

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'écologie, de l'énergie, du
développement durable et de la mer en
charge des technologies vertes et des
négociations sur le climat

NOR : *DEVA 0924656 J*

(Texte non paru au journal officiel)

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Instruction du 25 SEP. 2009

**relative aux aéronefs immatriculés au registre français et exploités par une
compagnie étrangère**

I Objet

L'objet de cette instruction est de préciser, pour les aéronefs immatriculés au registre français et exploités en transport public par une compagnie étrangère, comment la France assure ses responsabilités d'Etat d'immatriculation telles que définies par la Convention relative à l'aviation civile internationale (dite Convention de Chicago), dans le domaine du maintien de la navigabilité et des licences de l'équipage de conduite.

Elle remplace l'instruction du 30 mai 2008 relative aux aéronefs immatriculés au registre français et exploités par une compagnie étrangère.

II Responsabilités de l'Etat d'immatriculation

La Convention de Chicago et ses annexes établissent les responsabilités de l'Etat d'immatriculation d'un aéronef.

II.1 Maintien de la navigabilité

L'article 31 de la Convention de Chicago et ses annexes 6 et 8 prévoient, pour les aéronefs exploités en transport public, les dispositions suivantes :

1. l'Etat d'immatriculation délivre ou valide les certificats de navigabilité des aéronefs,
2. l'Etat d'immatriculation vérifie le maintien de la navigabilité des aéronefs conformément au règlement applicable de navigabilité
3. la maintenance doit être réalisée conformément à un programme d'entretien approuvé par l'Etat d'immatriculation
4. la maintenance et la remise en service des aéronefs doivent être réalisées par des organismes agréés ou dans le cadre d'un système équivalent, acceptables pour l'Etat d'immatriculation

5. la gestion du maintien de la navigabilité doit être réalisée conformément à un manuel de contrôle de la maintenance acceptable pour l'Etat d'immatriculation

Les exigences qui découlent de la combinaison des responsabilités ci-dessus et de la réglementation communautaire applicable aux aéronefs immatriculés au registre français sont définies au paragraphe III ci-dessous.

II.2 Licences de l'équipage de conduite

Conformément à l'article 32 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, l'Etat d'immatriculation doit, dans le cas où l'aéronef est employé à la navigation internationale, délivrer ou valider les brevets et licences des membres de l'équipage de conduite.

Les critères et modalités de validation des licences délivrées par un Etat étranger sont définis au paragraphe IV ci-dessous.

II.3 Politique de la France

II.3.1 Responsabilités

L'article 83bis de la Convention de Chicago permet à l'Etat d'immatriculation de transférer tout ou partie de ses responsabilités à l'Etat de l'exploitant.

La France a décidé de ne pas transférer à l'Etat de l'exploitant les responsabilités précitées mais peut en revanche lui déléguer certaines tâches de surveillance dans les conditions définies par la présente instruction.

II.3.2 Cas des compagnies inscrites sur la « liste noire communautaire »

La France a décidé de ne pas autoriser l'exploitation d'aéronefs immatriculés sur le registre national par des exploitants faisant l'objet d'interdiction prononcée au titre du règlement N° 2111/2005.

Lorsqu'un aéronef immatriculé en France est déjà exploité par une compagnie qui fait l'objet d'une inscription dans la liste d'interdiction communautaire, l'interdiction d'exploiter des aéronefs français est notifiée à la compagnie concernée et à son Autorité en application des dispositions de l'article L.133-3 (b) du code de l'aviation civile. Elle peut également être mentionnée sur le certificat de navigabilité (CDN).

III Exigences applicables pour le maintien de la navigabilité

III.1 Le maintien de la navigabilité des aéronefs immatriculés au registre français doit être réalisé conformément au règlement (CE) 216/2008 du Parlement européen et du Conseil et au règlement (CE) 2042/2003 de la Commission. Ces règlements définissent les exigences applicables aux aéronefs et aux personnes et organismes impliqués dans le maintien de la navigabilité de ces aéronefs, ainsi que les responsabilités, fonctions et obligations des Etats membres et de l'AESA.

L'application de ces règlements communautaires permet de satisfaire aux exigences de la Convention de Chicago, sauf dans le cas d'aéronefs non lourds exploités par un exploitant non communautaire pour lesquels le respect des dispositions 4 et 5 du paragraphe II.1 ci-dessus nécessite que la France définisse des critères complémentaires à ceux de la réglementation communautaire.

Ces critères complémentaires sont définis au paragraphe III.2 ci-après.

III.2 Aéronefs non lourds exploités par un exploitant non communautaire

Pour les aéronefs non lourds (au sens de l'article 2 du règlement (CE) 2042/2003) exploités par un exploitant non communautaire les exigences suivantes s'appliquent, en complément du règlement (CE) 2042/2003 :

III.2.1 Régime de maintenance

La maintenance doit être réalisée par des organismes titulaires d'un agrément communautaire Partie 145.

Toutefois, pour les opérations exclues du règlement (CE) No 1008/2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, un agrément Partie M/F est aussi acceptable. Ces opérations sont :

- a) les services aériens assurés par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés; et
- b) les vols locaux.

III.2.2 Régime de gestion du maintien de la navigabilité

La gestion du maintien de la navigabilité doit être réalisée selon un manuel du contrôle de la maintenance acceptable par l'autorité française. Un manuel de contrôle de la maintenance acceptable est un manuel approuvé dans le cadre d'un agrément communautaire Partie M/G, que cet agrément soit détenu par l'exploitant en propre ou par un organisme à qui il confie par contrat la gestion du maintien de la navigabilité

Toutefois pour les aéronefs non lourds de moins de 2700 kg et les ballons, il n'est pas obligatoire que la gestion du maintien de la navigabilité soit réalisée par un organisme titulaire d'un agrément Partie M/G sous réserve :

- que l'exploitant produise un manuel décrivant les procédures nécessaires au respect des exigences du règlement (CE) 2042/2003 et que ce manuel soit acceptable pour l'autorité française ; et
- que les examens de navigabilité soient réalisés par l'autorité française.

Dans ce cas, le GSAC s'assurera de la conformité réglementaire du manuel et du respect des procédures qui y sont décrites à l'occasion des examens de navigabilité des aéronefs immatriculés en France, ou si nécessaire lors d'audits ou de contrôles spécifiques.

Les procédures d'acceptabilité du manuel et de surveillance de son application seront décidées au regard de l'analyse des rapports sommaires des audits effectués par l'OACI dans le cadre du programme universel de supervision de la sécurité. Si l'analyse fait apparaître que l'Autorité a des compétences reconnues pour exercer une supervision de la sécurité adéquate et d'assumer ses responsabilités internationales dans le domaine considéré, des procédures simplifiées pourront être mises en œuvre.

III.3 – Synthèse des exigences en matière de maintien de la navigabilité

Voir tableau récapitulatif en annexe 3.

IV Exigences applicables pour la validation des licences de l'équipage de conduite

Il peut être reconnu à une licence délivrée par un Etat étranger la même valeur qu'à une licence française pour une période déterminée en vertu des arrêtés suivants :

- l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile, pour les conditions générales ;
- l'arrêté du 26 janvier 2001 relatif à la validation des licences professionnelles de personnel navigant technique délivrées par les autres Etats membres de la Communauté économique européenne ou parties à l'accord sur l'Espace économique européen, pour les licences délivrées par un Etat européen.

Les critères de validation des licences sont décidés au regard de l'analyse des rapports sommaires des audits effectués par l'OACI dans le cadre du programme universel de supervision de la sécurité (USOAP) et dans le respect de la réglementation communautaire. Ils sont d'autant plus contraignants que l'Autorité qui a délivré le CTA et les licences a des difficultés à exercer une supervision de la sécurité adéquate et à assumer ses responsabilités internationales. Les critères de validation française des licences sont décrits dans le tableau en annexe 1.

IV.1 Cas de licence délivrée par un Etat dont les conclusions de l'analyse du rapport de l'audit USOAP sont satisfaisantes

Lorsque les conclusions de l'analyse du rapport de l'audit USOAP sont satisfaisantes, la validation d'une licence non française est effectuée par la DGAC sur la base de la copie des documents de licence et du certificat médical, en état de validité, accompagnés d'une authentification de la licence par l'autorité de délivrance. Le formulaire d'authentification est envoyé à la compagnie avec la première lettre définissant les conditions d'exploitation.

IV.2 Cas de licence délivrée par un Etat dont les conclusions de l'analyse du rapport de l'audit USOAP ne sont pas satisfaisantes

Lorsque les conclusions de l'analyse du rapport de l'audit USOAP ne sont pas satisfaisantes, en complément des documents demandés dans le paragraphe précédent, la DGAC exerce une surveillance renforcée.

IV.2.1 - Avant le début d'exploitation : la compagnie étrangère est tenue de déposer auprès de la DSAC, pour acceptation, les programmes de qualification de type (QT) et de maintien de compétences (MDC) de ses pilotes. L'acceptation est prononcée sur la base du programme QT du constructeur, pour la QT, et des exigences de l'annexe 6 de l'OACI, pour le programme MDC.

IV.2.2 - Après le début d'exploitation : des vols de supervision des instructeurs et des pilotes de la compagnie étrangère qui exploite l'aéronef immatriculé au registre français sont effectuées par des pilotes de DSAC/PN/PEPN ou des TRE désignés par l'Autorité.

Afin de programmer ces vols de supervision, les compagnies étrangères sont chargées de transmettre, dès que connus, à DSAC/PN/PEPN, les programmes des contrôles sur simulateurs.

La supervision s'effectue de manière générale sur simulateur lors de la délivrance ou du renouvellement de la QT, lors d'une séance de maintien de compétences, ou lors de toutes séances d'entraînement. De manière exceptionnelle, cette supervision peut avoir lieu au cours d'un vol.

Les instructeurs de ces compagnies sont supervisés une fois par an, cet objectif peut être modulé en fonction du nombre d'instructeurs de la compagnie, du résultat des supervisions des années précédentes et de toutes informations pertinentes en sa possession.

La fréquence de supervision des pilotes est adaptée à la situation de l'Etat qui a délivré la licence et de celui qui a délivré le CTA. Le nombre et la fréquence peuvent également être adaptés en fonction des résultats des précédentes supervisions.

Les superviseurs devront remplir un compte-rendu à l'issue de chaque supervision, le C/R à remplir est joint en annexe 2.

Si une supervision s'avère non satisfaisante, le superviseur établira, en plus du compte-rendu, un rapport spécifique afin d'une part d'explicitier les raisons de cette non-satisfaction et d'autre part de proposer à la DSAC des mesures adéquates susceptibles de mettre fin aux insuffisances observées, les compléments de formations aux instructeurs et/ou pilotes qui pourraient faire partie de ces mesures seront analysés en étroite collaboration avec le(s) constructeur(s) concerné(s).

Le superviseur profite de la supervision de l'instructeur pour émettre tout avis pertinent concernant la compétence des pilotes participant à la séance de travail de cet instructeur. A cette fin, il se base sur les exercices menés pendant la séance de travail. Le document, ayant servi de base à l'instructeur une fois renseigné par ce dernier, sera d'ailleurs systématiquement joint au compte-rendu de supervision.

V Coordination avec l'Etat de l'exploitant

Lorsque la DGAC est informée de la volonté d'une compagnie étrangère d'exploiter un aéronef immatriculé sur son registre à des fins de transport public, elle s'assure du partage de responsabilités entre l'Etat de l'exploitant et l'Etat d'immatriculation et en informe l'exploitant.

Pour ce faire, la DGAC :

- demande à l'Etat de l'exploitant s'il est prêt à assurer les responsabilités de l'Etat de l'exploitant définies dans l'annexe 6 de la Convention relative à l'aviation civile internationale,
- présente à l'Etat de l'exploitant la manière dont la DGAC s'acquitte de ses responsabilités en matière de validation des licences et de maintien de la navigabilité
- informe l'exploitant du partage de responsabilités ainsi défini et, pour les compagnies non communautaires, des modalités relatives à la validation des licences et au maintien de la navigabilité décrites dans la présente instruction.

VI Dispositions transitoires en matière de gestion de maintien de navigabilité

L'obligation de gestion par un organisme agréé Partie M/G (que ce soit au titre du § M.A.201(f) ou de l'article III.2.2 de la présente instruction) est reportée au 1^{er} février 2010 pour les compagnies non communautaires exploitant déjà un aéronef immatriculé en France au moment de l'entrée en vigueur de la présente instruction. Les dispositions correspondantes de l'instruction du 30 mai 2008 continuent à s'appliquer jusqu'à cette date.

Lorsque la compagnie a choisi de demander un agrément Partie M/G à l'AESA, la compagnie est invitée à déposer, en parallèle de sa demande à l'AESA, une copie de son dossier au GSAC.

Dans ce cas,

- si le manuel décrivant les procédures nécessaires au respect des exigences du règlement (CE) 2042/2003 est acceptable pour l'autorité française ; et
- sous réserve que les examens de navigabilité soient réalisés par l'autorité française,

la DGAC pourra accepter l'exploitation au-delà du 1^{er} février 2010, dans l'attente de la délivrance de l'agrément partie M/G par l'AESA ou, le cas échéant, l'annulation de la procédure d'instruction par l'AESA.

La présente instruction sera publiée au bulletin officiel du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat.

Fait à Paris, le 25 SEP. 2009

Le ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat

Pour le ministre et par délégation

La Directrice de la sécurité
de l'Aviation civile
Florence ROUSSE

Annexe 1 : principes de validations des licences non françaises

		Classement de l'autorité qui a délivré la licence		
		Cas 1	Cas 2	Cas 3
Classement de l'autorité qui a délivré le CTA	Cas 1	Validation et prorogation systématique au vu des licences	Validation et prorogation sur la base d'une attestation de contrôle de compétence délivrée par la compagnie	Prérequis : acceptation programme QT, puis validation et prorogation sur la base d'une attestation de contrôle de compétence délivrée par la compagnie
	Cas 2	Attestations de l'Etat de délivrance de la licence démontrant la « véracité » de la licence/QT, puis validation et prorogation systématiques au vu des licences	1. liste instructeurs déposée 2. acceptation programme QT 3. acceptation programme MDC 4. supervision des instructeurs et des PNT sur avions F-O suivant les principes de l'instruction	1. liste instructeurs déposée 2. acceptation programme QT 3. acceptation programme MDC 4. supervision des instructeurs et des PNT sur avions F-O suivant les principes de l'instruction
	Cas 3	Attestations de l'Etat de délivrance de la licence démontrant la « véracité » de la licence/QT, puis validation et prorogation systématiques au vu des licences	1. liste instructeurs déposée 2. acceptation programme QT 3. acceptation programme MDC 4. supervision des instructeurs et des PNT sur avions F-O suivant les principes de l'instruction	1. liste instructeurs déposée 2. acceptation programme QT 3. acceptation programme MDC 4. supervision des instructeurs et des PNT sur avions F-O suivant les principes de l'instruction

Le classement des Etats ayant délivré le CTA et la licence est fait à l'issu des conclusions du rapport de l'audit USOAP. Les cas 1, 2 et 3 caractérisent la capacité de ces Etats à exercer une supervision de la sécurité adéquate et à assumer leurs responsabilités internationales dans le domaine considéré. Le cas 1 est le cas le plus satisfaisant.

Annexe 2 : compte-rendu de supervision

COMPTE-RENDU

de la supervision d'une séance de simulateur/avion d'un instructeur/examineur* d'une compagnie étrangère qui exploite des aéronefs immatriculés au registre français*

Compagnie

Nom et prénom de instructeur/examineur*:

Nom et prénom du Commandant de bord :

Nom et prénom du pilote :

Vérification des titres aéronautiques :

Séance ayant servi de support à la supervision :

Lieu de la supervision: (ville/pays)

Date :/...../.....

Organisme exploitant le simulateur et type de simulateur:

<i>La supervision de l'instructeur/examineur* portera sur chacune des aptitudes suivantes :</i>	<i>Initiales du superviseur</i>
1- Briefing de l'équipage	
2- Faculté de l'instructeur/examineur de s'impliquer dans un environnement multi pilote	
3-Aptitude à donner à l'équipage des instructions précises	
4- Implication dans la sécurité du vol	
5-Pertinences des interventions	
6- Utilisation des écrans du poste instructeur (N/A si séance avion)	
7- Mise en œuvre d'une simulation de contrôle de la circulation aérienne (ATC) et aptitude à exprimer des intentions concises et facilement compréhensibles (N/A si séance avion)	
8- Enchaînements d'exercices (par exemple à la suite d'une remise de gaz)	
9- Tenue de notes brèves, factuelles et discrètes	
10- Débriefing de l'équipage: communication du résultat de l'épreuve, des exercices non satisfaisants, conseils pour éviter/corriger les erreurs observées	

Commentaires :

Nom et prénom du Superviseur :

Signature

* biffer la mention inutile

- 1) Ce compte-rendu doit être adressé, dans les meilleurs délais, à la direction technique des personnels navigants de la DSAC et aux responsables concernés du constructeur (voir contacts ci-après).
- 2) Cette supervision s'inscrit dans le cadre des contrôles exercés par la DGAC dans le but de valider les licences des pilotes de la compagnie étrangère exploitant des aéronefs inscrits au registre français, ce document ne peut être en aucun cas utilisé pour la délivrance d'un titre aéronautique.
- 3) Une copie du document utilisé par l'instructeur/examineur de la compagnie et qui a servi de base à cette séance de travail doit être jointe au compte-rendu, une fois renseigné par l'instructeur/examineur.
- 4) En cas de supervision non satisfaisante, le superviseur établira un rapport spécifique (transmis aux mêmes destinataires que ceux du compte-rendu) afin d'une part d'explicitier les raisons de cette non satisfaction et d'autre part de proposer à la DSAC des mesures adéquates susceptibles de mettre fin aux insuffisances observées, concernant l'instructeur/examineur et le cas échéant le pilote.

Liste des contacts à la DSAC et chez les principaux constructeurs

Madame la directrice de la Sécurité de l'aviation civile
Direction Technique des personnels navigants
50 Rue Henri Farman 75720 Paris Cedex 15
France (fax 00 33 1 58094153)

Monsieur le responsable de la qualité de la formation d'AIRBUS
Training and flight operations support
B 28 5 Rue Gabriel Clerc BP 33
31707 Blagnac France (fax 00 33 5 61932246)

Monsieur le responsable de la qualité de la formation d'ATR
Training and Flight operations
1, Allée Pierre-Nadot
31712 Blagnac Cedex France (fax 00 33 5 62216367)

DASSAULT-AVIATION

Monsieur le directeur des opérations et du training
Direction générale des avions civils
78, Quai Marcel Dassault - Cedex 300 92552 St Cloud cedex - France (fax : +33 1 47 11 90 57)

Annexe 3 : synthèse des exigences en matière de maintien de la navigabilité

	Maintenance	Gestion du maintien de la navigabilité	Examens de navigabilité
Exploitant communautaire			
	Partie 145	Partie M/G (l'exploitant)	Organisme Partie M/G+I
Exploitant non communautaire			
Aéronefs lourds	Partie 145	Partie M/G (pas nécessairement l'exploitant)	Organisme Partie M/G+I ou Autorité française si : - gestion par Partie M/G non communautaire, ou - Hélicoptère multimoteurs de moins de 2700 kg
Aéronefs non lourds			
Aéronefs de moins de 2700 kg et ballons	Opérations exclues du (CE) 1008/2008 : Partie 145 ou Partie M/F	Partie M/G (pas nécessairement l'exploitant)	Organisme Partie M/G+I ou Autorité française
		par l'exploitant, selon un manuel acceptable pour l'autorité française	Autorité française
Autres aéronefs	Autres opérations : Partie 145	Partie M/G (pas nécessairement l'exploitant)	Organisme Partie M/G+I ou Autorité française si gestion par Partie M/G non communautaire

Notes :

- aéronef lourd : avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700 kg, ou hélicoptère multimoteurs
- organisme Partie M/G+I : organisme titulaire d'un agrément Partie M/G avec le privilège d'examen de navigabilité prévu au paragraphe M.A.711(b) de la Partie M