

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

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le 16 Janvier 2013

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Direction coopération européenne et réglementation de sécurité

Le directeur

CONSULTATION PUBLIQUE

Nos réf. : DSAC/ERS/AOA/ **13-02**
Affaire suivie par : Louis TEODORO
Louis.teodoro@aviation-civile.gouv.fr

Tél. : + 33 1 58 09 48 18 - Fax : +33 1 58 09 45 13

Objet : Consultation d'un projet de modification de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale

Cette note soumet à consultation publique une modification de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale, et notamment de son annexe.

En effet, les parties pertinentes du futur règlement européen régissant ce type d'opérations¹ ne seront pas applicables en France avant 2016, il semble donc utile de procéder à une révision de cet arrêté qui est appelé à demeurer la base réglementaire quelque temps encore et contient des éléments qu'il est utile de mettre à jour (réduction des différences avec l'annexe 6 partie 2 de l'OACI, prise en compte des retours d'expérience par les différents acteurs dont les usagers etc.).

De plus, cet arrêté pourrait également continuer à s'appliquer aux aéronefs non réglementés par la commission européenne (annexe 2 du règlement CE n°216/2008 du 20 février 2008 concernant les règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne).

Les principales modifications portent sur les points suivants :

Champ d'application :

Le champ d'application est restreint par rapport à l'arrêté aujourd'hui en vigueur : les ballons libres à air chaud exploités par une entreprise de transport aérien sont exclus du projet d'amendement, , l'arrêté du 4 janvier 2011 traitant spécifiquement de cette activité.

Equipements :

- La spécificité des vols de largage de parachutiste est prise en compte (2.1.1.3).
- les listes minimales d'équipements (LME) (article 2.2.1) : dans le cadre d'une LME, des vols peuvent être entrepris si des équipements sont manquants ou en panne. Il faut noter

¹ part NCC (non commercial complex), NCO (non commercial others) et SPO (specialised operations pour les opérations de travail aérien) qui viendront compléter le règlement (UE) n°965/2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations



que cette LME ne pourra être issue que d'une liste minimale d'équipements de référence (LMER) mise à disposition par le détenteur du certificat de type de l'aéronef considéré ou d'une LMER générique publiée en appendice à l'arrêté. A ce stade, aucune LMER générique n'est encore disponible.

- En matière de navigation, l'objectif général consistant à exiger qu'un exploitant soit en mesure de se conformer au plan de vol et aux trajectoires assignées en régime IFR remplace la liste détaillée des équipements requis (2.6.4.3).

Activités particulières :

- Une déclaration de conformité accompagne le dépôt du manuel d'activités particulières (MAP).
- La mise en œuvre de tout changement des opérations se traduisant par un amendement du manuel d'activités particulières est précédée du dépôt de l'amendement considéré.
- La disposition relative aux contrôles du manuel d'activités particulières (3.1.5) a été supprimée. Pour autant, la possibilité d'effectuer des contrôles existe toujours de par l'article L.6221-3 du code des transports qui donne la latitude d'effectuer tous les contrôles et de procéder à des restrictions d'exploitation si nécessaire.
- Le concept de déclaration de niveau de compétence (DNC) a été supprimé (article 3.4.1 et suivants), ce système n'ayant pas donné satisfaction. Cette suppression va dans le sens des futurs règlements européens.

Cette suppression des DNC s'accompagne de nombreuses modifications de l'annexe à l'arrêté. Il est notamment proposé de compléter avec des exigences plus précises les paragraphes concernant la formation initiale et le maintien des compétences puisque la responsabilité de ces formations incombe aux exploitants.

L'article consacré aux organismes assurant la formation aux activités particulières (ancien 3.5) est supprimé. En effet, la formation constituant une activité particulière, elle est soumise aux mêmes obligations que les activités particulières. En outre les dispositions de l'ancien 3.5 concernant les ULM sont intégrées dans l'arrêté de 17 octobre 1994.

Equipages :

- Certaines des modifications du chapitre IV consacré aux équipages trouvent leur origine dans la prise en compte des règles européennes de mise en œuvre en matière de personnel navigant publiées en novembre 2011 (règlement UE n°1178/2011) et en avril 2012 (règlement UE n°290/2012). Ainsi le champ d'application de certaines dispositions du chapitre IV s'en trouve modifié.
- La mise en œuvre des règles européennes étant progressive, leur prise en compte exhaustive ne peut être réalisée à ce stade.

Utilisation et limitations :

- Les aéronefs lourds étaient jusqu'à présent tenus de se conformer à la réglementation technique applicable aux aéronefs utilisés par une entreprise titulaire d'un CTA (EU-OPS, OPS3 ou OPS 3R), à l'exception des aéronefs CNRAC. Cette exception est étendue aux aéronefs largeurs de parachutistes et à certains hélicoptères (ceux engagés dans les activités de transport de charges à l'élingue, d'hélicoptère ou de lutte contre l'incendie) en raison de leurs spécificités (5.1.2).

Les exploitants d'avions lourds, s'ils sont tenus de se conformer aux dispositions de l'EU OPS, bénéficient cependant d'un allègement pour ce qui concerne le calcul des distances d'atterrissage (atterrissage réalisé dans 80% de la distance d'atterrissage utilisable au lieu de 60%)

- Les règles en matière d'aérodrome de dégagement des vols en régime IFR sont précisées (5.4.1).
- il est proposé que deux enfants de 2 à 12 ans ne puissent plus partager un même siège, conformément aux futurs textes européens.

- Le dispositif « Child Restraint Device » destiné aux enfants de moins de 2 ans est rendu obligatoire, ce dispositif n'ayant pas à être agréé conformément aux futurs textes européens.

En matière de documentation, l'utilisation de sacs de vols électroniques (EFB), même si elle n'était pas prohibée, est désormais explicitement permise (6.3).

Vols à sensations :

- le concept de déclaration de niveau de compétence (DNC) a été supprimé, à l'instar de ce qui a été proposé au chapitre III relatif aux activités particulières.
- La disposition relative à la suspension des vols à sensation (8.1.5) a été supprimée. Pour autant, cette possibilité existe toujours au travers de l'application de l'article L.6221-3 du code des transports qui donne la latitude de faire les contrôles et les interruptions d'exploitation ad hoc.
- La mention « *Les évolutions créant des nuisances sonores excessives ne sont pas autorisées* » de l'article 8.4 sur l'exécution des vols à sensation a été supprimée. En effet, cette mention correspond à la compétence générale du préfet en matière d'ordre public ; il n'est donc pas nécessaire d'y faire allusion.

Il est prévu que la modification de l'arrêté du 24 juillet 1991 soit applicable quatre mois après son entrée en vigueur, à l'exception de ses dispositions concernant les paragraphes 2.1, 2.2, 2.6, 5.1.2 et 6.3 de la nouvelle annexe à l'arrêté du 24 juillet 1991 qui peuvent être mises en œuvre sans délai et sont donc applicables dès son entrée en vigueur.

En outre, l'arrêté du 24 juillet 2007 portant diverses dispositions en matière d'exploitation d'aéronefs dans des zones où des exigences de performance de navigation sont spécifiées est abrogé, lesdites dispositions étant reprises dans divers textes dont le présent amendement à l'arrêté du 24 juillet 1991.

Les documents portés à la connaissance des usagers dans le cadre de cette consultation, outre la présente note, sont les suivants :

- un projet d'arrêté ;
- deux versions du projet d'annexe à l'arrêté (une version comprenant le suivi des modifications proposées par rapport à l'annexe à l'arrêté du 24 juillet 1991 actuellement applicable et la version résultante) ;

Je vous remercie d'envoyer vos commentaires à ce projet d'arrêté avant le vendredi 1^{er} mars 2013 par courriel aux adresses suivantes : stephanie.selim@aviation-civile.gouv.fr et fabien.quillotin@aviation-civile.gouv.fr



Présent
pour
l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr

Le Directeur
Coopération européenne
et réglementation de sécurité

Thierry LEMPEREUR