10) et 11.2.5 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé est organisée selon les modules suivants :

- module général : pédagogie, connaissances réglementaires sûreté ;
- module de spécialisation du module général, relatif à la reconnaissance d'image et à l'exploitation des équipements radioscopiques, de détection d'explosifs et des scanners de sûreté ;
- module management : capacité à parrainer, à former sur le tas, à motiver ; connaissance de la gestion des conflits.

La durée de validité d'une certification d'instructeur est limitée à cinq ans.

## Article 11-5-4 T

*Modalités de certification des instructeurs dispensant les formations mentionnées aux points 11.2.3.1 à 11.2.3.5, 11.2.4 (sauf s'il s'agit de la formation des agents qui supervisent directement les agents visées aux points 11.2.3.6 à 11.2.3.10) et 11.2.5 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé*

I. – En application de l'article R. 213-4-1 du code de l'aviation civile, l'ENAC est désignée pour organiser les examens de certification des instructeurs en sûreté de l'aviation civile relevant du point 11.5.5 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé.

II. – Le directeur de l'ENAC désigne, pour chaque examen, les membres du jury, qui comprend à minima :

- un président ou son suppléant, représentant le ministre chargé des transports et désigné au sein de la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) ;
- deux membres représentant les services de l'Etat, choisis au sein de la police aux frontières (PAF) et de la gendarmerie des transports aériens (GTA) ;
- un membre représentant l'ENAC n'ayant pas participé à la formation des candidats.

Le jury d'examen peut se faire assister d'examineurs chargés de faire passer les épreuves orales. Le président du jury établit la liste de ces examineurs.

Le président du jury peut consulter toute personne dont il juge la compétence utile.

Le jury arrête le choix des sujets des épreuves.

Il est responsable du déroulement des épreuves.

Il opère, s'il y a lieu, la péréquation des notes attribuées par chaque groupe d'examineurs et procède à la délibération finale.

III. – Les demandes de certification d'instructeur en sûreté de l'aviation civile sont formulées auprès de l'ENAC, en précisant la ou les dates et lieu d'examen et les modules de certification sollicités.

La formation initiale avant l'obtention d'une certification est réalisée dans les six mois précédant la date d'examen sollicitée.

IV. – L'examen de certification d'instructeur en sûreté de l'aviation civile correspondant au module général comporte :

- une épreuve consistant en un questionnaire à choix multiples (QCM), portant sur les connaissances réglementaires des domaines de la sûreté, scindés en différents thèmes ; et
- une épreuve orale portant sur les techniques pédagogiques, les méthodes d'apprentissage et les connaissances réglementaires.

Pour réussir le QCM, le candidat doit obtenir :

- une note minimale de 10 sur 20 à chaque thème ; et
- une note moyenne minimale de 12 sur 20 à l'épreuve.

Pour se présenter à l'épreuve orale, le candidat doit avoir réussi le QCM.

Pour réussir l'épreuve orale, il doit obtenir une note minimale de 12 sur 20.

Un candidat obtient sa certification correspondant au module général s'il a réussi ces deux épreuves.

V. – L'examen de certification d'instructeur en sûreté de l'aviation civile correspondant au module de spécialisation du module général relatif à la reconnaissance d'image et à l'exploitation des équipements radioscopiques, de détection d'explosifs et des scanners de sûreté comporte :

- une épreuve QCM portant sur les connaissances théoriques sur les équipements radioscopiques, de détection d'explosifs et des scanners de sûreté ; et
- une épreuve de reconnaissance pratique d'imagerie.

Pour se présenter à cet examen, le candidat doit être titulaire de la certification module général.

Pour réussir cet examen, le candidat doit obtenir une note minimale de 12 sur 20 à chacune des deux épreuves.

Un candidat obtient sa certification correspondant au module de spécialisation du module général relatif à la reconnaissance d'image et à l'exploitation des équipements radioscopiques, de détection d'explosifs et des scanners de sûreté s'il a réussi cet examen.

VI. – L'examen de certification d'instructeur en sûreté de l'aviation civile correspondant au module management comporte une épreuve QCM et une épreuve orale.

Pour se présenter à l'épreuve orale, le candidat doit avoir réussi l'épreuve QCM.

Pour réussir cet examen, le candidat doit obtenir une note minimale de 12 sur 20 à chacune des deux épreuves.

Un candidat obtient sa certification correspondant au module management s'il a réussi cet examen.

VII. – En cas d'échec à l'examen de certification relatif à un module de certification d'instructeur en sûreté de l'aviation civile :

- si la note du candidat est supérieure ou égale à 8 sur 20 à une épreuve, ce dernier peut se représenter à l'épreuve à laquelle il a échoué et garde le bénéfice de sa formation initiale ou périodique pendant une période de quatre mois ;

- si la note du candidat est inférieure à 8 sur 20 à une épreuve ou si le candidat a échoué successivement à trois sessions d'examens, il devra suivre une formation initiale complète avant de pouvoir se présenter à nouveau à un examen relatif à l'obtention ou au renouvellement d'un module de certification.

VIII. – Le nombre de présentations à un examen relatif à l'obtention d'un module de certification d'instructeur en sûreté de l'aviation civile est limité à quatre.

En l'absence de renouvellement, ou en cas d'échec lors du processus de renouvellement, de la certification d'un instructeur dans un délai maximum de six mois suivant la date de fin validité de sa certification, ce dernier suit une formation initiale pour l'obtention de la certification sollicitée avant de se présenter à un examen de renouvellement de certification.

IX. – Les modalités de renouvellement d'un module de certification d'instructeur sont identiques à celles fixées pour l'obtention d'un module de certification d'instructeur dans le présent article.

X. – Le directeur de l'ENAC fixe les modalités d'application du présent article en ce qui concerne l'organisation pratique des examens.

## Section 6

### Validation UE de sûreté aérienne

Section laissée intentionnellement vierge.

## Section 7

### Reconnaissance mutuelle de la formation

#### Article 11-7 T

##### *Modalités de reconnaissance de certification étrangère européenne*

Une personne désirant faire reconnaître une certification acquise dans un autre Etat membre de l'Union européenne doit en faire la demande auprès du ministre chargé des transports.

#### Appendice 11A

##### *Déclaration relative à l'indépendance du validateur UE de sûreté aérienne*

Appendice laissé intentionnellement vierge.

#### Appendice 11B

##### *Durées minimale de formation*

Un semestre calendaire est une des deux périodes de l'année courant de janvier à juin ou de juillet à décembre.

La formation initiale et périodique des personnes assumant une responsabilité générale au niveau national ou local en relation avec le respect de toutes les dispositions légales applicables dans le cas d'un programme de sûreté et de sa mise en œuvre, telle que prévue aux points 11.2.2 et 11.2.5 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé, n'est pas soumise à une durée minimale.

## Partie 1

### Durées minimales de formation initiale, théorique et pratique, par typologie

Les durées présentées dans le tableau ci-dessous incluent, pour les typologies le nécessitant, la formation prévue au point 11.2.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé.

Les durées présentées dans le tableau ci-dessous incluent, pour les typologies le nécessitant, la formation prévue au point 11.2.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé.



	THÉORIE ET PRATIQUE hors équipement	THÉORIE équipements	IMAGERIE ET PRATIQUE équipements
Typologie 1	21 heures	12 heures	14 heures
Typologie 2	50 h 15	12 heures	32 heures
Typologie 3	32 h 45	12 heures	20 heures
Typologie 4	19 h 10	12 heures	24 heures
Typologie 5	43 h 30	12 heures	20 heures
Typologie 6	51 h 30	12 heures	20 heures
Typologie 7	59 h 30	12 heures	38 heures
Typologie 8	14 h 45	12 heures	14 heures
Typologie 9	14 h 45	Sans objet	Sans objet
Typologie 10	74 heures	12 heures	50 heures

## Partie 2

Durées minimales de formation initiale non certifiante par point de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé, théorique et pratique hors équipement

<i>Formations délivrées par un instructeur certifié ou qualifié</i>	
11.2.2 : formation de base	07 heures
11.2.3.6 : fouille de sûreté des aéronefs	03 h 30
11.3.2.7 : protection des aéronefs	03 h 30
11.2.3.8 : vérification de concordance entre passagers et bagages	03 h 30
11.2.3.9 : contrôles de sûreté sur le fret et le courrier autres que l'inspection/le filtrage	03 h 30
11.2.3.10 : contrôles de sûreté sur le courrier et le matériel des transporteurs aériens, les approvisionnements de bord et les fournitures d'aéroport autres que l'inspection/le filtrage	03 h 30
11.2.4 : formation spécifique des personnes supervisant directement des personnes effectuant les contrôles de sûreté 11.2.3.6 à 11.2.3.10.	10 h 30
11.2.6.2 : accès sans escorte aux zones de sûreté à accès réglementé	03 h 00
11.2.7 : sensibilisation à la sûreté générale	02 h 00
<i>Formations délivrées par un instructeur certifié</i>	
11.2.3.3 CVFM (contrôle visuel-fouille manuelle) : inspection/filtrage du courrier et du matériel des transporteurs aériens, des approvisionnements de bord et des fournitures d'aéroport, limitée au contrôle visuel et à la fouille manuelle	10 h 30
11.2.4 : formation spécifique des personnes supervisant directement des personnes effectuant les contrôles de sûreté 11.2.3.1 à 11.2.3.5.	21 h 00

## Partie 3

Durées minimales de formation sur le tas relative à l'utilisation des équipements

Les équipements listés ci-dessous sont définis à l'article 12-0-1-2 :

RX	3 h 30
EDS simple vue / multivues	3 h 30 plus 2 heures par équipements de constructeurs différents
EDS vues en coupe et 3D	7 heures plus 2 heures par équipements de constructeurs différents
ETD	0 h 15

MTD	0 h 15
LEDS	0 h 20

## Partie 4

Durées et périodicité minimale des formations périodiques imagerie  
(point 11.4.1 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé)

FAMILLES D'ÉQUIPEMENTS	DURÉE	PÉRIODICITÉ
RX et EDS simple vue multivues	6 heures	Semestre calendaire
EDS simple vue multivues coupes et 3D	6 heures	Semestre calendaire
RX et EDS simple vue multivues coupes et 3D	9 heures	Semestre calendaire

Les durées d'entraînement périodique mentionnées ci-dessus sont à répartir sur l'ensemble des familles d'équipements utilisés par l'agent en formation périodique imagerie.

## Partie 5

## Durées et périodicités minimales des formations périodiques hors imagerie

	DURÉE	PÉRIODICITÉ
<i>Formations délivrées par un instructeur certifié</i>		
Typologie 1	6 heures	Semestre calendaire
Typologie 2	10 h 30	Semestre calendaire
Typologie 3	7 heures	Semestre calendaire
Typologie 4	6 heures	Semestre calendaire
Typologie 5	7 heures	Semestre calendaire
Typologie 6	10 h 30	Semestre calendaire
Typologie 7	10 h 30	Semestre calendaire
Typologie 8	3 heures	Semestre calendaire
Typologie 9	14 heures	Sur 5 ans
Typologie 10	14 heures	Semestre calendaire
11.2.4 : formation spécifique des personnes supervisant directement des personnes effectuant les contrôles de sûreté 11.2.3.1 à 11.2.3.5.	21 heures	Sur 5 ans
11.2.3.3 : contrôles visuels et fouilles manuelles du courrier et du matériel des transporteurs aériens, des approvisionnements de bord et des fournitures d'aéroport.	5 heures	Sur 5 ans
<i>Formations délivrées par un instructeur certifié ou qualifié</i>		
11.2.3.6 : fouille de sûreté des aéronefs	3 h 30	Sur 5 ans
11.2.3.7 : protection des aéronefs	3 h 30	Sur 5 ans
11.2.3.8 : vérification de concordance entre passagers et bagages	3 h 30	Sur 5 ans
11.2.3.9 : contrôles de sûreté sur le fret et le courrier autres que l'inspection/le filtrage ou accès à du fret ou du courrier aérien identifiable	3 h 30	Sur 5 ans
11.2.3.10 : contrôles de sûreté sur le courrier et le matériel des transporteurs aériens, les approvisionnements de bord et les fournitures d'aéroport autre que l'inspection/le filtrage	3 h 30	Sur 5 ans
11.2.4 : formation spécifique des personnes supervisant directement des personnes effectuant les contrôles de sûreté 11.2.3.6. à 11.2.3.10.	10 h 30	Sur 5 ans
11.2.6.2 : accès sans escorte aux zones de sûreté à accès réglementé	2 heures	Durée de validité maximale des titres de circulation aéroportuaire
11.2.7 : sensibilisation à la sûreté générale	1 h 30	Sur 5 ans

## Appendice 11 C

*Grilles de suivi de formation sur le tas  
et d'évaluation des compétences*

La grille mentionnée à l'article 11-2-1-2 comprend notamment les dates et horaires sur poste ainsi que le nom du ou des tuteurs et de leurs assistants éventuels.

Elle permet d'assurer le suivi de la mise en œuvre de la formation sur le tas. A cette fin, y figurent notamment les éléments suivants :

DATE et horaires	POSTE de travail	TUTEUR et assistant	THÈME	ITEM	COMPRÉHENSION	ÉMARGEMENTS stagiaire et tuteurs
	IFPBC		Procédures	Pp 1		
				Pp 2		
				...		
			Procédure humaine de levée de doute (LAF)	Plaf		
			Portique	Fp 1		
				...		
			Magnétomètre portatif	Fm 1		
				...		
			Détecteur de traces d'ex- plosif	Fd 1		
				...		
			RX 1	Fr 1		
			LEDS1	Fl 1		
				...		
			Equipement 1	Fe 1		
	IFBS		Procédures	Pp1		
				...		
			Equipement 2	Fe 2		
	PIF personnel					
	PARIF					

## CHAPITRE 12

## Equipements de sûreté

## Section 0

## Certification des équipements de sûreté

## Sous-section 1

## Dispositions générales aux équipements de sûreté

## Article 12-0-1-1 T

*Entités concernées*

Au sens du présent chapitre de la présente annexe, « les entités utilisant les équipements de sûreté » s'entendent comme les entités citées à l'article B-1 de la présente annexe utilisant les équipements de sûreté.

## Article 12-0-1-2 T

*Liste des équipements de sûreté*

Sont considérés comme équipements de sûreté soumis aux régimes de certification au sens de la présente annexe les équipements suivants :

TYPES D'ÉQUIPEMENT DE SÛRETÉ	SOU MIS à certification de type	SOU MIS à certification individuelle
Portique de détection de métaux (WTMD)	OUI	OUI
Détecteur de métaux portatif (HHMD)	OUI	NON
Équipement de radioscopie/Équipement d'imagerie radioscopique (RX)	OUI	OUI
Système de détection d'explosifs (EDS)	OUI	OUI
Bibliothèque d'images fictives ou d'images de menaces (TIP)	OUI	NON
Équipement de détection de traces d'explosifs (ETD)	OUI	OUI
Équipement d'inspection filtrage des liquides, aérosols et gels (LEDS)	OUI	OUI
Détecteur de métaux (MDE)	OUI	OUI
Scanner de sûreté (SSc)	OUI	OUI
Analyseur de chaussures (ShSc)	OUI	OUI
Détecteur de vapeurs d'explosifs pour le contrôle du fret (ACEDS)	NON	OUI

## Article 12-0-1-3 T

*Obligations des constructeurs d'équipements de sûreté  
ou de leurs distributeurs*

Les constructeurs d'équipements ou leurs distributeurs :

1. Fournissent des équipements de sûreté dotés d'un certificat de type ou d'un certificat individuel valides délivrés par le directeur général de l'aviation civile ;
2. Transmettent aux entités utilisant les équipements de sûreté le certificat individuel ou le certificat de type lorsque seul celui-ci est requis.

## Article 12-0-1-4

*Obligations des entités utilisant des équipements de sûreté*

Les entités utilisant les équipements de sûreté :

1. Utilisent des équipements de sûreté certifiés et disposent pour chacun d'eux d'un certificat individuel valide ou d'un certificat de type valide lorsque seul celui-ci est requis ;
2. Assurent la maintenance des équipements de sûreté selon les recommandations établies par les constructeurs d'équipements ou leurs distributeurs ;
3. Procèdent à la vérification du bon fonctionnement des équipements à l'exception de la bibliothèque d'images fictives ou d'images de menaces, avant chaque mise en service et au minimum une fois par jour lorsqu'ils

fonctionnent, ainsi qu'après toute opération de maintenance, selon les procédures approuvées par le directeur général de l'aviation civile et applicables à la catégorie d'équipement concernée. Lorsque cette vérification est insatisfaisante, les entités corrigent le fonctionnement préalablement à toute nouvelle utilisation de cet équipement.

4. Adressent au directeur général de l'aviation civile, pour toute installation ou réinstallation d'un équipement de sûreté doté d'un certificat individuel, un compte-rendu d'installation dudit équipement dans un délai de quinze jours maximum après leur installation. Ce compte rendu mentionne le type de l'équipement, son numéro de série, sa localisation précise, l'ensemble des réglages effectués, des contrôles réalisés et leur résultat pour garantir son parfait fonctionnement.

#### Article 12-0-1-5 T

##### *Modalités communes aux certifications de type et individuelle des équipements de sûreté*

I. – Les conditions techniques requises pour la délivrance des certificats de type et individuel sont consultables auprès du directeur général de l'aviation civile selon les conditions définies par l'annexe à l'arrêté du 30 novembre 2011 portant approbation de l'instruction générale interministérielle n° 1300 sur la protection du secret de la défense nationale.

II. – Les modalités ainsi que les pièces constitutives des dossiers de demandes de certificat de type et de certificat individuel sont contenues dans une procédure consultable au service technique de l'aviation civile ou sur son site internet.

III. – Les certificats de type et individuel mentionnent si nécessaire une restriction d'emploi.

IV. – Les certificats de type et individuel sont valides tant qu'ils n'ont pas été suspendus ou abrogés.

#### Sous-section 2

##### Certification de type d'équipement de sûreté

#### Article 12-0-2-1 T

##### *Certification de type*

Un certificat de type d'équipement de sûreté est délivré dès lors que les caractéristiques de l'équipement de sûreté représentatif du type soumis à certification, son concept d'opérations et, le cas échéant, ses outils et procédures de vérification de bon fonctionnement sont conformes à la législation nationale et à la réglementation européenne et nationale, ainsi qu'aux conditions techniques requises établies par le directeur général de l'aviation civile.

#### Article 12-0-2-0 T

##### *Modalités de délivrance d'un certificat de type d'équipement de sûreté*

I. – Les conditions techniques applicables pour la vérification de la conformité de type sont celles en vigueur à la date de demande du certificat de type.

II. – Sur demande du directeur général de l'aviation civile, le constructeur de l'équipement, ou son distributeur agissant pour son compte, met à sa disposition un exemplaire de l'équipement de sûreté en vue de réaliser les tests d'évaluation nécessaires à l'instruction de la demande de certificat de type. Les frais de transport, de manutention, d'assurance et de mise à disposition durant toute la période de certification, ainsi que les frais d'installation, de repliement et de formation, sont à la charge du demandeur.

#### Article 12-0-2-3 T

##### *Modifications apportées à un certificat de type d'équipement de sûreté*

I. – Les modifications que le constructeur apporte à un équipement disposant d'un certificat de type font l'objet d'une déclaration au directeur général de l'aviation civile, laquelle précise les évolutions apportées sur les caractéristiques de l'équipement de sûreté, son concept d'opérations ou ses outils et procédures de vérification de bon fonctionnement et donne toute indication sur les composants techniques qui font l'objet de la modification.

II. – Le directeur général de l'aviation civile évalue le besoin de procéder à une nouvelle certification de type, notamment sur la base de comptes-rendus de tests ou de la production de documents appropriés fournis par le postulant.

III. – Si les modifications ne sont pas de nature à remettre en cause les évaluations précédentes, le directeur général de l'aviation civile apporte les amendements nécessaires au certificat de type existant.

IV. – Si un nouveau certificat de type est nécessaire, le détenteur du certificat soumet au directeur général de l'aviation civile une nouvelle demande de certification de type conforme aux dispositions de la présente annexe.

## Article 12-0-2-4 T

*Suspension et abrogation d'un certificat  
de type d'équipement de sûreté*

I. – Un certificat de type d'équipement de sûreté peut être suspendu par le directeur général de l'aviation civile lorsqu'une non-conformité avec de graves déficiences au sens de l'annexe II du règlement (CE) n°300/2008 susvisé affectant au moins deux équipements de sûreté du type concerné est constatée.

II. – La suspension a pour effet d'interdire au constructeur de l'équipement de sûreté, ou à son distributeur, la fourniture de tout nouvel exemplaire de l'équipement de sûreté concerné. Le cas échéant, il est sursis à statuer sur les demandes de certificat individuel en cours d'instruction, relatives à ce certificat de type.

III. – Lorsque le constructeur de l'équipement de sûreté, ou son distributeur, ne peut durablement mettre en œuvre les mesures correctives de nature à lever toutes les non-conformités affectant l'ensemble des équipements concernés, le certificat de type est abrogé.

IV. – L'abrogation a pour effet d'interdire au constructeur de l'équipement de sûreté, ou à son distributeur, la fourniture de tout nouvel exemplaire de l'équipement de sûreté. Le cas échéant, les demandes de certificat individuel en cours d'instruction, relatives à ce certificat de type, sont rejetées. Pour les types d'équipements de sûreté soumis à la seule certification de type, l'abrogation a pour effet d'interdire l'utilisation des équipements concernés.

V. – Dans les cas de décision de suspension ou d'abrogation d'un certificat de type, le directeur général de l'aviation civile peut décider de suspendre ou d'abroger les certificats individuels afférents.

VI. – Le constructeur de l'équipement de sûreté, ou son distributeur, doit porter la décision de suspension ou d'abrogation précitée à la connaissance des entités utilisant les équipements individuels issus du type déficient dans les meilleurs délais.

## Sous-section 3

## Certification individuelle des équipements de sûreté

## Article 12-0-3-1 T

*Certification individuelle*

I. – Un certificat individuel d'équipement de sûreté est délivré dès lors que les caractéristiques de l'équipement de sûreté, son concept d'opérations et ses outils et procédures de vérification de bon fonctionnement sont conformes à ceux d'un équipement disposant d'un certificat de type en cours de validité et à la législation nationale et à la réglementation européenne et nationale, ainsi qu'aux conditions techniques requises établies par le directeur général de l'aviation civile.

II. – Dans le cas d'équipements de sûreté soumis uniquement à certification individuelle, le certificat individuel est délivré dès lors que les caractéristiques de l'équipement de sûreté, son concept d'opérations et, le cas échéant, ses outils et procédures de vérification de bon fonctionnement, sont conformes à la législation nationale et à la réglementation européenne et nationale, ainsi qu'aux conditions techniques requises établies par le directeur général de l'aviation civile.

## Article 12-0-3-2 T

*Modalités de délivrance du certificat individuel  
d'équipement de sûreté*

I. – Les conditions techniques applicables pour la vérification de la conformité individuelle sont celles en vigueur à la date de demande du certificat individuel.

II. – Dans le cas où le type d'équipement ne dispose pas d'un certificat de type, l'entité utilisant l'équipement de sûreté met à la disposition du directeur général de l'aviation civile l'équipement en vue de réaliser les tests d'évaluation nécessaires à l'instruction de la demande de certificat individuel. Les frais de transport, de manutention, d'assurance et de mise à disposition durant toute la période de certification, ainsi que les frais d'installation, de repliement et de formation, sont à la charge du demandeur.

III. – Le directeur général de l'aviation civile notifie au postulant les éventuelles non conformités relevées au cours de l'évaluation.

## Article 12-0-3-3 T

*Modifications d'un équipement de sûreté  
disposant d'un certificat individuel*

Les modifications à apporter à un équipement disposant d'un certificat individuel, susceptibles de rendre l'équipement non conforme à son certificat individuel, doivent faire l'objet d'une nouvelle demande de certificat individuel auprès du directeur général de l'aviation civile.



## Article 12-0-3-4 T

*Suspension et abrogation d'un certificat individuel d'équipement de sûreté*

I. – En cas de non-conformité avec de graves déficiences au sens de l'annexe II du règlement (CE) n° 300/2008 susvisé affectant un équipement disposant d'un certificat individuel, le directeur général de l'aviation civile peut :

- suspendre le certificat individuel. Sauf en cas d'urgence, l'entité utilisant l'équipement de sûreté concerné, son constructeur ou le cas échéant son distributeur, sont préalablement avisés de la mesure de suspension ou de retrait envisagée et disposent d'un délai d'un mois pour présenter leurs observations écrites ou orales. En cas d'urgence, la suspension immédiate de la certification individuelle peut être prononcée pour une durée maximale d'un mois, reconductible une fois au cas où les circonstances l'exigent ;
- imposer des mesures restrictives d'activité ou des mesures correctives ou de nature à compenser la non-conformité relevée. Sauf en cas d'urgence, l'entité utilisant l'équipement de sûreté concerné, son constructeur ou le cas échéant son distributeur sont préalablement avisés de la mesure envisagée et disposent d'un délai de dix jours ouvrés pour présenter leurs observations écrites ou orales.

II. – Lorsque l'entité utilisant l'équipement concerné ne peut durablement mettre en œuvre les mesures correctives de nature à lever toutes les non-conformités, le certificat individuel est abrogé.

III. – La suspension ou l'abrogation du certificat individuel a pour effet d'interdire l'exploitation de l'équipement de sûreté concerné.

## Section 1

## Portiques de détection de métaux

## Article 12-1-1 T

*Signalétique destinée aux personnes porteuses de dispositifs médicaux*

Les entités qui utilisent un portique de détection de métaux sont chargées de mettre en place la signalétique destinée aux personnes porteuses de dispositifs médicaux implantés.

## Section 2

## Détecteurs de métaux portatifs

Section laissée intentionnellement vide.

## Section 3

## Équipement d'imagerie radioscopique

Section laissée intentionnellement vide.

## Section 4

## Systèmes de détection des explosifs

## Article 12-4-1 T

*Enregistrement des images complètes des bagages ayant provoqué une alarme*

Tout système de détection des explosifs installé à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015 doit enregistrer les images complètes des bagages ayant provoqué une alarme ainsi que la décision de l'opérateur prise en conséquence. A ces images sont ajoutées les informations relatives à la date et à l'heure de l'évènement ainsi que la destination du bagage. La durée de conservation de ces enregistrements est fixée à cinq jours.

## Section 5

## Bibliothèques d'images fictives ou d'images de menace

## Article 12-5-1 T

*Administrateur TIP*

Le directeur du service technique de l'aviation civile est désigné comme administrateur TIP au sens du point 12.5.1.4 de l'annexe du règlement (UE) n°185/2010 susvisé.

## Article 12-5-2 T

*Bibliothèque d'images*

Les images fictives, ou images de menaces, projetées durant l'exploitation des équipements d'imagerie radioscopique ou systèmes de détection d'explosifs, sont exclusivement issues des bibliothèques d'images certifiées afin de pouvoir considérer le logiciel TIP comme activé.

En vue de leur certification, les constructeurs d'équipements ou leurs distributeurs soumettent chaque année avant le 30 juin une bibliothèque d'images mise à jour au directeur général de l'aviation civile selon les modalités de la section 0 du chapitre 12 de la présente annexe.

## Article 12-5-3 T

*Modalités de répartition des bibliothèques pour l'inspection filtrage mixte des bagages*

Les bibliothèques d'images fictives ou d'images de menaces utilisées par les équipements d'imagerie radioscopique, ou par les systèmes de détection d'explosifs, pour l'inspection filtrage mixte des bagages de cabine et des bagages de soute ont la même composition que celles utilisées par les équipements radioscopiques, ou par les systèmes de détection d'explosifs, pour l'inspection filtrage des bagages de soute.

## Section 6

## DéTECTEURS DE TRACES D'EXPLOSIFS

Section laissée intentionnellement vide.

## Section 7

## Inspection filtrage des liquides, aérosols et gels

## Article 12-7-1 T

*Activation de la fonction de projection d'images fictives ou d'images de menace*

Lorsque les équipements d'inspection filtrage des liquides, aérosols et gels sont également utilisés comme équipement d'imagerie radioscopique, la fonction de projection d'images fictives ou d'images de menace n'est pas activée lorsque seuls les liquides, aérosols et gels sont inspectés filtrés.

## Section 8

## Inspection filtrage à l'aide de nouvelles technologies

Section laissée intentionnellement vide.

## Section 9

## Chiens détecteurs d'explosifs

## Sous-section 1

## Dispositions générales

## Article 12-9-1-1 T

*Obligation de certification individuelle des équipes cynotechniques*

I. – Les équipes cynotechniques mentionnées au point 12.9.1.6 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé sont soumises au régime de la certification individuelle.

II. – Les entités citées à l'article B-1 de la présente annexe qui utilisent des équipes cynotechniques certifiées disposent pour chacune d'entre elles d'un certificat individuel valide.

## Article 12-9-1-2 T

*Liste des environnements de travail pour les équipes cynotechniques*

La liste des environnements de travail pour lesquels une équipe cynotechnique peut obtenir un certificat individuel est la suivante :

1. Inspection filtrage du fret et courrier ;
2. Inspection filtrage des bagages de soute ;
3. Fouille de sûreté des locaux de la zone de sûreté à accès réglementé ;

4. Contrôle des véhicules ;
5. Inspection filtrage du fret en méthode de détection à distance d'odeurs d'explosifs ;
6. Inspection filtrage des approvisionnements de bord et fournitures destinées aux aéroports ;
7. Contrôle des aéronefs.

#### Article 12-9-1-3 T

##### *Certification individuelle des équipes cynotechniques*

Le certificat individuel est délivré dès lors que les performances de l'équipe cynotechnique sont conformes à la législation nationale et à la réglementation européenne et nationale, ainsi qu'aux conditions techniques requises établies par le directeur général de l'aviation civile.

#### Article 12-9-1-4 T

##### *Modalités de la certification individuelle des équipes cynotechniques*

I. – Les conditions techniques requises pour la délivrance du certificat individuel des équipes cynotechniques sont consultables auprès du directeur général de l'aviation civile selon les conditions définies par l'annexe à l'arrêté du 30 novembre 2011 portant approbation de l'instruction générale interministérielle n° 1300 sur la protection du secret de la défense nationale.

II. – Les modalités ainsi que les pièces constitutives du dossier de demande du certificat individuel sont contenues dans une procédure consultable au service technique de l'aviation civile ou sur son site internet.

III. – Le certificat individuel mentionne si nécessaire une restriction d'emploi.

IV. – Le certificat individuel est valide tant qu'il n'a pas été suspendu ou abrogé.

#### Article 12-9-1-5 T

##### *Modalités de délivrance d'un certificat individuel d'équipe cynotechnique*

Les conditions techniques applicables pour la vérification de la conformité d'une équipe cynotechnique sont celles en vigueur à la date de demande du certificat individuel.

L'employeur de l'équipe cynotechnique met à la disposition du directeur général de l'aviation civile l'équipe mentionnée au point 12.9.1.6 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 susvisé en vue de réaliser les tests d'évaluation nécessaires à l'instruction de la demande de certificat individuel. Les frais de transport, de manutention, d'assurance, de vie et de mise à disposition de l'équipe durant toute la période de certification, ainsi que les frais d'installation et de repliement, sont à la charge du demandeur.

Le directeur général de l'aviation civile notifie au postulant les éventuelles non conformités relevées au cours de l'évaluation.

#### Article 12-9-1-6 T

##### *Abrogation d'un certificat individuel d'équipe cynotechnique*

Un certificat individuel d'équipe cynotechnique est abrogé par le directeur général de l'aviation civile lorsqu'une non-conformité avec de graves déficiences au sens de l'annexe II du règlement (CE) n° 300/2008 susvisé est constatée.

L'abrogation a pour effet d'interdire l'exploitation de l'équipe cynotechnique par les entités citées à l'article B-1 de la présente annexe l'utilisant.

#### Article 12-9-1-7 T

##### *Posture de travail du chien*

Les pattes arrière du chien sont toujours posées sur une surface stable. Toute autre méthode de travail est interdite, notamment celle dite du « portage du chien ».

#### Sous-section 2

Dispositions applicables à l'environnement de travail  
« Inspection filtrage du fret et du courrier »

##### Article 12-9-2-1 T

###### *Certification des équipes cynotechniques pour l'inspection filtrage des fûts scellés*

L'inspection filtrage des fûts scellés (non soudés) est réalisée par les équipes cynotechniques certifiées pour l'environnement de travail « Inspection filtrage du fret et courrier » qui ont passé avec succès les tests additionnels spécifiques à cette spécialité et obtenu un certificat individuel la mentionnant.

##### Article 12-9-2-2

###### *Conditions d'inspection filtrage des fûts scellés*

L'inspection filtrage des fûts scellés (non soudés) est autorisée si les fûts ont subi une période de confinement d'au moins vingt-quatre heures et s'ils sont posés sur un socle stable lors de l'inspection filtrage.

#### Sous-section 3

Dispositions applicables à l'environnement de travail  
« Inspection filtrage des bagages de soute »

Sous-section laissée intentionnellement vide.

#### Sous-section 4

Dispositions applicables à l'environnement de travail  
« Fouille de sûreté des locaux de la zone de sûreté à accès réglementé »

Sous-section laissée intentionnellement vide.

#### Sous-section 5

Dispositions applicables à l'environnement de travail  
« Contrôle des véhicules »

Sous-section laissée intentionnellement vide.

#### Sous-section 6

Dispositions applicables à l'environnement de travail « Inspection filtrage  
du fret en méthode de détection à distance d'odeurs d'explosifs »

##### Article 12-9-6-1

###### *Disposition générale d'utilisation de la méthode de détection à distance d'odeurs d'explosifs*

La méthode de détection à distance d'odeurs d'explosifs n'est utilisée que pour l'inspection filtrage des expéditions de fret et de courrier d'un volume maximum unitaire de 3 m<sup>3</sup>, ainsi que des expéditions de fret emportées dans un contenant tôle ou bâché n'excédant pas 107 m<sup>3</sup>.

#### Sous-section 7

Dispositions applicables à l'environnement de travail « Inspection filtrage  
des approvisionnements de bord et fournitures destinées aux aéroports

Sous-section laissée intentionnellement vide.

#### Sous-section 8

Dispositions applicables à l'environnement de travail  
« Contrôle des aéronefs ».

Sous-section laissée intentionnellement vide.

#### Section 10

##### Détecteurs de métaux

Section laissée intentionnellement vide.

## Section 11

## Scanners de sûreté

## Article 12-11-1 T

*Disposition générale*

L'utilisation des scanners de sûreté n'est autorisée qu'en mode automatique.

## Article 12-11-2 I-T

*Obligations des entités exploitant des scanners de sûreté*

L'entité utilisant un scanner de sûreté à ondes millimétriques :

1. Procède à un contrôle régulier de la densité de puissance émise ;
2. Matérialise la zone d'exposition aux rayonnements du scanner de sûreté par un marquage au sol ;
3. Eloigne le poste de l'opérateur de la zone d'exposition du scanner ;
4. Met en place la signalétique destinée aux personnes porteuses de dispositifs médicaux implantés ;
5. S'assure que toute personne autre que la personne inspectée filtrée est hors de la zone d'exposition au moment du scan ;
6. S'assure que l'opérateur est à son poste ;
7. S'assure que la file d'attente se forme à l'extérieur de la zone d'exposition mentionnée au 2 du présent article ;
8. S'assure que la personne destinée à être inspectée filtrée adopte la position requise par le concept d'opérations du scanner tel que prévu dans les certificats de type et les certificats individuels.

## Section 12

## Analyseurs de chaussures

Section laissée intentionnellement vide.

## Section 13

## DéTECTEURS DE VAPEURS D'EXPLOSIFS POUR LE CONTRÔLE DU FRET

Section laissée intentionnellement vide.

**Suivi des modifications de l'annexe***Date des modifications*

NUMÉRO de la révision	RÉFÉRENCE DE L'ARRÊTÉ DE RÉVISION	DATE DE SIGNATURE DE L'ARRÊTÉ
1	Arrêté DEVA 1412744 A portant modification de l'arrêté du 11 septembre 2013 relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile.	8 août 2014

*Teneur des modifications*

N°	ARTICLES modifiés	NATURE DE LA MODIFICATION	OBJECTIFS
1	A-2	Introduction de nouvelles définitions en lien avec le chapitre 12 Modification de la définition de trafic annuel commercial	
1	C-1	Modification du seuil de trafic aérien commercial pour l'application des tests en situation opérationnelle	Mise en cohérence de l'article C-1 et de la définition au 11 de l'article A-2
1	D	Création des articles D-1 et D-2	Limitation des durées de toutes les habilitations à trois ans. Relation habilitation et alinéa b) du point 11.1.3 de l'annexe du règlement (UE) 185/2010
1	1-2-2-2	Modification de l'article	Précisions sur les personnes concernées par les mesures
1	1-2-2-4	Création du II concernant les titulaires d'un certificat de membre d'équipage	Introduction d'une alternative à la présentation d'un document d'identité ou à l'identification biométrique pour les personnels navigants. Précisions sur les documents acceptés pour attester l'identité des personnels navigants

N°	ARTICLES modifiés	NATURE DE LA MODIFICATION	OBJECTIFS
1	1-2-3-1	Suppression de l'article Laisser intentionnellement vide	Dispositions reprises et complétées dans les articles D-1 et D2
1	1-2-4-1	Ajout de la durée de validité du certificat de membre d'équipage compatible avec celle de l'habilitation	Reprise d'une disposition de l'article 7 de l'arrêté du 1 <sup>er</sup> septembre 2003
1	1-2-5-1	Suppression du paragraphe II	Durée de validité de l'habilitation reprise dans l'article D-1
1	1-2-7-1	Remplacement du contenu de l'article	Mise en cohérence de l'article 1-2-7-1 avec le point 1.2.7.5 de l'annexe du règlement (UE) 185/2010 (modifié par le règlement (UE) 116/2013 du 6 novembre 2013). – Accès accompagné de passagers voyageant hors contrat de transport sans carte d'embarquement ou titre équivalent
1	1-3-4	Modification de l'article	Simplification de la rédaction de l'article.
1	1-3-6	Précision apportée au 3) de l'article 1-3-6	Clarification des conditions applicables aux personnels navigants en fonction ou en mise en place
1	4-1-6	Modification de l'article	Précision que seuls les passagers ayant déjà fait l'objet d'une inspection filtrage sur une escale précédente peuvent être exemptés en correspondance (Contrôle unique de sûreté)
1	4-1-10	Nouvel article	Application de l'exemption à certains liquides, aérosols et gels transportés par les passagers en application du point 4.1.3.1 de l'annexe du règlement (UE) 185/2010.
1	5-3-1	Modification de l'article	Remplacement du mot « document » par le mot « élément » pour tenir compte de l'éventuelle dématérialisation de certains titres de transport
1	6-1-1	Modification de l'article	Le statut du fret n'est plus simplement tenu à disposition mais mis à disposition du commandant de bord
1	11	Intégration Arrêté du 21 septembre 2012 relatif à la formation pour la sûreté de l'aviation civile (AIM) Articles pérennes de l'arrêté du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'approbation des cours de formation, d'organisation des examens de certification et certaines mesures transitoires de sûreté de l'aviation civile (AM)	Correspondances entre les anciens articles et les articles actuels : 11-1-1 <> 1 § 2 AIM ; 11-1-2 <> 1 § 1 AIM 11-2-1-1 <> 2 AIM ; 11-2-1-2 <> 5 AIM 11-2-1-3 T <> 1 AIM ; 11-2-1-4 <> 12 AIM 11-2-1-5 T <> 8 AIM ; 11-3-1 <> 3 AIM ; 11-3-2 T <> 6 AIM ; 11-3-3 <> 4 AIM ; 11-3-4 <> nouveau 11-3-5 <> 7 AIM ; 11-4-1 <> 6 AIM ; 11-5-1 <> 11 AIM ; 11-5-2 9 AIM 11-5-3 <> 10 AIM ; 11-5-4 T <> 7 AIM 11-7 T <> 9 AIM Appendice 11B <> annexe I AIM Appendice 11C <> annexe II AIM
1	11-1-2	Modification de l'article	Rappel de l'équivalence (pour l'entrée en formation) de l'autorisation préalable avec contrôle des antécédents pour formation sensible.
1	11-2-1-2	Modification article 5 de l'arrêté du 21 septembre 2012 relatif à la formation pour la sûreté de l'aviation civile (AIM)	Conséquence de l'application de l'amendement du point 11.3.1 de l'annexe du règlement (UE) 185/2010 (modifié par le règlement (UE) 1116/22013 du 6 novembre 2013) : <i>dispense de certification de certains agents 11.2.3.3</i>
1	11-2-1-3	Modification article 1 <sup>er</sup> de l'arrêté du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'approbation des cours de formation, d'organisation des examens de certification et certaines mesures transitoires de sûreté de l'aviation civile	Conséquence de l'application de l'amendement du point 11.3.1 de l'annexe du règlement (UE) 185/2010 (modifié par le règlement (UE) 1116/22013 du 6 novembre 2013) : <i>dispense de certification de certains agents 11.2.3.3</i>
1	11-2-1-5	Modification article 3 de l'arrêté du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'approbation des cours de formation, d'organisation des examens de certification et certaines mesures transitoires de sûreté de l'aviation civile	Ajout d'une précision : mention « formation sur le tas » dans les attestations de formation. Ajout des durées de formation périodique.
1	11-3-1	Modification article 10 de l'AIM du 21 septembre 2012 relatif à la formation pour la sûreté de l'aviation civile	Correction d'un oubli : adaptation des typologies pour le renouvellement de la certification aux agents n'effectuant pas de surveillance et patrouille ou de contrôle d'accès
1	11-3-4	Nouvel article	Application de l'amendement du point 11.3.1 de l'annexe du règlement (UE) 185/2010 (modifié par le règlement (UE) 1116/2013 du 6 novembre 2013) : <i>dispense de certification de certains agents 11.2.3.3</i>



N°	ARTICLES modifiés	NATURE DE LA MODIFICATION	OBJECTIFS
1	11-4-1	Modification article 6 de l'arrêté du 21 septembre 2012 relatif à la formation pour la sûreté de l'aviation civile	Correction d'un oubli : <i>la vérification des compétences n'est pas incluse dans les durées de formation</i> Ajout d'une précision : <i>formation périodique 11.4.1. et 11.4.1.1. à réaliser avant reprise des fonctions sûreté lorsque les fonctions ne sont pas exercées pendant plus de 6 mois</i>
1	11-5-1	Modification article 11 de l'arrêté du 21 septembre 2012 relatif à la formation pour la sûreté de l'aviation civile	Conséquence de l'application de l'amendement du point 11.5.4 de l'annexe du règlement (UE) 185/2010 (modifié par le règlement (UE) 1116/2013 du 6 novembre 2013) : <i>dispense de certification des instructeurs de superviseurs d'agents non certifiés</i> Ajout de précisions aux 3 critères à satisfaire pour un nouvel instructeur prétendant à la qualification
1	11-5-2	Modification article 9 de l'arrêté du 21 septembre 2012 relatif à la formation pour la sûreté de l'aviation civile	Conséquence de l'application de l'amendement du point 11.5.4 de l'annexe du règlement (UE) 185/2010 (modifié par le règlement (UE) 1116/2013 du 6 novembre 2013) : <i>dispense de certification des instructeurs de superviseurs d'agents non certifiés</i> Ajout d'une précision : <i>les formations pratiques sont incluses dans les formations initiales et périodiques.</i>
1	11-5-3	Modification article 10 de l'arrêté du 21 septembre 2012 relatif à la formation pour la sûreté de l'aviation civile	Application de l'amendement du point 11.5.4 de l'annexe du règlement (UE) 185/2010 (modifié par le règlement (UE) 1116/2013 du 6 novembre 2013) : <i>dispense de certification des instructeurs de superviseurs d'agents non certifiés</i> Ajout d'une précision relative à la durée de validité d'une certification d'instructeur
1	11B	Modifications des tableaux de durées de formation	Prise en compte du cas de la formation des agents 11.2.3.3 non certifiés, en application de l'amendement du point 11.3.1 de l'annexe du règlement (UE) 185/2010 (modifié par le règlement (UE) 1116/2013 du 6 novembre 2013) : <i>dispense de certification de certains agents 11.2.3.3</i> Application amendement sur libellé contrôles 11.2.3.9 Prise en compte équipements LEDs
1	11-5-4	Modification du titre article 7 de l'arrêté du 24 octobre 2012 relatif à la formation pour la sûreté de l'aviation civile	Conséquence de l'application de l'amendement du point 11.5.4 de l'annexe du règlement (UE) 185/2010 (modifié par le règlement (UE) 1116/2013 du 6 novembre 2013) : <i>dispense de certification des instructeurs de superviseurs d'agents non certifiés.</i> Ajout de deux précisions concernant les délais d'obtention ou de renouvellement de la certification.
1	11B	Modification de la partie 4 de l'annexe 1 de l'AIM du 21 septembre 2012	Conséquence de l'amendement l'annexe du règlement (UE) 185/2010 (modifié par le règlement (UE) 1116/2013 du 6 novembre 2013) relatif à la mise en œuvre du « TIP » : suppression doublement formation périodique en cas de non mise en œuvre du TIP.
1	11C	Modification de l'annexe 2 de l'AIM du 21 septembre 2012	Intégration des LEDs et procédures inspection LAG (lever de doute) dans l'exemple de grille de suivi de la formation sur le tas. Souplesse donnée à l'émargement de la grille de suivi de la formation sur le tas par les stagiaires et tuteurs
1	12-0	Création de la section	Création du système de certification des équipements de sûreté en application de la réglementation européenne (et liée à l'abrogation des articles 3 et 4 de l'arrêté ministériel du 1 <sup>er</sup> septembre 2003)
1	12-1	Création de la section	Ajout de l'obligation de mise en place d'une signalétique destinée aux porteurs de dispositifs médicaux
1	12-2	Création de la section	Section laissée intentionnellement vide
1	12-3	Création de la section	Section laissée intentionnellement vide
1	12-4	Création de la section	Ajout de l'obligation d'enregistrer les images des bagages analysés.
1	12-5	Création de la section	Section créée suite à la modification de la section 12.5 de l'annexe du règlement (UE) 185/2010 par le règlement (UE) 1116/2013 du 6 novembre 2013
1	12-6	Création de la section	Section laissée intentionnellement vide
1	12-7	Création de la section	Précision sur l'activation de la fonction TIP lorsque l'équipement analyse des LAG
1	12-8	Création de la section	Section laissée intentionnellement vide

N°	ARTICLES modifiés	NATURE DE LA MODIFICATION	OBJECTIFS
1	12-9	Création de la section	Application de la réglementation européenne sur les équipes cynotechniques
1	12-10	Création de la section	Section laissée intentionnellement vide
1	12-11	Création de la section	Ajout de mesures sur l'utilisation des scanners de sûreté
1	12-12	Création de la section	Section laissée intentionnellement vide
1	12-13	Création de la section	Section laissée intentionnellement vide

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

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

**Arrêté du 28 août 2014 modifiant l'arrêté du 22 février 2013 relatif à l'habilitation d'OSAC (Organisme pour la sécurité de l'aviation civile) pour l'exercice de contrôles et vérifications dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile**

NOR : DEVA1419826A

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

Vu le règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches, notamment dans sa rédaction issue du règlement (UE) n° 593/2012 de la Commission du 5 juillet 2012 ;

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° 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 des transports, notamment ses articles L. 6221-1 à L. 6221-4 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles L. 611-5, R. 133-5 et R. 611-3 à R. 611-6 ;

Vu l'arrêté du 28 décembre 2005 modifié relatif aux redevances pour services rendus par l'Etat pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile et pris pour l'application des articles R. 611-3, R. 611-4 et R. 611-5 du code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 10 juillet 2007 relatif à l'organisation par l'administration de l'aviation civile des examens de type d'aéronefs non lourds non complexes pour les personnels de maintenance d'aéronefs ;

Vu l'arrêté du 16 janvier 2012 relatif à l'agrément d'un organisme pour renouveler les certificats de navigabilité et accepter les programmes d'entretien des aéronefs ne relevant pas du champ de compétence de l'Agence européenne de la sécurité aérienne ;

Vu l'arrêté du 22 février 2013 relatif à l'habilitation d'OSAC (Organisme pour la sécurité de l'aviation civile) pour l'exercice de contrôles et vérifications dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Dans le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 22 février 2013 susvisé, les mots : « et à délivrer des documents dans les cas » sont remplacés par les mots : « et à délivrer, suspendre ou retirer des documents dans les cas ».

**Art. 2.** – La partie « Services exclusifs » de l'annexe de l'arrêté du 22 février 2013 susvisé est ainsi modifiée :

1° Le paragraphe 1.1 est ainsi modifié :

a) Les mots : « agréments des organismes de gestion du maintien de la navigabilité ; » sont supprimés ;

b) Après la fin de la première phrase se terminant par les mots : « y compris hors organismes agréés », il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le titulaire effectue les contrôles et vérifications nécessaires à la délivrance et au maintien des agréments des organismes de gestion du maintien de la navigabilité. » ;

2° Le paragraphe 1.3 est ainsi modifié :

a) Les mots : « vérifications nécessaires et établit les dossiers relatifs au renouvellement des documents » sont remplacés par les mots : « vérifications nécessaires en vue du renouvellement des documents » ;

b) Les mots : « vérifications nécessaires en vue d'établir les certificats » sont remplacés par les mots : « vérifications nécessaires en vue de la délivrance des certificats » ;

3° Les dispositions du paragraphe 3.1 sont remplacées par les dispositions suivantes :

« Les certificats d'agrément des organismes de gestion du maintien de la navigabilité et leurs évolutions mineures et amendements majeurs.

« Pour les autres certificats d'agrément cités au paragraphe 1.1, les évolutions mineures ainsi que les amendements majeurs ne conduisant pas à une mise à jour du certificat d'agrément, lorsque cette approbation ne fait pas l'objet des privilèges accordés au titulaire de l'agrément. » ;

4° Les dispositions du paragraphe 3.3 sont remplacées par les dispositions suivantes :

« L'approbation initiale et des évolutions des programmes d'entretien des aéronefs inscrits au registre français des immatriculations lorsque cette approbation ne fait pas l'objet des privilèges accordés au titulaire d'un agrément de gestion du maintien de la navigabilité ou des aéronefs immatriculés à l'étranger lorsqu'un accord à cet effet a été passé avec l'Etat d'immatriculation. » ;

5° Après le paragraphe 6, il est inséré un paragraphe 7 ainsi rédigé :

« 7. Suspension ou retrait d'autorisations pour le compte du ministre chargé de l'aviation civile et en tant que partie de l'autorité compétente conformément aux règlements pris pour l'application du règlement (CE) n° 216/2008 susvisé.

#### « 7.1. Agréments

« Le titulaire peut suspendre partiellement ou en totalité, limiter ou retirer le certificat d'agrément d'un organisme de gestion du maintien de la navigabilité, en cas de manquement aux dispositions applicables à cet organisme.

« Préalablement à la suspension, à la limitation ou au retrait, l'organisme agréé est avisé par lettre notifiée de la mesure de suspension, de limitation ou de retrait envisagée et dispose d'un délai d'un mois pour présenter ses observations écrites. En cas d'urgence, la suspension ou limitation immédiate de l'agrément peut être prononcée pour une durée maximale d'un mois, reconductible une fois au cas où les circonstances l'exigent.

« Si les observations produites par l'organisme ne s'avèrent pas satisfaisantes, le titulaire lui notifie sa décision revêtue de la mention des voies et délais de recours du code de justice administrative.

#### « 7.2. Certificats d'examen de navigabilité

« Le titulaire peut suspendre ou retirer le certificat d'examen de navigabilité d'un aéronef, lorsque l'aéronef ne satisfait pas aux conditions techniques requises.

« Préalablement à la suspension ou au retrait, le détenteur du certificat d'examen de navigabilité de l'aéronef est avisé par lettre notifiée de la mesure de suspension ou de retrait envisagée et dispose d'un délai d'un mois pour présenter ses observations écrites. En cas d'urgence, la suspension immédiate du certificat d'examen de navigabilité peut être prononcée pour une durée maximale d'un mois, reconductible une fois au cas où les circonstances l'exigent.

« Si les observations produites par le détenteur du certificat d'examen de navigabilité ne s'avèrent pas satisfaisantes, le titulaire lui notifie sa décision revêtue de la mention des voies et délais de recours du code de justice administrative. »

**Art. 3.** – Le présent arrêté s'applique deux mois après sa parution au *Journal officiel* de la République française.

**Art. 4.** – 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 28 août 2014.

Pour la ministre et par délégation :

*Le directeur général  
de l'aviation civile,*

P. GANDIL

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

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

#### Arrêté du 5 septembre 2014 relatif aux conditions de délivrance de certificats, de licences et de qualifications du personnel navigant de l'aviation civile, applicables aux avions et aux hélicoptères, au personnel navigant militaire

NOR : DEVA1412629A

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

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, notamment l'article 10 ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en date du 23 mai 2014,

Arrêtent :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Le présent arrêté fixe les conditions selon lesquelles les titres, les connaissances, l'expérience et les aptitudes aéronautiques acquises, en tant que militaire, servant ou ayant servi au sein des forces armées françaises sont prises en compte pour la délivrance de licences, qualifications ou certificats applicables aux avions et aux hélicoptères.

**Art. 2.** – Ces conditions sont définies conformément aux exigences du règlement (UE) n° 1178/2011 susvisé prévoyant notamment l'établissement d'un rapport de crédit par l'autorité nationale compétente, en l'état des textes et des formations militaires applicables au 8 avril 2014. Ces conditions sont annexées au présent arrêté.

**Art. 3.** – L'annexe au présent arrêté est mise à jour chaque fois que les dispositions relatives à la délivrance des titres aéronautiques militaires et/ou les dispositions du règlement (UE) n° 1178/2011 susvisé sont modifiées et que ces modifications ont un impact sur la dernière édition du rapport de crédit.

Les organismes de formation agréés (ATO) des forces armées doivent fournir à l'autorité de l'aviation civile compétente, par l'intermédiaire de l'autorité militaire compétente, les résultats d'analyse de comparaison entre la dernière édition du rapport de crédit et les éléments nouveaux induits par des amendements relatifs aux « formations militaires et aux examens » et des amendements au règlement (UE) n° 1178/2011 susvisé.

L'autorité de l'aviation civile compétente, en concertation avec l'autorité militaire compétente, modifie si nécessaire les dispositions de l'annexe au présent arrêté.

Ces modifications font l'objet d'un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de la défense, après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

**Art. 4.** – L'arrêté du 1<sup>er</sup> juin 2010 relatif aux conditions de délivrance de licences, qualifications et habilitations de membre d'équipage de conduite d'avions et d'hélicoptères au personnel navigant militaire est abrogé.

**Art. 5.** – Le directeur général de l'aviation civile et le directeur de la sécurité aéronautique d'Etat 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 5 septembre 2014.

*La ministre de l'écologie,  
du développement durable  
et de l'énergie,*  
Pour la ministre et par délégation :  
*Le directeur général  
de l'aviation civile,*  
P. GANDIL

*Le ministre de la défense,*  
Pour le ministre et par délégation :  
*Le contrôleur général des armées,  
directeur des ressources humaines  
du ministère de la défense,*  
J. FEYTIS

## A N N E X E

### CRÉDITS RELATIFS AUX LICENCES DE PILOTE OBTENUES DANS LE CADRE D'ACTIVITÉS MILITAIRES

#### *Crédits pour l'obtention de licences*

TITRE AÉRONAUTIQUE militaire détenu	EXPÉRIENCE MINIMUM REQUISE (nombre total d'heures de vol, formation incluse)	EXPÉRIENCE récente	EXIGENCES ADDITIONNELLES	LICENCE OBTENUE
Certificat d'aptitude aux fonctions de « commandant de bord » de l'armée de l'air ; ou Aptitude aux fonctions de « commandant d'aéronef » de la marine nationale ; ou Certificat d'aptitude aux fonctions de « chef de bord » de l'armée de terre.	1 500 heures de vol aux commandes d'un avion, dont 500 heures en exploitation multipilote avec manuel d'exploitation associé et 250 heures en tant que PIC. Sur ces 500 heures, 50 heures de FFS peuvent être créditées. 200 heures de vol en campagne, dont 100 heures en tant que PIC ou PICUS. 100 heures de vol de nuit en tant que PIC ou copilote.	10 étapes au cours des 12 derniers mois sur avion multipilote utilisé pour l'examen pratique.	Détenir le certificat d'aptitude médicale classe 1 en état de validité. Être titulaire d'une licence CPL (A). Avoir été titulaire de la QT multipilote FCL avec IR associé à l'aéronef utilisé pour l'examen pratique. Être titulaire d'une carte VSV en état de validité sur avion multimoteur. Répondre aux exigences du FCL.055. Répondre aux exigences du FCL.510.A (*). Examens théoriques de l'ATPL (A) valides au sens du FCL.025 (c) (**). Avoir été reçu à l'examen pratique prévu au FCL.520.A.	ATPL (A) et qualification de type multipilote correspondant à l'avion utilisé pour l'examen pratique.
(*) Crédit du FCL.510.A (a) (2) à tout pilote militaire titulaire d'une licence CPL (A), d'une carte VSV en état de validité sur avion multimoteur et ayant été titulaire d'un IR (A) ME. (**) Crédit du FCL.025 (c) pour les titulaires d'une carte VSV obtenue dans les trois ans après l'obtention de l'examen théorique et entretenue avec une périodicité maximale de sept ans.				

TITRE AÉRONAUTIQUE militaire détenu	EXPÉRIENCE MINIMUM REQUISE (nombre total d'heures de vol, formation incluse)	EXIGENCES ADDITIONNELLES	LICENCE OBTENUE
Brevet militaire de pilote avion 2° degré de l'armée de l'air.	500 heures de vol avion à titre militaire, dont 100 heures de pilote aux commandes (PF). 20 heures de vol en campagne en qualité de commandant de bord, sur avion monopilote comprenant un vol d'un minimum de 540 km (300 NM) au cours duquel aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet à deux aérodromes différents. 10 heures de formation aux instruments dont 5 heures au maximum au sol. 5 heures de vol effectuées de nuit comprenant au minimum 1 heure de navigation en campagne, et 5 décollages et atterrissages complets en solo ou 25 heures en qualité de pilote aux commandes (PF), dont 10 heures sans jumelles de vision nocturne (JVN).	Détenir le certificat d'aptitude médicale classe 1 en état de validité. Avoir une formation et une expérience attestées par un ATO des forces armées. Avoir satisfait au cours des 12 derniers mois à un examen pratique conformément à l'appendice 9 de la partie FCL, en vue de l'obtention : 1) D'une qualification de classe d'avion, ou 2) D'une qualification de type d'avion monopilote, sous réserve de détenir les prérequis nécessaires à l'obtention de cette qualification ou des dispositions issues du présent rapport de crédit si applicable, ou 3) D'une qualification de type monopilote HPA complexe sous réserve de détenir les prérequis nécessaires à l'obtention de cette qualification, ou 4) D'une qualification de type d'avion multipilote sous réserve de détenir les prérequis	CPL (A)
Brevet militaire de pilote avion 2° degré de l'aéronautique navale.			
Brevet militaire de pilote de l'aviation légère de l'armée de terre option avion ; ou Brevet militaire d'observateur pilote de l'aviation légère de l'armée de terre option avion.			



TITRE AÉRONAUTIQUE militaire détenu	EXPÉRIENCE MINIMUM REQUISE (nombre total d'heures de vol, formation incluse)	EXIGENCES ADDITIONNELLES	LICENCE OBTENUE
		nécessaires à l'obtention de cette qualification.	
Brevet militaire de pilote hélicoptère 2 <sup>e</sup> degré de l'armée de l'air.	500 heures de vol hélicoptère à titre militaire, dont 50 heures de pilote aux commandes (PF).	Détenir le certificat d'aptitude médicale classe 1 en état de validité.	CPL (H)
Brevet militaire de pilote hélicoptère 2 <sup>e</sup> degré de l'aéronautique navale.	10 heures de vol en campagne en qualité de commandant de bord, sur hélicoptère monopilote incluant un vol d'un minimum de 185 km (100 NM) au cours duquel aura été effectué un atterrissage complet de l'hélicoptère sur deux aérodromes différents de celui de départ.	Avoir une formation et une expérience attestées par un ATO des forces armées.	
Brevet militaire de pilote de l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT) (option hélicoptère) ; ou Brevet militaire d'observateur pilote de l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT) (option hélicoptère).	10 heures de formation aux instruments, dont 5 heures maximum au sol. 5 heures de vol effectuées de nuit comprenant au minimum 1 heure de navigation en campagne, et 5 décollages et atterrissages complets en solo ou 25 heures en qualité de pilote aux commandes (PF), dont 10 heures sans jumelles de vision nocturne (JVN).	Avoir satisfait au cours des 12 derniers mois à un examen pratique conformément à l'appendice 9 de la partie FCL, en vue de l'obtention : 1) D'une qualification de type d'hélicoptère monopilote, ou 2) D'une qualification de type d'hélicoptère multipilote sous réserve de détenir les pré-requis nécessaires à l'obtention de cette qualification.	
Brevet militaire de pilote d'avion 1 <sup>er</sup> degré ou 2 <sup>e</sup> degré (armée de l'air).	70 heures de vol en tant que pilote d'avion, dont 10 heures de vol en solo, dont 5 heures de vol en solo en campagne, dont au moins un vol d'un minimum de 270 km (150 NM) au cours duquel un atterrissage complet de l'avion doit être effectué sur deux aérodromes différents de celui de départ.	Détenir le certificat d'aptitude médicale classe 2 en état de validité.	PPL (A) ou PPL (A) avec qualification vol de nuit
Brevet militaire de pilote avion 1 <sup>er</sup> degré ou 2 <sup>e</sup> degré (aéronautique navale).	Pour l'obtention de la qualification vol de nuit, avoir effectué 5 heures de vol de nuit comprenant au minimum 1 heure de navigation en campagne, et 5 décollages et atterrissages complets en solo ou 25 heures en qualité de pilote aux commandes (PF), dont 10 heures sans jumelles de vision nocturne (JVN).	Avoir une formation et une expérience attestées par un ATO des forces armées.	
Brevet militaire de pilote de l'aviation légère de l'armée de terre, option avion ; ou Brevet militaire d'observateur pilote de l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT) (option avion).		Avoir satisfait au cours des 12 derniers mois à un examen pratique conformément à l'appendice 9 de la partie FCL, en vue de l'obtention : 1) D'une qualification de classe d'avion, ou 2) D'une qualification de type d'avion monopilote, sous réserve de détenir les pré-requis nécessaires à l'obtention de cette qualification ou des dispositions issues du présent rapport de crédit si applicable, ou 3) D'une qualification de type monopilote HPA complexe sous réserve de détenir les pré-requis nécessaires à l'obtention de cette qualification, ou 4) D'une qualification de type d'avion multipilote sous réserve de détenir les pré-requis nécessaires à l'obtention de cette qualification.	
Brevet militaire de pilote d'hélicoptère 1 <sup>er</sup> degré ou 2 <sup>e</sup> degré (armée de l'air).	200 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptère, dont : 60 heures en tant que commandant de bord d'hélicoptère comportant un vol d'un minimum de 185 km (100 NM) au cours duquel un atterrissage complet doit être effectué sur deux aérodromes différents de celui de départ ; 20 heures de vol en campagne ; 10 heures d'instruction au vol aux instruments sur hélicoptère ou sur dispositif d'un type agréé ; Au moins 5 heures de vol de nuit comprenant au moins 3 heures d'instruction en double commande, et 5 décollages et atterrissages complets en solo ou 25 heures en qualité de pilote aux commandes (PF), dont 10 heures sans jumelles de vision nocturne (JVN).	Détenir le certificat d'aptitude médicale classe 2 en état de validité.	PPL (H) avec qualification vol de nuit
Brevet militaire de pilote d'hélicoptère 1 <sup>er</sup> degré ou 2 <sup>e</sup> degré (aéronautique navale).		Avoir une formation et une expérience attestées par un ATO des forces armées.	
Brevet militaire de pilote de l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT) (option hélicoptère) ; ou Brevet militaire d'observateur pilote de l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT) (option hélicoptère).		Avoir satisfait au cours des 12 derniers mois à un examen pratique conformément à l'appendice 9 de la partie FCL, en vue de l'obtention : 1) D'une qualification de type d'hélicoptère monopilote, ou 2) D'une qualification de type d'hélicoptère multipilote sous réserve de détenir les pré-requis nécessaires à l'obtention de cette qualification.	
Brevet militaire de pilote d'hélicoptère 1 <sup>er</sup> degré ou 2 <sup>e</sup> degré (armée de l'air).	75 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptère, dont 10 heures de vol en solo, dont 5 heures de vol en solo en campagne, dont au moins un vol d'un minimum de 185 km (100 NM) au cours duquel un atterrissage complet de l'hélicoptère doit être effectué sur deux aérodromes différents de celui de départ.	Détenir le certificat d'aptitude médicale classe 2 en état de validité.	PPL (H)
Brevet militaire de pilote d'hélicoptère 1 <sup>er</sup> degré ou 2 <sup>e</sup> degré (aéronautique navale).		Avoir une formation et une expérience attestées par un ATO des forces armées.	
Brevet militaire de pilote de l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT) (option hélicoptère) ; ou Brevet militaire d'observateur pilote de l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT) (option hélicoptère).		Avoir satisfait au cours des 12 derniers mois à un examen pratique conformément à l'appendice 9 de la partie FCL, en vue de l'obtention : 1) D'une qualification de type d'hélicoptère monopilote, ou 2) D'une qualification de type d'hélicoptère multipilote sous réserve de détenir les pré-requis nécessaires à l'obtention de cette qualification.	

*Crédits pour l'obtention de certificats ou qualifications*

Prérequis : être titulaire d'une licence partie FCL pour l'apposition des qualifications ci-dessous.

L'expérience doit être attestée par l'autorité militaire.

TITRE aéronautique militaire détenu	EXPÉRIENCE TOTALE MINIMUM sur le type ou la classe considérée (formation incluse)	EXPÉRIENCE récente	FORMATION adaptée ou crédits de formation	EXIGENCES additionnelles	CERTIFICAT obtenu
Sans objet	500 heures de vol aux commandes d'un avion des forces armées lors de missions nécessitant une exploitation multipilote conforme à un manuel d'exploitation.	-	Crédit complet du cours de formation au travail en équipage prévu au FCL.735.A.	-	Attestation de satisfaction aux conditions du FLC.720 A (d) 4
Sans objet	500 heures de vol aux commandes d'un hélicoptère des forces armées lors de missions nécessitant une exploitation multipilote conforme à un manuel d'exploitation.	-	Crédit complet du cours de formation au travail en équipage prévu au FCL.735.H.	-	Attestation de satisfaction aux conditions du FLC.720 H (a) 2
Sans objet	5 heures de vol effectuées de nuit comprenant au minimum 1 heure de navigation en campagne, et 5 décollages et atterrissages complets en solo ou 25 heures en qualité de pilote aux commandes (PF), dont 10 heures sans jumelles de vision nocturne (JVN).	-	-	-	Qualification de vol de nuit sur avion
Sans objet	Avoir accompli au moins 100 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptères après la délivrance de la licence, dont au moins 60 heures en tant que PIC sur hélicoptères et 20 heures de vol en campagne et avoir effectué : 10 heures d'instruction au vol aux instruments sur hélicoptère ; Au moins 5 heures de vol de nuit comprenant au moins 3 heures d'instruction en double commande, et 5 décollages et atterrissages complets en solo ou 25 heures en qualité de pilote aux commandes (PF) dont 10 heures sans jumelles de vision nocturne (JVN).	-	-	-	Qualification de vol de nuit sur hélicoptère
Brevet militaire de pilote d'avion 2 <sup>e</sup> degré (armée de l'air)	500 heures de vol aux commandes d'un avion des forces armées, dont 100 heures de vol aux instruments.	-	Crédit complet de la formation : IR (A) théorique	Attestation de l'expérience par un ATO des forces armées. Avoir réussi l'examen théorique requis au FCL 615 (b) IR	IR (A) théorique
Brevet militaire de pilote avion 2 <sup>e</sup> degré de l'aéronautique navale.			Crédit complet de la formation : ATPL (A) théorique		
Brevet militaire de pilote de l'aviation légère de l'armée de terre (option avion), ou Brevet militaire d'observateur pilote de l'aviation légère de l'armée de terre (option avion).			-	-	Crédit complet de la formation : IR (H) théorique
Brevet militaire de pilote d'hélicoptère 2 <sup>e</sup> degré (armée de l'air).	Brevet militaire de pilote d'hélicoptère 2 <sup>e</sup> degré de l'aéronautique navale.				

TITRE aéronautique militaire détenu	EXPÉRIENCE TOTALE MINIMUM sur le type ou la classe considérée (formation incluse)	EXPÉRIENCE récente	FORMATION adaptée ou crédits de formation	EXIGENCES additionnelles	CERTIFICAT obtenu
Brevet militaire de pilote de l'aviation légère de l'armée de terre (option hélicoptère), ou Brevet militaire d'observateur pilote de l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT) (option hélicoptère).	500 heures de vol aux commandes d'un hélicoptère des forces armées, dont 100 heures en multipilote.		Crédit complet de la formation : ATPL (H) théorique	Attestation de l'expérience par un ATO des forces armées. Avoir réussi l'examen théorique requis au FCL 515 (b) ATPL.	ATPL (H) théorique

*Crédits pour l'obtention de qualifications de classe, de type ou de vol aux instruments*

Prérequis : être titulaire d'une licence partie FCL pour l'apposition des qualifications ci-dessous.

L'expérience doit être attestée par l'autorité militaire.

TITRE aéronautique militaire détenu	EXPÉRIENCE TOTALE minimum sur le type ou la classe considérée (formation incluse)	EXPÉRIENCE récente	FORMATION adaptée ou crédits de formation	EXIGENCES additionnelles	QUALIFICATION obtenue
Qualification sur avion de classe monomoteur.	30 heures de vol aux commandes dans la classe d'avion considérée.	-	Crédit complet du cours de formation prévu au (a) du FCL.725.	Répondre aux exigences du FCL.720.A (*). Avoir été reçu à l'examen théorique de QC ou de QT prévu au (b) du FCL.725.	Qualification de classe monomoteur correspondant à l'avion utilisé pour l'examen.
Qualification sur avion de classe multimoteur ou de type monopilote.	500 heures de vol aux commandes d'un avion de classe multimoteur ou de type monopilote, dont 100 heures dans la classe ou le type considéré. Sur ces 500 heures, 50 heures de FFS peuvent être créditées.	10 étapes dans la classe ou le type considéré au cours des 12 derniers mois.		Examen théorique IR ou ATPL, selon le cas, valide au sens du FCL.025 (c) ou du FCL.625 IR (**). Avoir été reçu à l'examen pratique prévu au (c) du FCL.725 dans les 6 derniers mois précédant la demande.	Qualification de classe ou de type correspondant à l'avion utilisé pour l'examen.
Qualification sur avion de type multipilote.	500 heures de vol aux commandes d'un avion de type multipilote, avec manuel d'exploitation associé, dont 200 heures dans le type considéré. Sur ces 500h, 50 h de FFS peuvent être créditées.	10 étapes dans le type considéré au cours des 12 derniers mois			Qualification de type multipilote correspondant à l'avion utilisé pour l'examen.

(\*) Crédit du FCL.720.A (d) (2) à tout pilote militaire titulaire d'une carte VSV en état de validité et ayant été titulaire d'un IR (A) ME pour le renouvellement de l'IR associé au type.

(\*\*) Crédit du FCL.025 (c) et du FCL.625 (d) pour les titulaires d'une carte VSV obtenue dans les trois ans après l'obtention de l'examen théorique et entretenue avec une périodicité maximale de sept ans.

TITRE aéronautique militaire détenu	EXPÉRIENCE TOTALE MINIMUM sur le type ou la classe considérée (formation incluse)	EXPÉRIENCE récente	FORMATION adaptée ou crédits de formation	EXIGENCES additionnelles	QUALIFICATION obtenue
Qualification sur hélicoptère et titulaire : - d'un certificat d'aptitude aux fonctions de « chef de bord » de l'armée de terre, ou - d'un certificat d'aptitude aux fonctions de « commandant d'aéronef » de la marine nationale ; ou - d'un certificat d'aptitude aux fonctions de « commandant de bord » de l'armée de l'air ; ou - d'un certificat d'aptitude aux fonctions de commandant de bord de la gendarmerie nationale.	Dans le cas d'un hélicoptère de masse certifiée < 3,175 t : 75 heures de vol aux commandes (dont un maximum de 7 h 30 dans un FFS) sur le type considéré, ou Dans le cas d'un hélicoptère de masse certifiée ≥ 3,175 t : 150 h de vol aux commandes (dont un maximum de 15 h dans un FFS) sur le type considéré.	2 heures de vol (examen compris) au cours des 12 derniers mois.	Crédit complet du cours de formation prévu au (a) du FCL.725.	Répondre aux exigences du FCL.720H. Avoir été reçu à l'examen théorique de QT prévu au (b) du FCL.725. Avoir été reçu à l'examen pratique prévu au (c) du FCL.725 dans les 6 derniers mois précédant la demande.	Qualification de type correspondant à l'hélicoptère utilisé pour l'examen.
Carte de circulation aérienne militaire dénommée carte VSV (vol sans visibilité) dans la catégorie d'aéronef correspondante.	200 heures de vol aux instruments aux commandes d'un avion associé aux privilèges du : - brevet militaire de pilote d'avion 2° degré (armée de l'air), ou - brevet militaire de pilote d'avion 2° degré (aéronautique navale), ou - brevet militaire de pilote de l'aviation légère de l'armée de terre (option avion) ou brevet militaire d'observateur pilote de l'aviation légère de l'armée de terre (option avion).	-	La formation prévue au (a) (2) du FLC.615 peut être réduite sur la base d'une recommandation émanant d'un organisme de formation agréé ATO.	Détenir une licence Part FCL et une QT. Répondre aux exigences du FLC.055 et du FLC.610. Avoir été reçu à l'examen théorique prévu au (b) du FLC.615, Examen théorique valide au sens du FLC.025 (c) ou du FLC.625 (*). Avoir été reçu au cours des 12 derniers mois à l'examen pratique prévu au FLC.620.	IR (A)
Carte de circulation aérienne militaire dénommée carte VSV (vol sans visibilité) dans la catégorie d'aéronef correspondante.	200 heures de vol aux instruments aux commandes d'un hélicoptère, dont au maximum 20 heures sur simulateur de vol associé aux privilèges du : - brevet militaire de pilote d'hélicoptère 2° degré (armée de l'air), ou - brevet militaire de pilote d'hélicoptère 2° degré mention « pilote d'hélicoptère embarqué » (aéronautique navale), ou - brevet militaire de pilote de l'aviation légère de l'armée de terre (option hélicoptère) ou brevet militaire d'observateur pilote de l'aviation légère de l'armée de terre (option hélicoptère).	-	La formation prévue au (a) (2) du FLC.615 peut être réduite sur la base d'une recommandation émanant d'un organisme de formation agréé ATO.	Détenir une licence Part FCL et une QT. Répondre aux exigences du FLC.055 et FLC.610. Avoir été reçu à l'examen théorique prévu au (b) du FLC.615. Bénéficier de la validité de la réussite à l'examen théorique IR prévu au (b) du FLC.615 (*). Avoir été reçu au cours des 12 derniers mois à l'examen pratique prévu au FLC.620.	IR (H)

(\*) Crédit du FLC.025 (c) et du FLC.625 (d) pour les titulaires d'une carte VSV obtenue dans les trois ans après l'obtention de l'examen théorique et entretenue avec une périodicité maximale de sept ans.

### Crédits pour l'obtention de qualifications d'instructeur

Prérequis : être titulaire d'une licence partie FCL et répondre aux exigences du FLC.915 (b) (1).

L'expérience doit être attestée par l'autorité militaire.

TITRE aéronautique militaire détenu	EXPÉRIENCE TOTALE minimum sur le type ou la classe considérée (formation incluse)	FORMATION ADAPTÉE OU CRÉDITS de formation	EXIGENCES additionnelles	QUALIFICATION obtenue
Moniteur de vol militaire préparant à un brevet	500 heures de vol en tant que pilote d'avion.	Crédit complet du cours prévu au FLC.930.	Répondre aux exigences du FLC.915.FI et du (a) du FLC.930.FI.	FI (A).

TITRE aéronautique militaire détenu	EXPÉRIENCE TOTALE minimum sur le type ou la classe considérée (formation incluse)	FORMATION ADAPTÉE OU CRÉDITS de formation	EXIGENCES additionnelles	QUALIFICATION obtenue
militaire de pilote d'avion.	200 heures de moniteur en vol au sein des écoles de forma- tion préparant à un brevet militaire de pilote d'avion. Habilitatation à délivrer une ins- truction au vol de nuit ou qualification de vol de nuit à titre militaire. Supervision de 25 vols solo.	Avoir suivi le cours pour la phase d'enseignement et d'apprentissage prévue au (b) (1) du FLC.930.FI. Crédit complet de la phase d'instruction théorique prévue au (b) (2) du FLC.930.FI. Crédit relatif à la phase d'instruction pratique prévue au (b) (3) du FLC.930.FI : Familiarisation avec l'avion, briefing- débrieffing, sens de l'air, effets des commandes, roulage, route et niveau de vol, montées, descentes, virages, vol lent, décrochages, sortie de vrille, premier solo et consolidation, décol- lages et montées vers la vent arrière, tours de piste, approches et atterris- sages, virages serrés, atterrissage forcé sans puissance, atterrissage de précaution, navigation basse altitude et visibilité réduite, utilisation des moyens radio-nav en VFR, vol aux instruments de base, vol de nuit. 25 heures sont dédiées à la phase d'enseignement et d'apprentissage. La formation pratique peut être réduite à 3 heures (2 vols) d'instruction au vol.	Etre présenté par un ATO. Avoir réussi l'évaluation des compétences pré- vue au FLC.935. Dans le cas où la qualifica- tion de moniteur de vol militaire est périmée, avant de se présenter à l'évaluation des compé- tences, le candidat doit suivre le stage de remise à niveau prévu au FLC.940.FI (c) (1).	
Moniteur de vol militaire préparant à une QC ou QT monopilote mili- taire transport (à l'ex- ception des avions complexes hautes per- formances).	500 heures de vol en tant que pilote d'avion. 200 heures de moniteur en vol au sein des centres de forma- tion des armées françaises préparant à une QC ou QT monopilote militaire trans- port. Habilitatation à délivrer une ins- truction au vol de nuit ou qualification de vol de nuit à titre militaire. Formation de moniteur de vol militaire comprenant la forma- tion théorique conforme au FLC.930CRI ou son équiva- lent antérieur dans le cadre d'un FTO FLC.	Crédit complet du cours prévu au FLC.930. Crédit complet de la phase d'enseigne- ment et d'apprentissage prévue au (b) (1) du FLC.930.FI. Crédit relatif aux phases d'instruction théorique et pratique prévues aux (b) (2) et (b) (3) du FLC.930.FI : Familiarisation avec l'avion, briefing- débrieffing, sens de l'air, roulage, route et niveau de vol, montées, descentes, virages, vol lent, décro- chages, décollages et montées vers la vent arrière, tours de piste, approches et atterrissages, virages serrés, atter- rissage de précaution, navigation basse altitude et visibilité réduite, utilisation des moyens radio-nav en VFR, vol aux instruments de base, vol de nuit. La formation théorique peut être réduite à 30 heures d'instruction théorique avec des épreuves d'évaluation inter- médiaire. La formation pratique peut être réduite à 9 heures (6 vols) d'instruction au vol dont 5 vols en double commande.	Répondre aux exigences du FLC.915.FI et du (a) du FLC.930.FI. Etre présenté par un ATO Avoir réussi l'évaluation des compétences pré- vue au FLC.935. Dans le cas où la qualifica- tion de moniteur de vol militaire est périmée, avant de se présenter à l'évaluation des compé- tences, le candidat doit suivre le stage de remise à niveau prévu au FLC.940 FI (c) (1).	FI (A) restreint au sens du FLC.910.FI.

TITRE aéronautique militaire détenu	EXPÉRIENCE TOTALE minimum sur le type ou la classe considérée (formation incluse)	FORMATION ADAPTÉE OU CRÉDITS de formation	EXIGENCES additionnelles	QUALIFICATION obtenue
Moniteur de vol militaire préparant à une QT multipilote militaire transport.	500 heures de vol en tant que pilote d'avion. 200 heures de monitorat en vol (dont 100 heures maximum peuvent être réalisées dans un FFS) au sein des centres de formation des armées françaises préparant à une QT multipilote militaire transport. Habilitation à délivrer une instruction au vol de nuit ou qualification de vol de nuit à titre militaire. Formation de moniteur de vol militaire selon programme conforme au FCL.930.TRI ou son équivalent antérieur dans le cadre d'un FTO FCL.	Crédit complet du cours prévu au FCL.930. Crédit complet de la phase d'enseignement et d'apprentissage prévue au (b) (1) du FCL.930.FI. Crédit relatif aux phases d'instruction théorique et pratique prévues aux (b) (2) et (b) (3) du FCL.930.FI : Familiarisation avec l'avion, briefing-débriefing, sens de l'air, roulage, route et niveau de vol, montées, descentes, virages, décollages et montées vers la vent arrière, tours de piste, approches et atterrissages, virages serrés, atterrissage de précaution, navigation basse altitude et visibilité réduite, utilisation des moyens radio-nav en VFR, vol aux instruments de base, vol de nuit. La formation théorique peut être réduite à 60 heures d'instruction théorique avec des épreuves d'évaluation intermédiaire. La formation pratique peut être réduite à 18 heures (12 vols) d'instruction au vol, dont 10 vols en double commande.	Répondre aux exigences du FCL.915.FI et du (a) du FCL.930.FI. Etre présenté par un ATO. Avoir réussi l'évaluation des compétences prévue au FCL.935. Dans le cas où la qualification de moniteur de vol militaire est périmée, avant de se présenter à l'évaluation des compétences, le candidat doit suivre le stage de remise à niveau prévu au FCL.940.FI (c) (1).	FI (A) restreint au sens du FCL.910.FI.
Moniteur de vol militaire préparant à une QT militaire chasse.	500 heures de vol en tant que pilote d'avion. 200 heures de monitorat en vol au sein des centres de formation des armées françaises préparant à une QT militaire chasse. Habilitation à délivrer une instruction au vol de nuit ou qualification de vol de nuit à titre militaire.	Crédit complet du cours prévu au FCL.930. Aucun crédit pour la phase d'enseignement et d'apprentissage prévue au (b) (1) du FCL.930.FI. Crédit relatif aux phases d'instruction théorique et pratique prévues aux (b) (2) et (b) (3) du FCL.930.FI : Familiarisation avec l'avion, briefing-débriefing, sens de l'air, roulage, route et niveau de vol, montées, descentes, virages, sortie de vrille, décollages et montées vers la vent arrière, tours de piste, approches et atterrissages, virages serrés, utilisation des moyens radio-nav en VFR, vol aux instruments de base, vol de nuit. 25 heures sont dédiées à la phase d'enseignement et d'apprentissage. La formation théorique peut être réduite à 70 heures d'instruction théorique avec des épreuves d'évaluation intermédiaire. La formation pratique peut être réduite à 21 heures d'instruction au vol, dont 18 heures en double commande.	Répondre aux exigences du FCL.915.FI et du (a) du FCL.930.FI. Etre présenté par un ATO. Avoir réussi l'évaluation des compétences prévue au FCL.935. Dans le cas où la qualification de moniteur de vol militaire est périmée, avant de se présenter à l'évaluation des compétences, le candidat doit suivre le stage de remise à niveau prévu au FCL.940.FI (c) (1).	FI (A) restreint au sens du FCL.910.FI.
Moniteur de vol militaire préparant à une QT multipilote militaire transport.	200 heures de monitorat en vol (dont 50 heures peuvent être réalisées sur FFS si existant) au sein des centres de formation des armées françaises préparant à une QT multipilote militaire transport. Formation de moniteur de vol militaire selon programme conforme au FCL.930.TRI ou son équivalent antérieur dans le cadre d'un FTO FCL.	Crédit complet du cours prévu au FCL.930. Crédit complet du cours prévu au (a) du FCL.930.TRI.	Répondre aux exigences du FCL.915.TRI. Pour le FCL.915 TRI (b) (1) les heures doivent avoir été effectuées sur des avions multipilotes avec manuel d'exploitation. Etre présenté par un ATO. Avoir réussi l'évaluation des compétences prévues au FCL.935. Dans le cas où la qualification de moniteur de vol militaire est périmée, avant de se présenter à l'évaluation des compétences, le candidat doit répondre aux exigences du FCL.940 TRI (b) (1) (i) et FCL.940 TRI (b) (1) (ii).	TRI (A) MPA, ou TRI (A) MPA restreint si contrôle de compétence effectué uniquement dans un FFS.



TITRE aéronautique militaire détenu	EXPÉRIENCE TOTALE minimum sur le type ou la classe considérée (formation incluse)	FORMATION ADAPTÉE OU CRÉDITS de formation	EXIGENCES additionnelles	QUALIFICATION obtenue
<p>Moniteur de vol militaire préparant à une QC ou QT monopilote militaire transport (à l'exception des avions complexes hautes performances).</p>	<p>50 heures de moniteurat en vol (dont 20 heures peuvent être réalisées dans un FNPT II) au sein des centres de formation des armées françaises préparant à une QC ou QT monopilote militaire transport (à l'exception des avions complexes hautes performances). Formation de moniteur de vol militaire selon programme conforme au FCL.930.CRI ou son équivalent antérieur dans le cadre d'un FTO FCL.</p>	<p>Crédit complet du cours prévu au FCL.930. Crédit complet du cours prévu au (a) du FCL.930.CRI.</p>	<p>Répondre aux exigences du FCL.915.CRI. Etre présenté par un ATO. Avoir réussi l'évaluation des compétences prévue au FCL.935. Dans le cas où la qualification de moniteur de vol militaire est périmée, avant de se présenter à l'évaluation des compétences, le candidat doit suivre la formation de remise à niveau prévue au FCL.940 CRI (c) (1).</p>	<p>CRI (A).</p>
<p>Moniteur de vol militaire titulaire du brevet de moniteur d'hélicoptère de l'aviation légère de l'armée de terre au sein des écoles de formation initiale des armées. Moniteur de vol militaire titulaire de la qualification de moniteur d'hélicoptère de l'armée de l'air au sein d'une école de formation initiale et ayant instruit au CIEH avant 1996.</p>	<p>500 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptère. 200 heures de vol d'instruction militaire au sein des écoles de formation initiale. Supervision de 25 vols solo.</p>	<p>Crédit complet du cours prévu au FCL.930. Crédit complet de la phase d'enseignement et d'apprentissage prévue au (b) (1) du FCL.930.FI. Crédit complet de la phase d'instruction théorique prévue au (b) (2) du FCL.930.FI Crédit relatif à la phase d'instruction pratique prévue au (b) (3) du FCL.930.FI : Familiarisation avec l'hélicoptère, préparation du vol et actions après le vol, pratique du vol, effets des commandes, Changements de puissance et d'assiette, vol en palier-montée-descente, autorotations, vol stationnaire et déplacement dans effet de sol (DES), décollages et atterrissages, transitions et vols de translation, circuit et procédures d'urgences, premier solo, vol latéral et arrière en DES, rotations sur place, stationnaire hors effet de sol (HES) et vortex, atterrissage simulé sans moteur, atterrissages forcés, virages serrés, transitions de précision, arrêts rapides, navigation, décollages-atterrissages et transitions avancées, dévers, vol en puissance limitée, zones exigües, introduction au vol aux instruments, vol de nuit. La formation pratique peut être réduite à 3 heures (2 vols) d'instruction au vol.</p>	<p>Répondre aux exigences du FCL.915.FI et du (a) du FCL.930.FI. Etre présenté par un ATO. Avoir réussi l'évaluation des compétences prévue au FCL.935. Dans le cas où la qualification de moniteur de vol militaire est périmée, avant de se présenter à l'évaluation des compétences, le candidat doit suivre le stage de remise à niveau prévu au FCL.940 FI (c) (1).</p>	<p>FI (H).</p>

TITRE aéronautique militaire détenu	EXPÉRIENCE TOTALE minimum sur le type ou la classe considérée (formation incluse)	FORMATION ADAPTÉE OU CRÉDITS de formation	EXIGENCES additionnelles	QUALIFICATION obtenue
<p>Moniteur de vol militaire titulaire du brevet de moniteur d'hélicoptère de l'aviation légère de l'armée de terre, au sein des écoles de formation complémentaires ou des unités des armées ou de la gendarmerie nationale.</p>	<p>500 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptère. 200 heures de vol d'instruction militaire au sein des écoles de formation complémentaires ou des unités des armées.</p>	<p>Crédit complet du cours prévu au FCL.930. Crédit complet de la phase d'enseignement et d'apprentissage prévue au (b) (1) du FCL.930.FI. Crédit relatif aux phases d'instruction théorique et pratique prévues au (b) (2) et (b) (3) du FCL.930.FI : Familiarisation avec l'hélicoptère, préparation du vol et actions après le vol, pratique du vol, effets des commandes, changements de puissance et d'assiette, vol en palier-montée-descente, vol stationnaire et déplacement dans effet de sol (DES), décollages et atterrissages, transitions et vols de translation, circuit et procédures d'urgences, premier solo, vol latéral et arrière en DES, rotations sur place, stationnaire hors effet de sol (HES) et vortex, atterrissage simulé sans moteur, atterrissages forcés, virages serrés, transitions de précision, arrêts rapides, navigation, dévers, vol en puissance limitée, zones exigües, Introduction au vol aux instruments, vol de nuit. Formation théorique : 10 heures de formation théorique adaptée du FCL.930.FI (b) (2) (i). Formation pratique : 10 heures de formation pratique adaptée du FCL.930.FI (b) (3) (i).</p>	<p>Répondre aux exigences du FCL.915.FI et du (a) du FCL.930.FI. Etre présenté par un ATO. Avoir réussi l'évaluation des compétences prévue au FCL.935. Dans le cas où la qualification de moniteur de vol militaire est périmée, avant de se présenter à l'évaluation des compétences, le candidat doit suivre le stage de remise à niveau prévu au FCL.940 FI (c) (1).</p>	<p>FI (H) restreint au sens du FCL.910.FI.</p>
<p>Moniteur de vol militaire titulaire de la qualification de moniteur d'hélicoptère de l'armée de l'air ou de la marine nationale préparant à un brevet militaire de pilote d'hélicoptère.</p>	<p>500 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptère. 200 heures de vol d'instruction militaire au sein des écoles de formation complémentaires. Supervision de 25 vols solo.</p>	<p>Crédit complet du cours prévu au FCL.930. Crédit complet de la phase d'enseignement et d'apprentissage prévue au (b) (1) du FCL.930.FI. Crédit relatif aux phases d'instruction théorique et pratique prévues au (b) (2) et (b) (3) du FCL.930.FI : Familiarisation avec l'hélicoptère, préparation du vol et actions après le vol, pratique du vol, effets des commandes, changements de puissance et d'assiette, vol en palier-montée-descente, vol stationnaire et déplacement dans effet de sol (DES), décollages et atterrissages, transitions et vols de translation, circuit et procédures d'urgences, vol latéral et arrière en DES, rotations sur place, stationnaire hors effet de sol (HES) et vortex, virages serrés, transitions de précision, arrêts rapides, navigation, décollages-atterrissages et transitions avancées, dévers, vol en puissance limitée, zones exigües, introduction au vol aux instruments, vol de nuit. Formation théorique : 50 heures de formation théorique adaptée du FCL.930.FI (b) (2) (i). Formation pratique : 20 heures de formation pratique adaptée du FCL.930.FI (b) (3) (i).</p>	<p>Répondre aux exigences du FCL.915.FI et du (a) du FCL.930.FI. Etre présenté par un ATO. Avoir réussi l'évaluation des compétences prévue au FCL.935. Dans le cas où la qualification de moniteur de vol militaire est périmée, avant de se présenter à l'évaluation des compétences, le candidat doit suivre le stage de remise à niveau prévu au FCL.940 FI (c) (1).</p>	<p>FI (H).</p>

TITRE aéronautique militaire détenu	EXPÉRIENCE TOTALE minimum sur le type ou la classe considérée (formation incluse)	FORMATION ADAPTÉE OU CRÉDITS de formation	EXIGENCES additionnelles	QUALIFICATION obtenue
<p>Moniteur de vol militaire titulaire de la qualification de moniteur d'hélicoptère de l'armée de l'air ou de la marine nationale préparant à un brevet militaire de pilote d'hélicoptère.</p>	<p>500 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptère, 200 heures de vol d'instruction militaire au sein des écoles de formation complémentaires ou des unités des armées.</p>	<p>Crédit complet du cours prévu au FCL.930. Crédit complet de la phase d'enseignement et d'apprentissage prévue au (b) (1) du FCL.930.FI. Crédit relatif aux phases d'instruction théorique et pratique prévues au (b) (2) et (b) (3) du FCL.930.FI : Familiarisation avec l'hélicoptère, préparation du vol et actions après le vol, pratique du vol, effets des commandes, changements de puissance et d'assiette, vol en palier-montée-descente, vol stationnaire et déplacement dans effet de sol (DES), décollages et atterrissages, transitions et vols de translation, circuit et procédures d'urgences, vol latéral et arrière en DES, rotations sur place, stationnaire hors effet de sol (HES) et vortex, virages serrés, transitions de précision, arrêts rapides, navigation, décollages-atterrissages et transitions avancées, dévers, vol en puissance limitée, zones exiguës, introduction au vol aux instruments, vol de nuit. Formation théorique : 50 heures de formation théorique adaptée du FCL.930.FI (b) (2) (i). Formation pratique : 20 heures de formation pratique adaptée du FCL.930.FI (b) (3) (i).</p>	<p>Répondre aux exigences du FCL.915.FI et du (a) du FCL.930.FI. Etre présenté par un ATO, Avoir réussi l'évaluation de compétences prévue au FCL.935. Dans le cas où la qualification de moniteur de vol militaire est périmée, avant de se présenter à l'évaluation des compétences, le candidat doit suivre le stage de remise à niveau prévu au FCL.940 FI (c) (1).</p>	<p>FI (H) restreint au sens du FCL.910.FI.</p>
<p>Moniteur de vol de l'armée de l'air ou de la marine nationale au sein des centres de formation complémentaire préparant à une QT militaire. Moniteur de vol titulaire du brevet de moniteur pilote hélicoptère de l'aviation légère de l'armée de terre.</p>	<p>500 heures de vol en tant que pilote d'hélicoptère. 100 heures de vol d'instruction militaire (dont 20 heures peuvent être réalisées sur FFS si existant) sur le type concerné. Formation de moniteur de vol militaire selon programme conforme au FCL.930.TRI ou son équivalent antérieur dans le cadre d'un FTO FCL.</p>	<p>Crédit complet du cours prévu au FCL.930. Crédit complet du cours prévu au (a) du FCL.930.TRI.</p>	<p>Répondre aux exigences du FCL.915.TRI (d). Etre présenté par un ATO. Avoir réussi l'évaluation des compétences prévue au FCL.935. Dans le cas où la qualification de moniteur de vol militaire est périmée, avant de se présenter à l'évaluation des compétences, le candidat doit suivre la formation de remise à niveau prévue au FCL.940 TRI (b) (2) (i).</p>	<p>TRI (H) sur l'appareil concerné.</p>
<p>Moniteur de vol titulaire du brevet de moniteur pilote hélicoptère de l'aviation légère de l'armée de terre. Moniteur de vol de l'armée de l'air ou de la marine nationale.</p>	<p>100 heures d'instruction militaire VSV sur hélicoptère (dont 20 heures maximum sur FSTD). Formation de moniteur en vol selon programme conforme au FCL.930.IRI ou son équivalent antérieur dans le cadre d'un FTO FCL.</p>	<p>Crédit complet de formation requis au FCL.930.IRI.</p>	<p>Répondre aux exigences du FCL.915.IRI. Dans le cas où la qualification de moniteur de vol militaire est périmée, avant de se présenter à l'évaluation des compétences, le candidat doit suivre le stage de remise à niveau prévu au FCL.940 FI (c) (1).</p>	<p>IRI (H).</p>

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

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

#### Arrêté du 29 août 2014 relatif à l'aptitude physique et mentale du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (personnels d'essais et de réceptions)

NOR : DEVA1322864A

**Publics concernés :** *personnels navigants d'essais et de réceptions, centres aéromédicaux agréés.*

**Objet :** *création d'un dispositif de vérification de l'aptitude physique et mentale pour le personnel navigant d'essais et de réceptions.*

**Entrée en vigueur :** *le texte entre en vigueur le lendemain de la publication au Journal officiel de la République française.*

**Notice :** *le présent arrêté crée un dispositif de vérification de l'aptitude physique et mentale du personnel navigant d'essais et de réceptions.*

**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 et le ministre de la défense,

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 publié par le décret n° 2007-1027 du 15 juin 2007 ;

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, notamment les articles L. 6511-1 à L. 6511-10 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment les articles R. 410-1 à R. 410-3 ;

Vu l'arrêté du 14 septembre 1958 modifié relatif à la création d'une qualification de parachutiste d'essais et de réceptions ;

Vu l'arrêté du 1<sup>er</sup> juin 1999 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des personnels navigants professionnels de l'aéronautique civile (personnels d'essais et de réceptions),

Arrêtent :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Les personnels navigants professionnels de l'aéronautique civile, pilotes et mécaniciens navigants des essais et réceptions ainsi que les parachutistes professionnels possédant la qualification d'essais et réceptions sont soumis aux exigences essentielles, aux dispositions administratives et aux normes médicales de classe 1 fixées par le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 et par le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 modifié par le règlement (UE) n° 290/2012 de la Commission du 30 mars 2012 susvisés, à l'exception des durées de validité et des périodicités des examens spécifiques aux normes complémentaires et propres à la catégorie des essais et réceptions et précisées en annexe.

**Art. 2.** – Les ingénieurs navigants d'essais et les expérimentateurs navigants d'essais sont soumis aux exigences essentielles, aux dispositions administratives et aux normes médicales de classe 2 fixées par le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 et par le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 modifié par le règlement (UE) n° 290/2012 de la Commission du 30 mars 2012 susvisés, à l'exception des durées de validité et des périodicités des examens spécifiques aux normes complémentaires et propres à la catégorie des essais et réceptions, précisées en annexe.

**Art. 3.** – Des normes médicales complémentaires obligatoires sont déterminées selon l'aéronef, la nature des opérations envisagées et la catégorie professionnelle des personnels navigants d'essais et de réceptions. Ces normes complémentaires sont décrites en annexe sous les sigles A, H et M.

**Art. 4.** – Tous les personnels mentionnés aux articles 1<sup>er</sup> et 2 doivent effectuer leur visite médicale (classe 1 ou 2) dans un centre aéromédical (AeMC) agréé, conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 et du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 modifié par le règlement (UE) n° 290/2012 de la Commission du 30 mars 2012 susvisés.

**Art. 5.** – Les examens des normes médicales complémentaires définies à l'article 3 ne peuvent être réalisés que dans des centres aéromédicaux (AeMC) militaires.

**Art. 6.** – Les certificats médicaux délivrés conformément à l'arrêté du 26 octobre 2007 relatif à l'aptitude physique et mentale du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (personnels d'essais et de réceptions) avant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté restent valables jusqu'à la date de leur prorogation, mais au plus tard jusqu'au 8 avril 2017.

**Art. 7.** – L'arrêté du 26 octobre 2007 relatif à l'aptitude physique et mentale du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (personnels d'essais et de réceptions) est abrogé.

**Art. 8.** – Le directeur de la sécurité de l'aviation civile et le directeur central du service de santé des armées 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 août 2014.

*La ministre de l'écologie,  
du développement durable  
et de l'énergie,*  
Pour la ministre et par délégation :  
*Le directeur de la sécurité  
de l'aviation civile,*  
P. CIPRIANI

*Le ministre de la défense,*  
Pour le ministre et par délégation :  
*Le médecin général des armées,  
directeur central du service  
de santé des armées,*  
J. DEBONNE

## A N N E X E

### 1. Durées de validité des certificats et visites médicales pour l'ensemble des personnels

Les durées de validité des certificats, hors normes médicales spécifiques (voir paragraphe suivant) sont celles des certificats médicaux de classe 1 (pour les pilotes, mécaniciens navigants et parachutistes d'essais) ou de classe 2 (pour les ingénieurs et expérimentateurs navigants d'essai), comme mentionné aux articles 1<sup>er</sup> et 2 du présent arrêté.

### 2. Normes médicales spécifiques

Trois normes médicales spécifiques complémentaires sont exigées en fonction du type d'aéronef utilisé ou du niveau d'accélération.

NORME	TYPE D'AÉRONEF	INVESTIGATIONS PRATIQUÉES	FRÉQUENCE
A	« Siège éjectable »	Mensurations segmentaires. Biométrie : poids/ taille. Examen radiologique du rachis. Examen clinique du rachis.	Visite d'admission. A chaque visite. Visite d'admission. A chaque visite.
H	Hélicoptère	Examen radiologique du rachis. Examen clinique du rachis.	Visite d'admission. A chaque visite.
M	Accélération supérieure à + 4 Gz.	Bilan médical cardiovasculaire, visuel et oto-rhino-laryngologique. Dosage de l'hémoglobine. Bilan biologique.	A chaque visite. A chaque visite. Tous les cinq ans jusqu'à quarante ans et tous les deux ans ensuite.

Les normes médicales A et H sont des normes d'aptitude biométriques et rachidienne. Ces normes sont basées sur plusieurs investigations effectuées une seule fois en ce qui concerne les mensurations segmentaires et l'examen radiographique du rachis dans la carrière d'un PN, lors de leur première visite d'admission pour les personnels issus de la spécialité chasse ou lors de la première visite d'aptitude essais et réceptions (admission) pour les autres personnels.

La norme M est exigée des personnels navigants volant sur des aéronefs dont le domaine de vol permet des accélérations supérieures à + 4 Gz. Il s'agit des personnels navigants d'essais et de réceptions effectuant des vols sur avions munis de siège éjectable ou effectuant des figures de voltige (y compris les vrilles).

## 2.1. Investigations pratiquées

### 2.1.1. Conditions anthropométriques :

- la taille ;
- le poids.

### 2.1.2. Les mensurations segmentaires concernent :

- la hauteur du corps assis ;
- la longueur utile du membre supérieur ;
- la longueur de cuisse ;
- la longueur de jambe.

### 2.1.3. Examen de l'appareil locomoteur et du squelette :

L'examen radiographique comprend des clichés segmentaires de face et de profil des :

- trois segments rachidiens (cervical, dorsal, lombaire) ;
- deux charnières cervico-occipitale et lombaires.

Tout autre cliché n'est réalisé qu'à la demande à titre complémentaire.

### 2.1.4. Bilan médical cardio-vasculaire, visuel et oto-rhino-laryngologique :

Compte tenu des contraintes propres à la norme M, un bilan médical des systèmes cardio-vasculaire, visuel et oto-rhino-laryngologique est pratiqué.

Le bilan cardiovasculaire comprend un examen médical clinique complet et un électrocardiogramme standard de repos à 12 dérivations.

Le bilan biologique comprend les paramètres suivants : numération formule sanguine plaquette, glycémie à jeun, cholestérolémie et triglycéridémie.

L'examen oto-rhino-laryngologique comprend un bilan cochléo-vestibulaire avec examen audiométrique systématique et évaluation clinique de l'équilibre.

Le bilan ophtalmologique comprend un examen ophtalmologique complet avec réalisation d'un fond d'œil.

Une évaluation plus complète dans les domaines cardiovasculaires, ophtalmologiques ou ORL est effectuée si la situation clinique l'exige.

## 2.2. Compatibilité et inaptitude

### 2.2.1. Affections compatibles avec les deux normes A et H :

L'examen clinique de l'appareil locomoteur et l'examen radio-clinique du rachis doivent démontrer l'intégrité fonctionnelle des quatre membres et du rachis.

Plusieurs affections restent toutefois compatibles avec les normes A et H :

- séquelles mineures d'affection osseuse, articulaire ou musculaire, en particulier la présence de petit matériel d'ostéosynthèse bien toléré ;
- désencastrement modéré de la vertèbre pivot avec ou sans asymétrie de l'anomalie transitionnelle ;
- lyse isthmique sans spondylolisthésis ou avec spondylolisthésis du 1<sup>er</sup> degré ;
- bloc congénital (limité à 2 vertèbres) sans trouble dynamique ;
- séquelles d'épiphysose de croissance de degré faible.

### 2.2.2. Causes d'inaptitude à la norme A :

- les anomalies rachidiennes congénitales majeures ou acquises ;
- les séquelles traumatiques graves ayant entraîné une instabilité rachidienne ou ayant nécessité une chirurgie réparatrice ;
- les spondylodiscites infectieuses, inflammatoires (maladies rhumatismales évolutives) ;
- les troubles de la statique vertébrale dans le plan :
  - sagittal : hypercyphoses dorsales d'angle supérieur à 50° ;
  - frontal : les scolioses d'angle supérieur à 15° ;
- les séquelles d'épiphysose de croissance de degré moyen et fort évaluées en fonction de l'étendue, de la gravité des lésions et des troubles statiques associés (scoliose, hypercyphose) ;
- les spondylolyses avec spondylolisthésis du 2<sup>e</sup> degré (supérieur à 1 centimètre) ;
- les blocs congénitaux avec retentissement fonctionnel ou dynamiques évalués par un complément d'exploration radiologique (clichés dynamiques : neutre, flexion, extension).



Par ailleurs, il est prononcé une inaptitude :

a) Lorsque les mensurations segmentaires sont inférieures ou supérieures aux valeurs ci-dessous :

SEGMENT CORPOREL	DIMENSION (mètre)
Hauteur du corps assis.	0,80 à 1
Longueur utile du membre supérieur.	0,60 à 0,80
Longueur de cuisse.	0,50 à 0,65
Longueur de jambe.	0,45 à 0,60

b) Lorsque la taille du sujet est inférieure à 1,60 m.

c) Lorsque le poids n'est pas compris entre 55 et 100 kg ou, à la limite, égal à ces valeurs.

2.2.3. Causes d'inaptitudes spécifiques à la norme H :

- les anomalies rachidiennes congénitales majeures ou acquises ;
- les séquelles traumatiques graves ayant entraîné une instabilité rachidienne ou nécessité une chirurgie réparatrice ;
- les spondylodiscites infectieuses, inflammatoires (maladies rhumatismales évolutives) ;
- les troubles de la statique vertébrale dans le plan :
  - sagittal : hypercyphoses dorsales d'angle supérieur à 50° ;
  - frontal : les scolioses d'angle supérieur à 25° ;
- les séquelles d'épiphysose de croissance de degré fort quel qu'en soit le siège ;
- les spondylolyses avec spondylolisthésis du 2<sup>e</sup> degré (supérieur à 1 centimètre) ;
- les blocs congénitaux avec retentissement fonctionnel ou dynamiques évalués par un complément d'exploration radiologique (clichés dynamiques : neutre, flexion, extension).

2.2.4. Cause d'inaptitude à la norme M :

Une inaptitude à la norme M est prononcée pour des pathologies considérées comme majeures par les experts du domaine ou/et pour des pathologies entraînant une thérapeutique incompatible avec le vol sur aéronef. Le praticien est juge pour prononcer l'inaptitude en fonction de la sécurité des vols (pilote d'aéronef *versus* fonction n'ayant pas le même degré de criticité : ingénieur/expérimentateur navigant d'essais).

### 3. Visite médicale selon la catégorie professionnelle ou selon le type d'aéronef

VECTEUR	CATÉGORIE DE PERSONNEL	VISITE MÉDICALE classe	NORMES COMPLÉMENTAIRES	VALIDITÉ (mois)
Avion de transport	Pilote	1	M si voltige ou vrilles	12
	Mécanicien navigant	1		
	Ingénieur et expérimentateur	2		
Avion muni de siège éjectable	Pilote	1	A, M	6
	Parachutiste	1		
	Ingénieur et expérimentateur	2		
Avion léger	Pilote	1	M	6
	Ingénieur et expérimentateur	2		
Hélicoptère	Pilote	1	H	6
	Mécanicien navigant	1		
	Ingénieur et expérimentateur	2		
Parachute (hors siège éjectable)	Parachutiste	1	H	6

Précisions :

- « pilote » = pilote d'essais expérimental, d'essais ou de réceptions (la norme M est exigée sur avion de transport en cas d'activité aérienne comprenant vrilles et figures de voltige) ;
- « mécanicien navigant » = mécanicien navigant d'essais ou de réceptions ;
- « ingénieur » = ingénieur navigant d'essais ;
- « expérimentateur » = expérimentateur navigant d'essais ;
- « parachutisme » = parachutiste d'essais ou de réceptions.

#### 4. **Modèle de certificat médical d'aptitude**

Le modèle de certificat médical d'aptitude des personnels navigants d'essais et de réceptions est le modèle normalisé de l'AESA appendice VI de l'annexe VI (Part-ARA) du règlement (UE) n° 1178/2011 susvisé, complété le cas échéant des mentions A, H, M dans le cas des normes complémentaires.

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

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

**Arrêté du 9 septembre 2014 modifiant 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)**

NOR : DEVA1413260A

*Publics concernés* : pilote titulaire d'un brevet et licence de base de pilote d'avion.

*Objet* : mise en œuvre du règlement communautaire relatif aux exigences techniques et procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile.

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

*Notice* : l'objectif de ce texte est de fixer les conditions de conversion d'un brevet et licence de base de pilote d'avion en licence de pilote d'aéronef léger catégorie avion.

*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, 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, et notamment les alinéas 3° à 5° de l'article 4 ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile ;

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

Vu l'arrêté du 12 janvier 1984 modifié relatif au programme d'instruction et régime de l'examen pour l'obtention du brevet et de la licence de base de pilote d'avion,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – L'annexe à l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié susvisé est modifiée comme suit :

Après le paragraphe 4.6.3 du chapitre IV, il est inséré un paragraphe 4.6.4 ainsi rédigé :

« 4.6.4. Conversion de la licence en licence LAPL (A) Part FCL.

Les conditions dans lesquelles les personnels navigants titulaires d'un brevet et d'une licence de base de pilote avion peuvent obtenir :

- soit une licence de pilote d'aéronef léger pour avion LAPL (A) conforme aux dispositions de l'annexe I "Partie FCL" 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 modifié ;
- soit une licence de pilote d'aéronef léger pour avion LAPL (A) conforme aux dispositions de l'annexe I "Partie FCL" du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié susmentionné et dont les privilèges sont restreints à ceux du brevet et de la licence de base de pilote avion détenue, tant que l'ensemble des exigences complémentaires demandées n'auront pas été satisfaites,

sont fixées à l'appendice 2 de l'annexe au présent arrêté. »

**Art. 2.** – Après l’appendice de l’annexe à l’arrêté du 31 juillet 1981 susvisé, il est inséré un appendice 2 ainsi rédigé :

« APPENDICE 2

**1. Conditions de la conversion de la licence de base de pilote avion (BB)  
vers la licence de pilote d’aéronef léger pour avion LAPL (A) Part FCL**

*1.1. BB simple (sans autorisation additionnelle)*

Les pilotes titulaires d’une licence de base simple (sans autorisation additionnelle) peuvent convertir leur licence BB :

- en licence LAPL (A) Part FCL restreinte sans condition complémentaire ; ou
- en licence LAPL (A) Part FCL non restreinte en répondant à des conditions complémentaires.

**1.1.1. Conversion vers une licence LAPL (A)  
Part FCL restreinte**

Les titulaires d’une licence de base simple (sans autorisation additionnelle) se voient délivrer par conversion une licence LAPL (A) avec les restrictions suivantes :

- restreinte au vol local (30 km de l’aérodrome de départ) ;
- restreinte aux espaces aériens non contrôlés et non réglementés ;
- sans emport de passager ;
- sans atterrissage sur un aérodrome autre que celui de départ.

**1.1.2. Conversion vers une licence LAPL (A)  
Part FCL non restreinte**

Les titulaires d’une licence de base simple (sans autorisation additionnelle) qui répondent aux conditions complémentaires définies ci-dessous se voient délivrer par conversion une licence LAPL (A) non restreinte :

- suivi d’une formation complémentaire en organisme déclaré ou en ATO avec 10 heures d’instruction au vol incluant au minimum 5 heures d’instruction au vol en double commandes et 4 heures de vol solo supervisé dont au moins un vol en campagne de 150 km avec atterrissage sur un autre aérodrome ;
- réussite d’une interrogation orale théorique portant sur les différences entre le théorique BB et le théorique LAPL (notamment facteurs humains et navigation) (condition exigible uniquement pour les titulaires du théorique spécifique au BB) ;
- réussite d’une épreuve pratique LAPL (A).

*1.2. BB avec autorisations additionnelles*

Les titulaires d’une licence de base avec autorisations additionnelles se voient délivrer par conversion une licence LAPL (A) avec restrictions. Les restrictions éventuellement associées à la licence LAPL (A) sont celles identifiées au point 1.1.1 du présent appendice. Ces restrictions dépendent des autorisations additionnelles détenues sur la licence de base. Les différents cas de figure sont présentés ci-dessous.

**1.2.1. BB avec emport de passagers**

Les titulaires de licences BB avec emport de passagers se voient délivrer une licence LAPL (A) incluant le privilège emport de passagers (sans restriction interdisant l’emport de passager).

**1.2.2. BB avec autorisation “vol VFR contact”**

Les titulaires de licences BB avec “vol VFR contact” se voient délivrer une licence LAPL (A) sans restriction au vol local et sans restriction interdisant l’atterrissage sur un aérodrome autre que celui de départ.

**1.2.3. BB avec accès à des aérodromes spécifiés dont l’espace aérien  
est contrôlé ou réglementé (autre que l’aérodrome de départ)**

Les titulaires de licences BB avec accès à des aérodromes spécifiés dont l’espace aérien est contrôlé ou réglementé (autre que l’aérodrome de départ) se voient délivrer une licence LAPL (A) sans restriction aux espaces aériens non contrôlés et non réglementés et sans restriction interdisant l’atterrissage sur un aérodrome autre que celui de départ.

#### 1.2.4. BB avec utilisation d'autres modèles d'avions ou de planeur à dispositif d'envol incorporé (TMG)

Les titulaires de licences BB avec utilisation d'autres modèles d'avions ou de planeur à dispositif d'envol incorporé (TMG) se voient délivrer une licence LAPL (A) assortie de la qualification de classe SEP et/ou TMG en fonction de l'appartenance des modèles autorisés à l'une ou l'autre des qualifications de classe.

#### 1.2.5. Autres autorisations additionnelles

Les autorisations additionnelles nationales "pratique de la voltige", "remorquage de planeurs" et "largage de parachutistes" continuent d'être portées sur un volet national annexé à la licence LAPL (A) tant qu'elles n'ont pas fait l'objet d'une conversion en une qualification additionnelle Part FCL équivalente.

L'autorisation additionnelle "vol de nuit en vol local" est convertie en qualification vol de nuit avion Part FCL sur la licence LAPL (A) avec une restriction au vol local.

La restriction au vol local de la qualification vol de nuit Part FCL est levée dès lors que le pilote répond, en organisme déclaré ou en ATO, à l'ensemble des exigences FCL.810 a, 1 et 2 relatives à la qualification vol de nuit avion Part FCL définie par le règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié.

### 1.3. Conditions de levée des restrictions associées à une LAPL (A) Part FCL obtenue par conversion d'une licence de base de pilote avion (BB)

Les titulaires d'une licence de base (avec ou sans autorisations additionnelles) qui ont obtenu lors de la conversion de leur licence nationale une licence LAPL (A) restreinte peuvent par la suite lever indépendamment chacune de leurs restrictions aux conditions spécifiques décrites ci-dessous.

#### 1.3.1. Restriction au vol local (30 km de l'aérodrome de départ)

La restriction au vol local sur une LAPL (A) est levée dès lors que son titulaire :

- répond aux exigences prévues au FCL.110.A a, 2 de l'annexe I "Partie FCL" du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié ; et
- a réussi une interrogation orale théorique portant sur les différences entre le théorique BB et le théorique LAPL (notamment facteurs humains et navigation). Cette condition est exigible uniquement pour les titulaires du théorique spécifique au BB.

#### 1.3.2. Restriction aux espaces aériens non contrôlés et réglementés

La restriction aux espaces aériens non contrôlés et réglementés sur une LAPL (A) est levée dès lors que son titulaire :

- répond aux exigences prévues au FCL.110.A a 2 de l'annexe I "Partie FCL" du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié. La navigation à réaliser devra comporter un tronçon dans un espace aérien contrôlé ou réglementé ; et
- a réussi une interrogation orale théorique portant sur les différences entre le théorique BB et le théorique LAPL (notamment facteurs humains et navigation). Cette condition est exigible uniquement pour les titulaires du théorique spécifique au BB.

#### 1.3.3. Restriction sans emport de passager

La restriction sans emport de passager sur une LAPL (A) est levée dès lors que son titulaire répond aux exigences prévues au FCL.105.A b de l'annexe I "Partie FCL" du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié.

#### 1.3.4. Restriction sans atterrissage sur un aérodrome autre que celui de départ

La restriction interdisant l'atterrissage sur un aérodrome autre que celui de départ sur une LAPL (A) est levée dès lors que son titulaire :

- répond aux exigences prévues au FCL.110.A a 2 de l'annexe I "Partie FCL" du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié. La navigation à réaliser devra comporter un atterrissage complet sur un aérodrome autre que l'aérodrome de départ ; et
- a réussi une interrogation orale théorique portant sur les différences entre le théorique BB et le théorique LAPL (notamment facteurs humains et navigation). Cette condition est exigible uniquement pour les titulaires du théorique spécifique au BB.

## 2. Crédit relatif aux formations la licence de base de pilote avion (BB)

Les heures effectuées par les candidats en cours de formation pour la délivrance de la licence de base de pilote avion (BB) sont intégralement portées au crédit pour la formation LAPL (A) décrite au FCL.110.A de l'annexe I "Partie FCL" du règlement (UE) n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 modifié. »

**Art. 3.** – Le paragraphe 2.10.1.3 « Exceptions » de l'annexe à l'arrêté du 31 juillet 1981 susvisé est supprimé.

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

Fait le 9 septembre 2014.

Pour la ministre et par délégation :

*Le directeur de la sécurité  
de l'aviation civile,*

P. CIPRIANI



# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

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

#### Arrêté du 11 septembre 2014 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1962 relatif au classement des aérodromes suivant leur usage aéronautique et les conditions de leur utilisation

NOR : DEVA1325655A

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

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles D. 211-3 et D. 232-1 à D. 232-8 ;

Vu l'arrêté du 23 novembre 1962 modifié relatif au classement des aérodromes suivant leur usage aéronautique et les conditions de leur utilisation ;

Vu l'enquête technique en date du 6 septembre 2013,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Les dispositions énoncées dans la liste n° 3 annexée à l'arrêté du 23 novembre 1962 modifié, pour ce qui concerne l'aérodrome de Lyon-Brindas (Rhône), sont remplacées par les dispositions suivantes :

« L'activité des avions et des planeurs est autorisée sur l'aérodrome pour les pilotes ayant été reconnus aptes par un instructeur.

L'activité des aérodynes ultralégers motorisés et des hélicoptères est autorisée sur l'aérodrome. »

**Art. 2.** – La liste n° 3 des aérodromes dont la création et la mise en service ont été autorisées, établie en application de l'article D. 211-3 du code de l'aviation civile, est modifiée et complétée en conséquence.

**Art. 3.** – 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 septembre 2014.

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

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

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

#### Arrêté du 11 septembre 2014 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1962 relatif au classement des aérodromes suivant leur usage aéronautique et les conditions de leur utilisation

NOR : DEVA1325652A

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

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles D. 211-3 et D. 232-1 à D. 232-8 ;

Vu l'arrêté du 23 novembre 1962 modifié relatif au classement des aérodromes suivant leur usage aéronautique et les conditions de leur utilisation ;

Vu l'enquête technique en date du 6 septembre 2013,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Les dispositions énoncées dans la liste n° 3 annexée à l'arrêté du 23 novembre 1962 modifié, pour ce qui concerne l'aérodrome de Belleville-Villié-Morgon (Rhône), sont remplacées par les dispositions suivantes :

« L'activité des avions et des planeurs est autorisée sur l'aérodrome pour les pilotes ayant été reconnus aptes par un instructeur.

L'activité des aéroplanes ultralégers motorisés et des hélicoptères est autorisée sur l'aérodrome. »

**Art. 2.** – La liste n° 3 des aérodromes dont la création et la mise en service ont été autorisées, établie en application de l'article D. 211-3 du code de l'aviation civile, est modifiée et complétée en conséquence.

**Art. 3.** – 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 septembre 2014.

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

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

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

#### Arrêté du 11 septembre 2014 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1962 relatif au classement des aérodromes suivant leur usage aéronautique et les conditions de leur utilisation

NOR : DEVA1325653A

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,  
Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles D. 211-3 et D. 232-1 à D. 232-8 ;  
Vu l'arrêté du 23 novembre 1962 modifié relatif au classement des aérodromes suivant leur usage aéronautique et les conditions de leur utilisation ;  
Vu l'enquête technique en date du 6 septembre 2013,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Les dispositions énoncées dans la liste n° 3 annexée à l'arrêté du 23 novembre 1962 modifié, pour ce qui concerne l'aérodrome de Belley-Peyrieu (Ain), sont remplacées par les dispositions suivantes :

« L'activité des avions et des planeurs est autorisée sur l'aérodrome pour les pilotes ayant été reconnus aptes par un instructeur.

L'activité des aéroplanes ultralégers motorisés et des hélicoptères est autorisée sur l'aérodrome. »

**Art. 2.** – La liste n° 3 des aérodromes dont la création et la mise en service ont été autorisées, établie en application de l'article D. 211-3 du code de l'aviation civile, est modifiée et complétée en conséquence.

**Art. 3.** – 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 septembre 2014.

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

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

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

**Arrêté du 12 septembre 2014 modifiant l'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 : DEVA1417666A

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 ;

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, et notamment le FCL.055 ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2008-1299 du 11 décembre 2008 créant la direction de la sécurité de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 15 novembre 1991 relatif au jury des examens du personnel navigant de l'aéronautique civile ;

Vu l'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 ;

Vu l'avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en date du 23 mai 2014,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – L'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 1<sup>er</sup>.* – Pour tout pilote en vue de valider une compétence linguistique en environnement VFR ou IFR, le contrôle du niveau de compétences linguistiques à la langue anglaise ou à la langue française requis aux paragraphes *a* et *b* du FCL.055 de la partie FCL de l'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011 modifié susvisé se déroule selon les conditions prévues à l'article 9 du présent arrêté. »

**Art. 2.** – L'article 2 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 2.* – Pour tout pilote en vue de l'obtention initiale d'une qualification IR ou EIR, le contrôle du niveau d'aptitude à utiliser la langue anglaise requis au paragraphe *d* du FCL.055 de la partie FCL de l'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011 modifié susvisé se déroule selon les conditions prévues à l'article 12 du présent arrêté.

Les candidats ayant satisfait au contrôle mentionné au présent article sont réputés avoir satisfait au contrôle du niveau de compétences linguistiques à la langue anglaise mentionné à l'article 1<sup>er</sup> avec le même niveau de compétences linguistiques obtenu lors de ce contrôle. »

**Art. 3.** – L'article 3 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 3.* – Les épreuves de contrôle du niveau de compétences linguistiques et d'aptitude à utiliser la langue anglaise sont organisées par l'autorité. »

**Art. 4.** – Après l'article 3 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé, il est inséré un article 3 *bis* ainsi rédigé :

« *Art. 3 bis.* – Sans préjudice de l'article 3, des épreuves de contrôle du niveau de compétences linguistiques peuvent être réalisées dans le cadre d'organismes approuvés à cet effet. Ces organismes sont dénommés ci-après LPO (Language Proficiency Organisation). Les conditions d'agrément de ces organismes sont fixées au chapitre V.

Pour la prorogation d'une mention de compétences linguistiques en langue anglaise, les épreuves peuvent être réalisées auprès d'un organisme de formation agréé (ATO) ou auprès d'un exploitant dans les conditions fixées, selon le cas, aux annexes II et III du présent arrêté. »

**Art. 5.** – L'article 4 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 4.* – Les examinateurs faisant passer les épreuves sont nommés par décision de l'autorité. Les examinateurs sont dénommés ci-après LPE (Language Proficiency Examiner).

Les examinateurs de compétence linguistique (LPE) doivent répondre aux conditions suivantes :

a) Détenir les compétences linguistiques appropriées :

- avoir au minimum le niveau 4 de compétence linguistique en langue française ; et
- passer les épreuves fixées aux articles 15 et 16 auprès d'un centre d'examen de la direction générale de l'aviation civile et obtenir au minimum le niveau 5 de compétence linguistique avec une note d'au moins 15 sur 20 à chacune des épreuves ;

b) Démontrer la compétence requise pour mener les contrôles :

- avoir reçu la formation technique complémentaire adaptée au matériel de contrôle mis à leur disposition ; et
- avoir suivi au moins une fois par an une séance de standardisation dispensée par l'autorité, ou, après accord de l'autorité, par un exploitant ou par un LPO ;

c) 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 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 de compétence linguistique (LPE) doivent détenir au moins le niveau de compétence linguistique qu'ils sont habilités à contrôler.

La liste des examinateurs nommés en application du présent article est publiée et tenue à jour par l'autorité. »

**Art. 6.** – L'article 5 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 5.* – 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. 7.** – L'article 6 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 6.* – Les épreuves mentionnées aux articles 1<sup>er</sup> et 2 sont notées sur la base des critères de prononciation, de structure, de vocabulaire, d'aisance d'élocution, de compréhension et d'interactions aboutissant aux niveaux définis dans l'échelle d'évaluation figurant à l'appendice 2 de la partie FCL de l'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011 modifié susvisé. »

**Art. 8.** – L'article 7 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« *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 (UE) 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  $\geq 10$  et  $< 14$  obtient le niveau 4 ;
- le candidat dont la note la plus faible aux deux épreuves est  $\geq 14$  et  $< 18$  obtient le niveau 5 ;
- le candidat dont la note la plus faible aux deux épreuves est  $\geq 18$  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.

La mention de compétence linguistique de niveau 6 ne peut être attestée que par un contrôle réalisé dans un centre d'examen de la direction générale de l'aviation civile. »

**Art. 9.** – L'article 8 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« *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 (UE) n° 1178/2011 modifié susvisé.

Selon que le niveau de compétence démontré est de 4 ou 5 :

- 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<sup>e</sup> ou du 72<sup>e</sup> mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué l'examen ou le contrôle ;
- 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<sup>e</sup> ou du 72<sup>e</sup> mois qui suit le mois au cours duquel cette validité a expiré ;
- 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<sup>e</sup> ou du 72<sup>e</sup> mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué ce contrôle. »

**Art. 10.** – Le titre du chapitre II de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par un titre ainsi rédigé : « Chapitre II. – Contenu du contrôle du niveau de compétences linguistiques en langue anglaise ou en langue française, requis au FCL.055 *a* et *b* ».

**Art. 11.** – L'article 9 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 9.* – Pour l'obtention, le renouvellement ou la prorogation d'une mention de compétences linguistiques visée aux paragraphes *a* et *b* du FCL.055 de l'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011 modifié susvisé, le candidat doit satisfaire à un contrôle de niveau de compétence linguistique.

Le contrôle du niveau de compétence linguistique en environnement VFR consiste à passer les deux épreuves fixées aux articles 10 et 11.

Le contrôle du niveau de compétence linguistique en environnement IFR consiste à passer les deux épreuves fixées aux articles 15 et 16.

Pour la prorogation d'une mention de compétence linguistique en langue anglaise, les épreuves peuvent être réalisées soit sur FFS ou FNPT II, soit lors d'un vol international en régime de vol IFR. Les méthodes d'évaluation sont spécifiées, selon le cas, aux annexes II et III du présent arrêté.

Les pilotes peuvent obtenir une mention de compétences linguistiques en langue française de niveau 6, sous réserve que leur dossier de navigant le justifie. »

**Art. 12.** – Au deuxième alinéa de l'article 10 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé, les termes : « d'une situation inhabituelle dans le cadre d'items prédéterminés » sont remplacés par les termes : « d'une situation inhabituelle parmi celles prédéterminées par l'autorité ».

**Art. 13.** – Le titre du chapitre III de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par un titre ainsi rédigé : « Chapitre III. – Contenu du contrôle du niveau d'aptitude à utiliser la langue anglaise, requis au FCL.055 *d* ».

**Art. 14.** – L'article 12 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 12.* – A l'exception des candidats remplissant les conditions de l'article 17, tout pilote en vue de l'obtention initiale d'une qualification IR ou EIR doit satisfaire à un contrôle du niveau d'aptitude à utiliser la langue anglaise conformément au paragraphe *d* du FCL.055 susvisé. Ce contrôle consiste à passer les trois épreuves fixées aux articles 14 à 16. »

**Art. 15.** – L'article 13 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est abrogé.

**Art. 16.** – Le deuxième alinéa de l'article 15 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« 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 LPE. Elle comprend également l'explication en anglais d'une situation inhabituelle parmi celles prédéterminées par l'autorité. »

**Art. 17.** – A l'article 15 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé, la phrase : « Lorsque l'interaction entre les candidats ne peut pas être jugée, le LPE peut intervenir. » est supprimée.

**Art. 18.** – L'article 17 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 17.* – Les candidats ayant suivi avec succès une formation dispensée en anglais, comprenant la formation à la qualification IR, justifiant d'une attestation délivrée par l'organisme de formation et ayant réussi l'examen pratique correspondant en langue anglaise sont réputés avoir satisfait aux exigences fixées au paragraphe *d* du FCL.055 de la partie FCL de l'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011 modifié susvisé. Ils obtiennent une mention de compétences linguistiques de niveau 4 en langue anglaise. »

**Art. 19.** – Le titre du chapitre IV de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par un titre ainsi rédigé : « Chapitre IV. – Organisation des épreuves par l'autorité ».

**Art. 20.** – L'article 18 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 18.* – Pour l'application de l'article 3, le pôle examens de la direction de la sécurité de l'aviation civile assure l'organisation des épreuves de contrôle du niveau de compétences linguistiques et d'aptitude à utiliser la langue anglaise dans les centres d'examen de la direction générale de l'aviation civile. 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 recueille et conserve les enregistrements ;
- il notifie les résultats aux candidats. »

**Art. 21.** – L'article 21 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 21.* – Les candidats ne peuvent utiliser pendant les épreuves que les instruments et documents autorisés par l'autorité. 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'exclusion immédiate du candidat, indépendamment d'éventuelles sanctions pour fraude. »

**Art. 22.** – L'article 22 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« 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 à l'autorité. »

**Art. 23.** – L'article 23 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« 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 d'examen ;
- l'interdiction de se présenter ultérieurement, pendant une durée qui ne peut être supérieure à cinq ans, à tout examen aéronautique. Cette sanction est prononcée par l'autorité après que les personnes concernées ont été mises en mesure de présenter leurs observations. »

**Art. 24.** – A l'article 24 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé, le terme : « l'administration » est remplacé par le terme : « l'autorité ».

**Art. 25.** – L'article 25 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 25. – En application de l'article 3 *bis*, des LPO peuvent être approuvés par l'autorité pour organiser les épreuves de délivrance d'une mention de compétences linguistiques en environnement VFR, de prorogation et de renouvellement d'une mention de compétences linguistiques en environnement VFR ou IFR prévues à l'article 9 du présent arrêté.

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

Les épreuves organisées par les LPO doivent être programmées pour être conduites par un binôme de LPE dont au moins un des LPE est pilote. Dans le cas exceptionnel où la constitution du binôme n'est pas possible, les épreuves doivent être enregistrées et font l'objet d'une correction par un second LPE en différé. »

**Art. 26.** – L'article 26 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 26. – Les conditions d'obtention de l'approbation LPO sont les suivantes :

- a) Le lieu d'établissement principal et le siège social de l'organisme LPO sont situés sur le territoire français ;
- b) L'organisme LPO remplit toutes les conditions correspondant au type de contrôle organisé conformément aux dispositions du présent arrêté et de ses annexes I et II ;
- c) L'organisme LPO justifie d'un volume d'activité minimal assurant le bon fonctionnement du LPO et correspondant aux besoins fixés par l'autorité. »

**Art. 27.** – Le dernier alinéa de l'article 27 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« 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 *a* et *b*, en appliquant l'échelle d'évaluation fixée à l'appendice 2 de la partie FCL de l'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011 modifié susvisé, dans les conditions fixées au présent arrêté. Ces spécifications techniques sont approuvées par l'autorité. »

**Art. 28.** – L'article 28 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 28. – Sous réserve d'une inspection satisfaisante du LPO par l'autorité, l'approbation est délivrée par l'autorité pour une durée maximale de trois ans. Elle peut être renouvelée pour d'autres périodes ne pouvant pas excéder trois ans chacune. »

**Art. 29.** – L'article 29 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 29. – Les "spécifications techniques" mentionnées à l'article 27 doivent être tenues à jour. Elles sont portées à la connaissance et tenues à disposition des personnels chargés, par l'organisme habilité, de responsabilités dans l'exécution des contrôles de compétences linguistiques et appliquées strictement. »

**Art. 30.** – L'article 32 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« 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 à 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 les procédures à suivre. Le système de gestion de la qualité doit à tout moment garantir le niveau de qualité des contrôles. »

**Art. 31.** – L'article 33 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 33.* – Le LPO démontre qu'il dispose d'un personnel d'encadrement technique et d'examineurs de compétences linguistiques (LPE) qualifiés et en nombre suffisant pour assurer un niveau satisfaisant de qualité des contrôles.

Il doit démontrer qu'il maintient la confidentialité des sujets d'examen conformément à l'article 20. Le personnel d'encadrement est chargé de l'organisation des contrôles. Une liste du personnel, y compris du personnel d'encadrement, est incluse dans le document "spécifications techniques". »

**Art. 32.** – A l'article 34 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé, le deuxième alinéa est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

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

**Art. 33.** – L'article 35 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 35.* – Les privilèges du LPO sont explicités dans les "spécifications techniques". »

**Art. 34.** – L'article 36 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 36.* – Le LPO doit pouvoir à tout moment démontrer à l'autorité qu'il satisfait aux dispositions du présent arrêté. A ce titre, l'organisme autorise l'accès aux locaux selon les mêmes modalités que celles prévues à la partie ORA.GEN.140 du règlement (UE) n° 1178/2011 modifié susvisé. »

**Art. 35.** – A l'article 37 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé, les termes : « des services compétents » sont remplacés par les termes : « de l'autorité ».

**Art. 36.** – A l'article 38 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé, les termes : « aux services compétents » sont remplacés par les termes : « à l'autorité ».

**Art. 37.** – L'article 39 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« *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 satisfaisant de qualité des contrôles. Toute modification apportée par le LPO aux dispositions incluses dans les "spécifications techniques" est soumise à l'approbation de l'autorité. Celle-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. 38.** – A l'article 40 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé, le terme : « examinateurs » est remplacé par le terme : « LPE » et les termes : « les services de l'aviation civile compétents » sont remplacés par les termes : « l'autorité ».

**Art. 39.** – A l'article 41 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé, les termes : « Le ministre chargé de l'aviation civile » sont remplacés par les termes : « L'autorité ».

**Art. 40.** – L'article 42 de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est abrogé.

**Art. 41.** – L'annexe I de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est modifiée comme suit :

1. Le titre de l'annexe I est remplacé par un titre ainsi rédigé : « Spécifications d'approbation organisme LPO ».
2. A l'alinéa 9, les termes : « FCL.055 *d* » sont remplacés par les termes : « FCL.055 *a* et *b* ».
3. A l'alinéa 11, les termes : « Description du matériel de contrôle » sont remplacés par les termes : « Description du matériel de contrôle, dont le matériel d'enregistrement des épreuves ».

**Art. 42.** – L'annexe II de l'arrêté du 3 avril 2013 susvisé est remplacée par les annexes II et III ci-après :

## « A N N E X E I I

### ÉVALUATION D'UN NIVEAU 4 OU D'UN NIVEAU 5 DE COMPÉTENCES LINGUISTIQUES EN SÉANCE AU SIMULATEUR DE VOL

1. Cette méthode d'évaluation est organisée sous la responsabilité d'un exploitant, d'un ATO ou d'un LPO, dans le cadre d'une séance sur FFS ou FNPT II comprenant au moins une étape. La séance doit être adaptée pour cette évaluation (radiocommunication en anglais).

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

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

3. L'évaluation doit être réalisée par un LPE qui est pilote. Ce LPE doit s'assurer du maintien de la confidentialité des sujets et de l'enregistrement requis pour l'épreuve. A l'issue de l'évaluation, le LPE adresse à l'autorité un rapport signé indiquant la date et le résultat de l'évaluation et le niveau de compétence atteint.

4. Cette méthode d'évaluation permet d'attribuer un niveau 4, un niveau 5 ou de prononcer un échec. Toutefois, cette méthode d'évaluation ne permet pas d'attribuer un niveau de compétence supérieur au niveau détenu par le candidat.

5. L'évaluation des objectifs correspondant aux épreuves d'écoute de bande et de vol fictif prévues aux articles 10 et 11 est réalisée au cours du déroulement de la séance de simulateur. A l'issue, le candidat passe la

partie “situation inhabituelle” de l’épreuve vol fictif fixée à l’article 10. Une banque de “situations inhabituelles” est mise à disposition de l’exploitant, de l’ATO ou du LPO, par l’autorité. La partie “situations inhabituelles” de l’épreuve doit être enregistrée et conservée par l’autorité pendant trois mois.

6. L’exploitant, l’ATO ou le LPO doit maintenir la confidentialité des sujets d’examen conformément à l’article 20 du présent arrêté.

7. Au titre de la surveillance de l’activité ou en cas de recours, une nouvelle évaluation des enregistrements peut être effectuée par un LPE de l’autorité.

8. L’exploitant, l’ATO ou 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 de l’autorité. Chaque dossier doit être conservé au moins sept ans. Ces dossiers doivent être portés à la connaissance des intéressés et visés par eux.

### A N N E X E I I I

#### ÉVALUATION D’UN NIVEAU 4 OU D’UN NIVEAU 5 DE COMPÉTENCES LINGUISTIQUES LORS D’UN VOL INTERNATIONAL EN IFR

1. Cette méthode d’évaluation est organisée sous la responsabilité de l’exploitant, qui se propose de la mettre en œuvre. Les conditions d’organisation des épreuves sont décrites par l’exploitant et peuvent faire l’objet d’un contrôle par l’autorité.

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

L’exploitant établit et tient à jour pour chaque examinateur un dossier contenant l’ensemble des pièces rendant compte du niveau initial, de la formation et du maintien des compétences des examinateurs.

3. L’évaluation doit être réalisée par un LPE qui est pilote. Ce LPE doit s’assurer du maintien de la confidentialité des sujets et de l’enregistrement requis pour l’épreuve. A l’issue de l’évaluation, le LPE adresse à l’autorité un rapport signé indiquant la date et le résultat de l’évaluation et le niveau de compétence atteint.

4. Cette méthode d’évaluation permet d’attribuer un niveau 4, un niveau 5 ou de prononcer un échec.

5. L’évaluation des objectifs correspondant aux épreuves d’écoute de bande et de vol fictif prévues aux articles 15 et 16 est réalisée au cours d’un vol international en régime IFR. L’ensemble des échanges de radiocommunications doit être en langue anglaise.

6. Au sol, le LPE procède à l’évaluation de la partie “situation inhabituelle” de l’épreuve vol fictif fixée à l’article 15. Une banque de “situations inhabituelles” est mise à disposition de l’exploitant par l’autorité. La partie “situation inhabituelle” de l’épreuve doit être enregistrée et conservée par l’autorité pendant trois mois.

7. L’exploitant doit maintenir la confidentialité des sujets d’examen conformément à l’article 20 du présent arrêté.

8. Au titre de la surveillance de l’activité ou en cas de recours, une nouvelle évaluation des enregistrements peut être effectuée par un LPE de l’autorité.

9. Les conditions de réalisation de l’évaluation ne doivent en aucun cas porter atteinte à la conduite du vol ni au respect des réglementations applicables. La langue utilisée à bord est celle prévue par l’exploitant.

10. L’exploitant 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 de l’autorité. Chaque dossier doit être conservé au moins sept ans. Ces dossiers doivent être portés à la connaissance des intéressés et visés par eux. »

**Art. 43.** – Le présent arrêté entre en vigueur le 17 novembre 2014.

**Art. 44.** – Le directeur de la sécurité de l’aviation civile est chargé de l’exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 12 septembre 2014.

Pour la ministre et par délégation :

*Le directeur de la sécurité  
de l’aviation civile,*

P. CIPRIANI

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

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

**Arrêté du 12 septembre 2014 relatif à la mention de radiotéléphonie en 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 : DEVA1417681A

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 modifié concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ;

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 ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2008-1299 du 11 décembre 2008 créant la direction de la sécurité de l'aviation civile ;

Vu l'avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en date du 23 mai 2014,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – La langue utilisée dans les communications de radiotéléphonie et mentionnée à la rubrique XII de l'appendice 1 de l'annexe VI (Partie ARA) du règlement (UE) n° 1178/2011 susvisé est celle utilisée lors de l'examen pratique d'aptitude pour la délivrance d'une licence.

La langue de la mention de compétences linguistiques visée aux paragraphes *a* et *b* du FCL.055 de l'annexe I (Partie FCL) du règlement n° 1178/2011 susvisé et mentionnée à la rubrique XIII de l'appendice 1 de l'annexe VI de ce même règlement est également mentionnée à la rubrique XII citée plus haut.

**Art. 2.** – Le directeur de la sécurité de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 12 septembre 2014.

Pour la ministre et par délégation :

*Le directeur de la sécurité  
de l'aviation civile,*

P. CIPRIANI

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

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

#### Arrêté du 22 septembre 2014 relatif au survol du territoire français par des aéronefs de construction amateur immatriculés en Suisse

NOR : DEVA1419715A

**Publics concernés** : propriétaires et exploitants d'aéronefs de construction amateur immatriculés en Suisse.

**Objet** : survol du territoire français par les aéronefs de construction amateur immatriculés en Suisse.

**Entrée en vigueur** : le texte est applicable le lendemain de sa publication au Journal officiel de la République française.

**Notice** : le présent arrêté permet aux aéronefs de construction amateur immatriculés en Suisse de survoler le territoire national sans demande préalable de validation de leur document de navigabilité qui n'est pas de niveau OACI.

**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 code des transports, notamment l'article L. 6211-1 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment l'article D. 133-20 ;

Vu la recommandation INT/S-11.1 de la conférence européenne de l'aviation civile ;

Vu l'ordonnance du département fédéral, de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication sur la navigabilité des aéronefs (ONAE ; RS 748.215.1) et la communication technique CT 02.001-60,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Les aéronefs de construction amateur immatriculés en Suisse et titulaires, au titre de l'ordonnance et de la communication technique susvisées, d'une autorisation de vol « catégorie spéciale », sous-catégorie « amateur », comportant la mention « valable jusqu'à nouvel ordre », et associée à une attestation d'examen valide, sont autorisés à survoler le territoire français sans accord préalable délivré par les services de navigabilité français.

**Art. 2.** – Sont exclus des dispositions du présent arrêté les aéronefs dont l'autorisation de vol comporte une date d'échéance.

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

Fait le 22 septembre 2014.

Pour la ministre et par délégation :

*Le directeur de la sécurité  
de l'aviation civile,*

P. CIPRIANI