

JOURNAL OFFICIEL

DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

PARAISANT LE 1er, LE 10 ET LE 20 DE CHAQUE MOIS

| Matahiti 134 N° 9 N.H. | | TE VE'A A TE HAU NO POLYNESIA FARANI | | | | Mahana 19 no Eperera 1985 | |
|---------------------------|------------------------|---|------------------|------------------|------------------|--|---------|
| Cours Franc Pacifique | Polynésie française | France et territoires français d'outre-mer | | Etranger | | Annonces et avis : | |
| | | Voie maritime | Voie aérienne | Voie maritime | Voie aérienne | Annonces judiciaires, commerciales et annonces diverses : la ligne. | 150 frs |
| Prix d'un exemplaire | 150 | 180 | 228 | 198 | 270 | Les mêmes renouvelées : la ligne. | 60 frs |
| Abonnement : six mois | 1.800 | 2.160 | 2.700 | 2.340 | 3.240 | Publications de sociétés philanthropi- ques, littéraires, scientifiques, spor- tives, coopératives, syndicats, etc... la ligne. | 108 frs |
| un an | 3.300 | 4.020 | 5.100 | 4.500 | 6.180 | | |

Les demandes devront être adressées au Chef de l'Imprimerie et sont payables d'avance - C.C.P. N° 9113909.

Les annonces doivent parvenir à l'Imprimerie au plus tard 6 jours ouvrables avant la parution du Journal - B.P. N° 117.

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

ACTES DU POUVOIR CENTRAL

ACTES PROMULGUÉS

| MINISTÈRE DES FINANCES ET DES AFFAIRES INTÉRIEURES | | ACTES PUBLIÉS A TITRE D'INFORMATION | |
|---|----|--|-----|
| ARRIVÉ le | N° | | |
| 1985 13. déc. | | Décret n° 59-1565 relatif aux condi- tions de répartition des ressources industrielles dans les circonstances prévues par l'ordonnance du 7 jan- vier 1959 portant organisation gé- nérale de la défense. (J.O.R.F. du 3 janvier 1960, page 107) | 115 |
| 1962 29 juin | | Décret n° 62-729 relatif à l'organisa- tion de la défense dans le domaine économique. (J.O.R.F. du 3 juillet 1962, page 6435) | 116 |
| 1983 13 avr. | | Arrêté interministériel modifiant l'ar- rêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aé- ronautique civile en ce qui concerne les conditions exigées pour la déll- vrance du brevet et de la licence de mécanicien navigant. (J.O.R.F. n° 104 NC du 5 mai 1983, page 4278) | 117 |
| 13 avr. | | Arrêté interministériel modifiant l'ar- rêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aé- ronautique civile en ce qui concerne les qualifications de type d'aéronefs des pilotes et des mécaniciens. (J.O. R.F. n° 104 NC du 5 mai 1983, pa- ge 4278) | 117 |
| 16 mai | | Arrêté ministériel modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navi- gants non professionnels de l'aéro- nautique civile. (J.O.R.F. n° 120 NC du 26 mai 1983, page 4916) | 118 |
| 1984 6 fév. | | Arrêté interministériel modifiant l'ar- rêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications | |
| 1978 8 fév. | | Décret n° 78-137 modifiant le décret n° 64-11 du 3 janvier 1964 relatif à l'organisation des responsabilités territoriales de défense dans les dé- partements et les territoires d'outre- mer. (Arrêté de promulgation n° 331 MRCL du 27 février 1985) | 112 |
| 1980 18 nov. | | Décret n° 80-902 relatif à l'organisa- tion de la défense dans le domaine économique dans les départements et territoires d'outre-mer et dans la collectivité territoriale de Mayotte. (Arrêté de promulgation n° 331 MRCL du 27 février 1985) | 113 |
| 1983 27 janv. | | Décret n° 83-53 relatif aux conditions de répartition des ressources indus- trielles dans les territoires d'outre- mer et dans la collectivité territoria- le de Mayotte dans les circonstances prévues par l'ordonnance du 7 jan- vier 1959 portant organisation gé- nérale de la défense. (Arrêté de pro- mulgation n° 331 MRCL du 27 fé- vrier 1985) | 114 |
| 1984 27 nov. | | Arrêté interministériel portant exten- sion aux territoires d'outre-mer de textes réglementaires relatifs au per- sonnel navigant de l'aéronautique civile. (Arrêté de promulgation n° 422 DRCL du 21 mars 1985) | 115 |

| | | |
|-----------------------|--|-----|
| | des navigants professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs, à l'exception du personnel des essais et réceptions). (J.O.R.F. n° 44 NC du 21 février 1984, page 1777) | 118 |
| 12 juin et 19 juin | Arrêtés ministériels modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatifs aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs). (J.O.R.F. n° 158 NC du 7 juillet 1984, page 5963 et J.O.R.F. n° 189 NC du 14 août 1984, page 7418) | 118 |
| 19 juin | Arrêté ministériel relatif aux conditions générales d'utilisation des aéronefs civils. (J.O.R.F. n° 189 NC du 14 août 1984, page 7412) | 119 |
| 5 juil. | Arrêté interministériel relatif à la création d'une carte de stagiaire de personnel navigant commercial. (J.O.R.F. n° 172 NC du 25 juillet 1984, page 6552) | 125 |
| 5 juil. | Arrêté interministériel relatif au certificat de sécurité et sauvetage. (J.O.R.F. n° 182 NC du 5 août 1984, page 7136) | 126 |
| 5 juil. | Arrêté ministériel modifiant l'arrêté du 20 août 1956 relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien. (J.O.R.F. n° 175 NC du 28 juillet 1984, page 6758) | 128 |
| 5 juil. | Arrêté interministériel relatif à l'attestation d'aptitude physique et mentale du personnel navigant commercial. (J.O.R.F. n° 175 NC du 28 juillet 1984, page 6759) | 130 |
| 5 juil. | Circulaire relative à l'application de l'arrêté du 20 août 1956 concernant le personnel navigant commercial. (J.O.R.F. n° 181 NC du 4 août 1984, page 7115) | 131 |
| 5 juil. | Instruction relative à l'agrément des personnels désignés par les entreprises de transport aérien public pour effectuer les contrôles périodiques du personnel navigant commercial, prévu par l'arrêté du 20 août 1956 modifié. (J.O.R.F. n° 183 NC du 7 août 1984, page 7181) | 133 |

PARTIE OFFICIELLE

ACTES DU POUVOIR CENTRAL

ACTES PROMULGUÉS

ARRÊTÉ n° 331 MRCL du 27 février 1985 portant promulgation des décrets n° 78-137 du 8 février 1978, n° 80-902 du 18 novembre 1980 et n° 83-53 du 27 janvier 1983.

Le haut-commissaire de la République
en Polynésie française,
Chevalier de la Légion d'Honneur,

Vu la loi n° 84-820 du 6 septembre 1984 portant statut de la Polynésie française, notamment son article 91 ;

Le gouvernement du territoire informé,

Arrête :

Article 1er.— Sont promulgués dans le territoire de la Polynésie française pour y être exécutés selon leur forme et teneur :

- le décret n° 78-137 du 8 février 1978 modifiant le décret n° 64-11 du 3 janvier 1964 relatif à l'organisation des responsabilités territoriales de défense dans les départements et les territoires d'outre-mer, paru au JORF n° 35 du 10 février 1978 p. 673 ;
- le décret n° 80-902 du 18 novembre 1980 relatif à l'organisation de la défense dans le domaine économique dans les départements et territoires d'outre-mer et dans la collectivité territoriale de Mayotte, paru au JORF n° 270 du 20 novembre 1980 p. 2694 ;
- le décret n° 83-53 du 27 janvier 1983 relatif aux conditions de répartition des ressources industrielles dans les territoires d'outre-mer et dans la collectivité territoriale de Mayotte dans les circonstances prévues par l'ordonnance du 7 janvier 1959 portant organisation générale de la défense, paru au JORF n° 24 du 29 janvier 1983 p. 446.

Art. 2.— Le secrétaire général de la Polynésie française est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Papeete, le 27 février 1985.

Le haut-commissaire,

par délégation :

Le secrétaire général,

B. LABARTHE.

Décret n° 78-137 du 8 février 1978 modifiant le décret n° 64-11 du 3 janvier 1964 relatif à l'organisation des responsabilités territoriales de défense dans les départements et les territoires d'outre-mer.

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre, du ministre de l'intérieur, du ministre de la défense et du ministre délégué à l'économie et aux finances,

Vu l'ordonnance n° 59-147 du 7 janvier 1959 portant organisation générale de la défense ;

Vu le décret n° 60-555 du 1^{er} avril 1960 relatif à la situation administrative de certaines îles relevant de la souveraineté de la France ;

Vu le décret n° 64-11 du 3 janvier 1964 relatif à l'organisation des responsabilités territoriales de défense dans les départements et territoires d'outre-mer, modifié par les décrets n° 67-897 du 12 octobre 1967 et n° 72-50 du 11 janvier 1972, notamment ses articles 1^{er}, 2, 3 et 4 ;

Vu le décret n° 67-897 du 12 octobre 1967 relatif à l'organisation territoriale de la défense, modifié par le décret n° 70-786 du 21 août 1970 ;

Vu le décret n° 75-874 du 24 septembre 1975 fixant les attributions des commandants supérieurs dans les départements et territoires d'outre-mer ;

Le Conseil d'Etat (section des finances) entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. — Il est ajouté à l'article 1^{er} du décret susvisé du 3 janvier 1964 un second alinéa ainsi rédigé :

« Il est assisté par un haut fonctionnaire de défense désigné à cet effet, qui le représente en tant que de besoin auprès des préfets et des délégués du Gouvernement et dont les attributions sont fixées par arrêté. »

Art. 2. — L'article 2 du décret susvisé du 3 janvier 1964 est modifié ainsi qu'il suit :

Au lieu de :

« Les départements et territoires d'outre-mer suivants constituent cinq zones de défense définies ci-après : »

Lire :

« Les départements et territoires d'outre-mer suivants constituent quatre zones de défense définies ci-après : »

Au lieu de :

« Zone du Sud de l'océan Indien (siège à Saint-Denis-de-la-Réunion) correspondant au département de la Réunion, au territoire des Comores et à celui des Terres australes et antarctiques françaises »,

Lire :

« Zone Sud de l'océan Indien (siège à Saint-Denis-de-la-Réunion) correspondant au département de la Réunion ainsi qu'aux îles relevant de la souveraineté de la France mentionnées par le décret du 1^{er} avril 1960 susvisé, à la collectivité territoriale de Mayotte et aux Terres australes et antarctiques françaises. »

Art. 3. — L'article 3 modifié du décret susvisé du 3 janvier 1964 est modifié ainsi qu'il suit :

Au lieu de :

« Le secrétaire général des départements d'outre-mer, inspecteur général de l'administration en mission extraordinaire, ou, en son absence, le préfet de la Martinique, pour la zone des Antilles-Guyane ;

« Le secrétaire général des départements d'outre-mer, inspecteur de l'administration en mission extraordinaire, ou, en son absence, le préfet de la Réunion, pour la zone Sud de l'océan Indien »,

Lire :

« Le préfet de la Martinique pour la zone Antilles-Guyane ;
« Le préfet de la Réunion pour la zone Sud de l'océan Indien ».

Art. 4. — L'article 4 du décret du 3 janvier 1964 est modifié ainsi qu'il suit :

Au lieu de :

« Commandant supérieur des forces armées du groupe Antilles-Guyane pour la zone des Antilles-Guyane ;
« Commandant supérieur des forces armées françaises du Sud de l'océan Indien pour la zone du Sud de l'océan Indien »,

Lire :

« Commandant supérieur des forces armées aux Antilles-Guyane pour la zone des Antilles-Guyane ;
« Commandant supérieur des forces armées dans la zone Sud de l'océan Indien pour la zone Sud de l'océan Indien ».

Art. 5. — Sont abrogées dans les articles 2, 3 et 4 du décret n° 64-11 du 3 janvier 1964 susvisé les dispositions relatives à la zone de défense du territoire français des Afars et des Issas.

Art. 6. — Le Premier ministre, le ministre de l'intérieur, le ministre de la défense, le ministre délégué à l'économie et aux finances et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur (Départements et territoires d'outre-mer) 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 à Paris, le 8 février 1978.

VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
RAYMOND BARRE.

Le ministre de l'intérieur,
CHRISTIAN BONNET.

Le ministre de la défense,
YVON BOURGES.

Le ministre délégué à l'économie et aux finances,
ROBERT BOULIN.

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur
(Départements et territoires d'outre-mer),
OLIVIER STIRN.

Décret n° 80-902 du 18 novembre 1980 relatif à l'organisation de la défense dans le domaine économique dans les départements et territoires d'outre-mer et dans la collectivité territoriale de Mayotte.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur, du ministre de la défense, du ministre de l'économie et du ministre du budget,
Vu l'ordonnance du 7 janvier 1959 modifiée portant organisation générale de la défense, notamment son article 20 ;

Vu le décret n° 62-729 du 29 juin 1962 relatif à l'organisation de la défense dans le domaine économique, modifié par le décret n° 67-897 du 12 octobre 1967 ;

Vu le décret n° 64-11 du 3 janvier 1964 relatif à l'organisation des responsabilités territoriales de défense dans les départements et territoires d'outre-mer, modifié par les décrets n° 72-050 du 11 janvier 1972 et n° 78-137 du 8 février 1978 ;

Vu le décret n° 67-897 du 12 octobre 1967 relatif à l'organisation territoriale de la défense, modifié par les décrets n° 70-786 du 21 août 1970 et n° 78-36 du 7 janvier 1978 ;

Le Conseil d'Etat (section des finances) entendu,

Décrète :

Art. 1^{er}. — L'organisation de la défense économique dans les départements et territoires d'outre-mer et dans la collectivité territoriale de Mayotte est régie par le décret susvisé du 29 juin 1962 et par les dispositions suivantes.

Art. 2. — Le ministre chargé des départements et territoires d'outre-mer est préalablement consulté par le ministre chargé des affaires économiques et par les ministres mentionnés à l'article 4 du décret du 29 juin 1962 susvisé sur toutes les décisions de caractère général intéressant la défense dans le domaine économique qui concernent ces départements et territoires et la collectivité territoriale de Mayotte.

Il est obligatoirement représenté à la commission permanente prévue par l'article 2 dudit décret lorsqu'elle examine des affaires intéressant ces départements, ces territoires et cette collectivité.

Art. 3. — Les décisions visées à l'alinéa 1^{er} de l'article 2 ci-dessus et les directives données en matière de défense par le ministre chargé des affaires économiques ou par les ministres mentionnés à l'article 4 du décret susvisé du 29 juin 1962 sont communiquées, en tant que de besoin, au ministre chargé des départements et territoires d'outre-mer.

Les hauts fonctionnaires de zone de défense assurent la coordination des mesures d'exécution dont la responsabilité incombe aux préfets et aux délégués du Gouvernement.

Art. 4. — Dans chaque département ou territoire d'outre-mer et dans la collectivité territoriale de Mayotte, le préfet ou le délégué du Gouvernement est responsable de la préparation et de l'exécution des plans et des mesures de défense dans le domaine économique selon les instructions du haut fonctionnaire de zone de défense.

Il est assisté à cet effet d'une commission de défense économique placée sous sa présidence ou celle de son suppléant en cas d'absence ou d'empêchement.

Le commandant militaire du département, du territoire ou de la collectivité territoriale en est membre de droit.

La commission comprend en outre :

a) Dans les départements d'outre-mer :

Le trésorier-payeur général ;

L'intendant militaire, le commissaire de la marine ou le commissaire de l'air, siégeant au chef-lieu du département ;

Les chefs des services des ministères chargés de l'industrie, des transports, de l'agriculture, de l'environnement et du cadre de vie, et des postes et télécommunications.

b) Dans les territoires d'outre-mer :

Le trésorier-payeur général ou le fonctionnaire en tenant lieu ;

L'intendant militaire, le commissaire de la marine ou le commissaire de l'air, siégeant au chef-lieu du territoire ;

Les chefs des services de l'Etat et territoriaux compétents désignés par arrêté du délégué du Gouvernement.

c) Dans la collectivité territoriale de Mayotte :

Le payeur ;

Le suppléant légal de l'intendant militaire territorialement compétent ;

Les chefs des services désignés par arrêté du représentant du Gouvernement.

Les membres de la commission autres que le président peuvent se faire représenter.

Toute autre personne peut être également désignée par le préfet ou le délégué du Gouvernement en raison de sa compétence pour participer à titre consultatif aux travaux de cette commission.

Art. 5. — Dans le cas de rupture des communications prévu par l'article 23 de l'ordonnance du 7 janvier 1959 susvisée, les hauts fonctionnaires de zone de défense dans les départements et territoires d'outre-mer prennent les mesures économiques imposées par les besoins de la défense et le ravitaillement des populations.

Ils disposent notamment à cet effet des pouvoirs dévolus au ministre des affaires économiques par l'article 18, alinéa 3, de l'ordonnance susvisée du 7 janvier 1959 et par l'article 1^{er}, paragraphe 5, du décret n° 62-729 du 29 juin 1962.

Ils sont autorisés à passer les accords commerciaux nécessaires à la satisfaction des besoins pour la défense dans le domaine économique dans leur zone.

En ce qui concerne le département de Saint-Pierre-et-Miquelon les pouvoirs conférés au haut fonctionnaire de zone de défense par les précédents alinéas sont exercés par le préfet de ce département.

En cas de rupture des communications à l'intérieur des zones de défense outre-mer, les pouvoirs dévolus au haut fonctionnaire de zone de défense par les dispositions du présent article sont exercés par chacun des représentants locaux du Gouvernement.

Art. 6. — Sont abrogées les dispositions contraires au présent décret et notamment le décret n° 53-245 du 7 mars 1958 relatif à l'organisation pour le temps de guerre du département de la Réunion.

Art. 7. — Le ministre de l'intérieur, le ministre de la défense, le ministre de l'économie, le ministre du budget, le ministre de l'environnement et du cadre de vie, le ministre de l'agriculture, le ministre de l'industrie, le ministre des transports, le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications et à la télédiffusion et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur (Départements et territoires d'outre-mer) 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 à Paris, le 18 novembre 1980.

RAYMOND BARRE.

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'intérieur,
CHRISTIAN BONNET.

Le ministre de la défense,
JOËL LE TREULE.

Le ministre de l'économie,
RENÉ MONROY.

Le ministre du budget,
MAURICE PAPON.

Le ministre de l'environnement et du cadre de vie,
MICHEL D'ORNANO.

Le ministre de l'agriculture,
PIERRE MÉHAIGNERIE.

Le ministre de l'industrie,
ANDRÉ GIRAUD.

Le ministre des transports,
DANIEL HOEFFEL.

Le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications
et à la télédiffusion,
PIERRE RIBES.

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur
(Départements et territoires d'outre-mer),
PAUL DIJOU.

Décret n° 83-53 du 27 janvier 1983 relatif aux conditions de répartition des ressources industrielles dans les territoires d'outre-mer et dans la collectivité territoriale de Mayotte dans les circonstances prévues par l'ordonnance du 7 janvier 1959 portant organisation générale de la défense.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et

de la décentralisation, du ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie, du ministre de la défense et du ministre de l'économie et des finances,

Vu l'ordonnance du 23 décembre 1958, modifiée par la loi n° 74-908 du 29 octobre 1974, relative à la constatation, la poursuite et la répression des infractions en matière de répartition des produits industriels et de l'énergie;

Vu l'ordonnance du 7 janvier 1959 modifiée portant organisation générale de la défense, notamment ses articles 19, 20 et 23;

Vu le décret n° 59-1565 du 31 décembre 1959 relatif aux conditions de répartition des ressources industrielles dans les circonstances prévues par l'ordonnance du 7 janvier 1959 susvisée;

Vu le décret n° 80-902 du 18 novembre 1980 relatif à l'organisation de la défense dans le domaine économique dans les départements et territoires d'outre-mer et dans la collectivité territoriale de Mayotte;

Le Conseil d'Etat (section des finances) entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. — Les conditions de répartition des ressources industrielles dans les circonstances prévues par l'ordonnance du 7 janvier 1959 susvisée sont fixées, pour les territoires d'outre-mer et la collectivité territoriale de Mayotte, par le décret du 31 décembre 1959 susvisé et par les dispositions ci-après.

Art. 2. — Le ministre chargé de l'industrie consulte préalablement le ministre chargé des territoires d'outre-mer sur toutes les décisions prises en application de l'article 3 du décret du 31 décembre 1959 susvisé dans ces territoires et dans la collectivité territoriale de Mayotte.

Art. 3. — Les pouvoirs définis par l'article 5 du décret du 31 décembre 1959 susvisé y sont exercés par le ministre chargé des territoires d'outre-mer. En tant que de besoin, il prend l'avis des assemblées, des conseils ou des organismes économiques institutionnellement compétents pour le territoire ou la collectivité concernés.

Art. 4. — Dans le cas de rupture des communications prévu par l'article 23 de l'ordonnance du 7 janvier 1959 susvisée, le haut fonctionnaire de zone de défense exerce les pouvoirs du ministre chargé de l'industrie et du ministre chargé des territoires d'outre-mer, en matière de répartition des ressources industrielles.

Art. 5. — Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation, le ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie, le ministre de la défense, le ministre de l'économie et des finances, le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget, et le secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation, chargé des départements et des territoires d'outre-mer, 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 à Paris, le 27 janvier 1983.

PIERRE MAUROY.

Par le Premier ministre :

Le ministre d'Etat,
ministre de l'intérieur et de la décentralisation,
GASTON DEFFERRE.

Le ministre d'Etat,
ministre de la recherche et de l'industrie,
JEAN-PIERRE CHEVÈNEMENT.

Le ministre de la défense,
CHARLES HERNU.

Le ministre de l'économie et des finances,
JACQUES DELORS.

Le ministre délégué auprès du ministre de l'économie
et des finances, chargé du budget,
LAURENT FABIUS.

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation, chargé des départements et des territoires d'outre-mer,
HENRI EMMANUELLI.

ARRÊTÉ n° 422 DRCL du 21 mars 1985 portant promulgation de l'arrêté du 27 novembre 1984.

Le haut-commissaire de la République
en Polynésie française,
Chevalier de la Légion d'Honneur,

Vu la loi n° 84-820 du 6 septembre 1984 portant statut de la Polynésie française, notamment son article 91 ;

Le gouvernement du territoire informé,

Arrête :

Article 1er. — Est promulgué dans le territoire de la Polynésie française pour y être exécuté selon ses forme et teneur :

— l'arrêté du 27 novembre 1984 portant extension aux territoires d'outre-mer de textes réglementaires relatifs au personnel navigant de l'aéronautique civile — paru au JORF n° 7 du 9 janvier 1985 p. 292.

Art. 2. — Le secrétaire général de la Polynésie française et le directeur de l'aviation civile sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Papeete, le 21 mars 1985.

Alain OHREL.

Arrêté du 27 novembre 1984 portant extension aux territoires d'outre-mer de textes réglementaires relatifs au personnel navigant de l'aéronautique civile

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur et de la décentralisation, chargé des départements et territoires d'outre-mer, et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé des transports,

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu la loi n° 72-1090 du 3 décembre 1972 modifiant le code de l'aviation civile (1^{re} partie) abrogeant les textes repris par ce code et portant extension dudit code aux territoires d'outre-mer ;

Vu les décrets n° 74-13 et 74-14 du 4 janvier 1974 étendant et adaptant aux territoires d'outre-mer certaines dispositions du code de l'aviation civile (2^e partie) ;

Vu le décret n° 80-562 du 18 juillet 1980 modifiant le code de l'aviation civile (3^e partie) étendant et adaptant certaines dispositions de ce code aux territoires d'outre-mer ;

Vu l'arrêté du 26 janvier 1973 portant délégation de pouvoirs aux directeurs des régions aéronautiques en métropole et aux Antilles-Guyane, au préfet du département de la Réunion et aux délégués du Gouvernement dans les territoires d'outre-mer ;

Vu l'arrêté du 6 janvier 1982 portant extension aux territoires d'outre-mer de la réglementation relative aux brevets, licences, qualifications et certificats des navigants de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — Les dispositions des arrêtés, circulaire et instruction ci-après sont applicables dans les territoires d'outre-mer et la collectivité territoriale de Mayotte :

— arrêté du 13 avril 1983 modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile en ce qui concerne les conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence de mécanicien navigant ;

— arrêté du 13 avril 1983 modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants profes-

sionnels de l'aéronautique civile en ce qui concerne les qualifications de type d'aéronefs des pilotes et des mécaniciens ;

— arrêté du 16 mai 1983 modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile ;

— arrêté du 6 février 1984 modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile ;

— arrêtés du 12 juin et du 19 juin 1984 modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile ;

— arrêté du 19 juin 1984 relatif aux conditions générales d'utilisation des aéronefs civils ;

— arrêté du 5 juillet 1984 relatif à la création d'une carte de stagiaire de personnel navigant commercial ;

— arrêté du 5 juillet 1984 relatif au certificat de sécurité et sauvetage ;

— arrêté du 5 juillet 1984 relatif à l'attestation d'aptitude physique et mentale du personnel navigant commercial ;

— arrêté du 5 juillet 1984 modifiant l'arrêté du 20 août 1956, relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien ;

— circulaire du 5 juillet 1984 relative à l'application de l'arrêté du 20 août 1956 concernant le personnel navigant commercial ;

— instruction du 5 juillet 1984 relative à l'agrément des personnels désignés par les entreprises de transport aérien public pour effectuer les contrôles périodiques du personnel navigant commercial prévu par l'arrêté du 20 août 1956 modifié.

Art. 2. — Le directeur général de l'aviation civile et les délégués du Gouvernement dans les territoires d'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 27 novembre 1984.

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé des transports.

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :

Par empêchement du directeur général de l'aviation civile :
L'ingénieur en chef de l'aviation civile.

Y. GOETZINGER

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur et de la décentralisation, chargé des départements et territoires d'outre-mer.

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :

Le directeur du cabinet.

J. FOURNET

ACTES PUBLIÉS A TITRE D'INFORMATION

Décret n° 59-1565 du 31 décembre 1959 relatif aux conditions de répartition des ressources industrielles dans les circonstances prévues par l'ordonnance du 7 janvier 1959 portant organisation générale de la défense.

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre, du ministre de l'intérieur, du ministre des armées, du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre de l'industrie,

Vu l'ordonnance n° 59-147 du 7 janvier 1959 portant organisation générale de la défense ;

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

Décète :

Art. 1^{er}. — Lorsque les circonstances prévues par l'ordonnance du 7 janvier 1959 rendent indispensables le contrôle et la répartition de certaines ressources industrielles, ce contrôle et cette répartition se font dans les conditions définies aux articles ci-après.

Art. 2. — Les ressources industrielles mentionnées à l'article 1^{er} comprennent les moyens énergétiques, les matières premières et les produits utilisés par l'industrie ou l'artisanat ou livrés par eux à l'utilisation ou à la consommation finale, directement ou par l'intermédiaire du commerce.

La répartition peut s'exercer sur toutes les ressources industrielles se trouvant sur le territoire de la métropole et des départements d'outre-mer, quels que soient leur état, leur propriétaire ou leur détenteur. Sont considérées comme se trouvant sur ce territoire les ressources industrielles importées ayant fait

l'objet d'une déclaration en douane pour la consommation intérieure ou pour un régime suspensif autre que le transit direct à destination de l'étranger.

Art. 3. — Le ministre de l'industrie est habilité à prendre toutes décisions et mesures nécessaires en vue de régler l'acquisition, le stockage, la circulation, la distribution, la vente et l'utilisation sous toutes leurs formes des ressources industrielles ; il peut, en particulier, pour ce qui les concerne :

- a) Prescrire toute déclaration qu'il jugera utile ;
- b) Imposer, pour leur transfert amiable, telles interdictions, telles règles d'enregistrement qu'il jugera utiles, et notamment la tenue d'une comptabilité particulière ;
- c) Obliger les producteurs et les négociants à les vendre à des acheteurs déterminés, et réciproquement obliger les consommateurs à les acheter à des fournisseurs déterminés ;
- d) En interdire ou, au contraire, en prescrire l'emploi pour certaines fabrications ou certains usages, et plus généralement en régler les conditions de transformation ou d'usage ;
- e) Ordonner la mise en vente sous son contrôle des stocks détenus par toute personne, groupement ou entreprise ;
- f) Prononcer le transfert forcé soit en désignant immédiatement l'attributaire, soit en procédant au préalable au blocage et à l'enlèvement.

Il peut enfin prendre toutes décisions et mesures concernant la récupération et le réemploi des déchets et vieilles matières susceptibles d'être réutilisés directement ou après traitement.

Art. 4. — Sur proposition du ministre chargé des affaires économiques, le Gouvernement arrête la hiérarchie des besoins à satisfaire ainsi que le plan de répartition primaire préparé, en fonction de la hiérarchie ainsi définie, par le ministre de l'industrie.

Conformément à ce plan, le ministre de l'industrie fixe les contingents destinés :

D'une part, à certains consommateurs désignés individuellement en raison de l'importance de leurs besoins ou de la nature de leur activité ;

D'autre part, à des catégories de consommateurs groupés selon leur activité ou leur situation géographique.

Dans le second cas, les attributions individuelles à chaque consommateur sont faites, le cas échéant, par voie de sous-répartition.

Art. 5. — La sous-répartition est faite :

Soit par le ministre de l'industrie ou par le ministre tuteur de l'activité dont relèvent les consommateurs ;

Soit par les services ou organismes désignés par le ministre de l'industrie, par le ministre tuteur de l'activité considérée ou par leurs délégués ;

Soit par les chambres de commerce ou de métiers ;

Soit enfin par des organisations professionnelles de ressort national ou régional agréées par le ministre de l'industrie ou par son délégué.

Dans ce dernier cas, la compétence et les obligations des organisations professionnelles s'étendent à l'ensemble des entreprises de la branche d'activité en cause, qu'elles soient ou non adhérentes.

Les opérations de sous-répartition peuvent donner lieu à remboursement forfaitaire des frais qu'elles comportent. Les modalités de ce remboursement seront fixées, en tant que de besoin, par arrêtés conjoints du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre de l'industrie.

Art. 6. — Toute personne chargée de préparer ou de mettre en œuvre les mesures de répartition ou de sous-répartition est astreinte au secret professionnel.

Art. 7. — Le ministre de l'intérieur, le ministre des armées, le ministre des finances et des affaires économiques, le ministre de l'industrie, le secrétaire d'Etat aux affaires économiques extérieures et le secrétaire d'Etat au commerce intérieur 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 à Paris, le 31 décembre 1959.

C. DE GAULLE.

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
MICHEL DEBRÉ.

Le ministre de l'industrie,
JEAN-MARCEL JEANNENEY.

Le ministre de l'intérieur,
PIERRE CHATENET.

Le ministre des armées,
PIERRE GUILLAUMAT.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
ANTOINE PINAY.

Le secrétaire d'Etat
aux affaires économiques extérieures,
MAX FLÉCHET.

Le secrétaire d'Etat au commerce intérieur,
JOSEPH FONTANET.

**Décret n° 62-729 du 29 juin 1962
relatif à l'organisation de la défense dans le domaine économique.**

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre, du ministre de l'intérieur, du ministre des armées et du ministre des finances et des affaires économiques,

Vu l'ordonnance n° 59-147 du 7 janvier 1959 portant organisation générale de la défense, et notamment son titre III ;

Le Conseil d'Etat entendu ;

Le conseil des ministres entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. — Le ministre chargé des affaires économiques, conformément aux dispositions de l'article 18 de l'ordonnance susvisée du 7 janvier 1959 et dans le cadre des directives du Premier ministre :

1° Coordonne l'action des ministres responsables de la production, de la réunion et de l'utilisation des diverses catégories de ressources ;

2° Veille à l'intégration dans les plans d'équipement, de productivité et d'aménagement du territoire des principales mesures nécessitées par la défense ;

3° Centralise les demandes justifiées des différents départements ministériels, en particulier celles de l'intérieur et des armées, et les confronte avec les possibilités du pays ;

4° Oriente, aux fins de leur présentation à l'approbation du Premier ministre, les plans de répartition primaires préparés par les ministres responsables des ressources.

Cette action ne s'exerce que sur celles des ressources qui, en vue des cas définis à l'article 3 de l'ordonnance susvisée, n'ont pas fait l'objet, par décision du Premier ministre, après avis du ministre responsable, d'une affectation prioritaire au profit de la préparation et de la conduite supérieure des opérations ;

5° Fixe les prix et organise les opérations commerciales d'importations et d'exportations.

Art. 2. — Le ministre chargé des affaires économiques est assisté par une commission permanente des affaires économiques de la défense.

Cette commission :

Est saisie des questions relatives à l'élaboration et à la mise en application des plans économiques de la défense, chaque fois que ces questions nécessitent une coopération entre les divers départements ministériels intéressés, soit à l'échelon central, soit aux différents échelons de l'organisation territoriale ;

Donne son avis sur la mise à la disposition de certains départements ministériels des contingents en ressources essentielles, en vue de l'exécution, par des corps de défense ou des services civils, des missions primordiales pour la défense fixées par le Premier ministre.

Elle est composée :

Du ministre chargé des affaires économiques ou de son représentant, président ;

Des représentants des ministres des travaux publics et des transports, de l'industrie, de l'agriculture, des postes et télécommunications, de la construction, de l'intérieur, des armées et, en tant que de besoin, de ceux d'autres départements ministériels ;

Du représentant du commissaire général au plan d'équipement et à la productivité ;

Du représentant du chef de l'état-major général de la défense nationale.

Art. 3. — Les autorisations de programme et les crédits de paiement couvrant les investissements non militaires, correspondant à la mise en œuvre du programme établi conformément aux dispositions du quatrième alinéa de l'article 15 de l'ordonnance susvisée du 7 janvier 1959, sont inscrits globalement au budget des finances et des affaires économiques (charges communes).

Art. 4. — Les ministres mentionnés à l'article 19 de l'ordonnance précitée comme responsables en permanence des mesures à prendre pour assurer les besoins des ministres utilisateurs sont :

Le ministre des travaux publics et des transports, en ce qui concerne :

Les transports intérieurs de surface par moyens mobiles ;

Les transports maritimes, les transports aériens et les infrastructures correspondantes ;

L'ensemble des moyens d'exécution de travaux publics et de bâtiment.

Le ministre de l'industrie, en ce qui concerne l'énergie, les matières premières et produits industriels.

Le ministre de l'agriculture, en ce qui concerne les denrées et produits destinés à l'alimentation humaine et à la nourriture des animaux.

Le ministre des postes et télécommunications, en ce qui concerne les transmissions.

L'action de ces ministres ne s'étend pas aux moyens militaires et aux infrastructures correspondantes.

Certaines des attributions mentionnées peuvent être déléguées par décret à d'autres ministres.

Art. 5. — Les ministres énumérés à l'article précédent sont chargés, conformément aux articles 18 et 19 de l'ordonnance susvisée du 7 janvier 1959 et compte tenu des dispositions de l'article 1^{er} du présent décret, de préparer, exécuter ou faire exécuter les mesures relatives à la production et à la réunion des ressources dont ils sont responsables ainsi que, dans les cas prévus par l'ordonnance, la répartition de ces ressources.

Ils peuvent déléguer aux ministres utilisateurs la sous-répartition des contingents affectés aux différentes activités placées sous l'autorité ou la tutelle de ceux-ci.

La sous-répartition des contingents répondant aux besoins des armées ou faisant l'objet de l'affectation prioritaire mentionnée à l'article 1^{er} (4^e) ci-dessus est assurée par les ministres utilisateurs.

Dans tous les cas, les ministres responsables des ressources, en liaison avec les ministres utilisateurs, exercent un droit de contrôle sur la consommation par les utilisateurs finals.

Le Premier ministre peut à tout moment, après avis des ministres intéressés, imposer aux ministres utilisateurs un renforcement des mesures de contrôle.

Des décrets fixent les conditions dans lesquelles s'effectue la répartition des diverses catégories de ressources, et notamment celles d'une réserve nationale constituée pour chaque catégorie de ressources par le ministre responsable.

Art. 6. — Pour remplir leur mission de défense, le ministre chargé des affaires économiques et les ministres mentionnés à l'article 4 du présent décret aménagent ou adaptent aux différents niveaux de l'organisation territoriale les organes ou services nécessaires à l'application des dispositions des articles 21, 22 et 23 de l'ordonnance susvisée du 7 janvier 1959.

La composition et les attributions de ces organes ou services feront l'objet pour chaque département ministériel de décrets contresignés par le ministre des finances, le ministre de l'intérieur, le ministre des armées et les autres ministres intéressés.

Art. 7. — Chaque ministre responsable du contrôle et de la répartition d'une grande catégorie de ressources dispose pour la préparation et l'exécution des mesures correspondantes d'un comité consultatif qu'il constitue par arrêté et au sein duquel sont représentés le ministre chargé des affaires économiques et les ministres utilisateurs des ressources considérées.

Art. 8. — Les conditions d'application du présent décret dans les départements et territoires d'outre-mer feront l'objet de textes réglementaires spéciaux.

Art. 9. — Sont abrogées toutes dispositions contraires au présent décret.

Art. 10. — Le Premier ministre, le ministre de l'intérieur, le ministre des armées, le ministre des finances et des affaires économiques, le ministre des travaux publics et des transports, le ministre de l'industrie, le ministre de l'agriculture, le ministre de la construction et le ministre des postes et télécommunications 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 à Paris, le 29 juin 1962.

C. DE GAULLE.

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
GEORGES POMPIDOU.

Le ministre de l'intérieur,
ROGER FREY.

Le ministre des armées,
PIERRE MESSMER.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

Le ministre des travaux publics et des transports,
ROGER DUSSEAUX.

Le ministre de l'agriculture,
EDGARD PISANI.

Le ministre de l'industrie,
MICHEL MAURICE-BOKANOWSKI.

Le ministre de la construction,
JACQUES MAZIOL.

Le ministre des postes et télécommunications,
JACQUES MARETTE.

ARRÊTÉ INTERMINISTÉRIEL du 13 avril 1983 modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile en ce qui concerne les conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence de mécanicien navigant.

Le ministre des transports et le ministre de la défense,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ratifiée le 13 novembre 1946, publiée dans sa version authentique en langue française par le décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu le code de l'aviation civile ;

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

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — Le paragraphe 2.8 de l'annexe à l'arrêté du 31 juillet 1981 susvisé est abrogé et remplacé par le suivant :

« 2.8. Des qualifications de type d'aéronef sont exigées des pilotes et des mécaniciens. »

Art. 2. — 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 à Paris, le 13 avril 1983.

Le ministre des transports,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
D. TENENBAUM.

Le ministre de la défense.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur des affaires juridiques,
J.-C. ROQUEPLO.

ARRÊTÉ INTERMINISTÉRIEL du 13 avril 1983 modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile en ce qui concerne les qualifications de type d'aéronefs des pilotes et des mécaniciens.

Le ministre des transports et le ministre de la défense,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ratifiée le 13 novembre 1946, publiée dans sa version authentique en langue française par le décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié 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 réceptions) ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — Le paragraphe 5.2.1. (alinéa f) de l'arrêté du 31 juillet 1981 susvisé est modifié comme suit :

« f) Totaliser, en qualité de mécanicien navigant ou de stagiaire, cent heures de vol pouvant comprendre au plus quarante heures

effectuées sur un dispositif de simulation agréée. Toutefois, sur les quarante heures, vingt heures au minimum doivent être effectuées en équipage constitué et sur un dispositif de simulation permettant l'exécution de la totalité des procédures de vol normales, anormales et de secours.»

Art. 2. — 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 à Paris, le 13 avril 1983.

Le ministre des transports,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur général de l'aviation civile,
D. TENENBAUM.

Le ministre de la défense,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur des affaires juridiques,
J.-C. POQUEPLO.

ARRÊTÉ MINISTÉRIEL du 16 mai 1983 modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile.

Le ministre des transports,

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile,

Arrête :

Art. 1^{er}. — Par dérogation aux dispositions du paragraphe 7.1.1.3 de l'annexe à l'arrêté susvisé, les qualifications d'instructeur stagiaire de pilote de planeur qui, après un renouvellement, viennent à échéance à partir du 30 mai 1983, sont prolongées, exceptionnellement, jusqu'au 31 décembre 1983.

Art. 2. — L'alinéa 3^o du paragraphe 7.1.2.1 de l'annexe à l'arrêté susvisé est abrogé. Toutefois, ses dispositions demeurent applicables aux navigants ayant obtenu la qualification d'instructeur stagiaire par équivalence avec l'ancienne qualification d'instructeur adjoind à privilèges restreints de pilote de planeur.

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 à Paris, le 16 mai 1983.

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur général de l'aviation civile,
D. TENENBAUM.

ARRÊTÉ INTERMINISTÉRIEL du 6 février 1984 modifiant 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 réceptions).

Le ministre des transports et le ministre de la défense,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 13 novembre 1946, publiée dans sa version authentique en langue française par le décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié et son annexe, 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 réceptions) ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — Un alinéa est ajouté à l'article 1.1 du chapitre I^{er} « Terminologie » de l'annexe à l'arrêté du 31 juillet 1981 susvisé, après l'alinéa « Examineur habilité », rédigé ainsi qu'il suit :
« Hélistation : hélistation comprend hélistation et hélisturface. »

Art. 2. — 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 à Paris, le 6 février 1984.

Le ministre des transports,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur général de l'aviation civile,
D. TENENBAUM.

Le ministre de la défense,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur de la fonction militaire et des affaires juridiques,
F. CAILLETBAU.

ARRÊTÉS MINISTÉRIELS des 12 et 19 juin 1984 modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatifs aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs).

Le ministre des transports,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 13 novembre 1946, publiée dans sa version authentique en langue française par le décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 ;

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) ;

Arrête :

Art. 1^{er}. — Au paragraphe 1.1 de l'annexe à l'arrêté susvisé, la définition de P.U.L.M. est modifiée comme suit :

Après : « aérodyne motopropulsé » ;

Ajouter : « à voilure fixe ».

Art. 2. — Le dernier alinéa du paragraphe 4.1.2 de l'annexe à l'arrêté susvisé est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

« En cas d'utilisation d'un planeur à dispositif d'envol incorporé, les pilotes de planeur titulaires d'une licence de pilote d'avion autre que la licence de base sont dispensés de toutes les autorisations visées ci-dessus (1^o, 2^o et 3^o) ;

les pilotes de planeur titulaires d'une licence de base de pilote d'avion sont habilités à exercer leurs fonctions dans la limite des privilèges associés à chacun de leurs titres. »

Art. 3. — Le dernier alinéa du sous-paragraphe 4.3.1.1 3^o de l'annexe à l'arrêté susvisé est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Si le candidat est déjà titulaire de la licence de base de pilote d'avion, les chiffres ci-dessus peuvent être ramenés respectivement à trente et cinq et si le candidat est déjà titulaire d'une licence de pilote d'avion autre que la licence de base à vingt-cinq et cinq. »

Art. 4. — Le paragraphe 4.4.1 de l'annexe à l'arrêté susvisé est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

« 4.4.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence. »

Pour obtenir le brevet et la licence de pilote de ballon libre, le candidat doit, outre les conditions d'aptitude physique exigées, remplir les conditions suivantes :

a) Être âgé de 17 ans révolus ;

b) Avoir subi un entraînement sous le contrôle et la direction d'un instructeur qualifié comportant :

— pour le ballon à gaz : huit ascensions d'une durée totale d'au moins douze heures comprenant au moins une ascension en qualité de pilote jusqu'à une altitude de 2 000 mètres et deux ascensions seul à bord d'une durée totale d'au moins deux heures ; si le candidat est déjà titulaire de la mention « ballon libre à air chaud » cet entraînement peut être réduit à quatre ascensions d'une durée totale d'au moins six heures ;

— pour le ballon libre à air chaud : dix ascensions d'une durée totale d'au moins douze heures comprenant au moins une ascension en qualité de pilote jusqu'à une altitude de 1 000 mètres et deux ascensions seul à bord d'une durée totale d'au moins deux heures ; si le candidat est déjà titulaire de la mention « ballon libre à gaz », cet entraînement peut être réduit à cinq ascensions d'une durée totale d'au moins six heures.

c) Avoir satisfait à des épreuves au sol et en vol définies par arrêté ; si le candidat est déjà titulaire d'une mention, il doit, pour obtenir l'autre mention, satisfaire à une épreuve pratique au sol portant sur le maniement particulier du type de ballon considéré et les conditions de sécurité à observer pour son gonflement et son emploi. »

Art. 5. — Le paragraphe 4.6.1 de l'annexe à l'arrêté susvisé est modifié comme suit :

« 4.6.1. Conditions de délivrance.

4.6.1.1. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence.

(Dispositions identiques à celles de l'ancien paragraphe 4.6.1.)

4.6.1.2. Conditions exigées pour la délivrance du brevet et de la licence par équivalence.

Pour obtenir le brevet et la licence de base de pilote d'avion par équivalence, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

1^o Être titulaire :

— du brevet de pilote privé avion ou d'un brevet reconnu équivalent aux termes du sous-paragraphe 4.2.1.2 (1^o) ci-dessus ;

- ou de la licence élémentaire de pilote privé avion.

2^o Justifier de l'accomplissement, dans les six mois précédant la demande, de cinq heures de vol en qualité de pilote commandant de bord d'avion. Si le candidat ne remplit pas cette condition, il doit satisfaire à un contrôle d'un instructeur habilité portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance du brevet de base de pilote d'avion.

Lorsque le candidat obtient la licence de base sans contrôle en vol, l'autorité habilitée porte sur cette licence les autorisations additionnelles correspondant aux privilèges détenus par l'intéressé au titre de sa licence ou de sa licence élémentaire de pilote privé d'avion, dans les limites définies au paragraphe 4.6.2 ci-après.

Lorsque le candidat a dû satisfaire à un contrôle en vol pour obtenir la licence de base, seules les autorisations définitives mentionnées par l'instructeur habilité ayant effectué ce contrôle peuvent être reportées sur la licence de base.

Art. 6. - Le paragraphe 7.1.1.2 de l'annexe à l'arrêté susvisé est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

« 7.1.1.2. Privilèges de la qualification.

La qualification d'instructeur stagiaire de pilote de planeur permet à son titulaire de dispenser, sous la direction et le contrôle d'un pilote titulaire de la qualification d'instructeur, l'instruction en vol aux élèves pilotes et aux pilotes de planeur en vue de l'obtention du brevet et de la licence de pilote de planeur et de l'autorisation de vol sur la campagne prévue par le paragraphe relatif aux brevets et licence de pilote de planeur. »

Art. 7. - Le paragraphe 7.1.2.2 de l'annexe à l'arrêté susvisé est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

« 7.1.2.2. Privilèges de la qualification.

La qualification d'instructeur de pilote de planeur permet à son titulaire de dispenser l'instruction en vol aux élèves pilotes et aux pilotes de planeur en vue de l'obtention du brevet et de la licence de pilote de planeur et de l'autorisation de vol sur la campagne. »

Art. 8. - Les deux premiers alinéas du paragraphe 7.2.1.2 de l'annexe à l'arrêté susvisé sont abrogés et remplacés par les dispositions suivantes :

« Le détenteur de la qualification d'instructeur-adjoint de pilote privé avion est habilité à donner l'instruction en vol nécessaire pour la délivrance :

- de la licence de base de pilote d'avion et des autorisations additionnelles qui lui sont associées ;
- de la licence de pilote privé avion et des qualifications qu'elle comporte.

Toutefois pour donner l'instruction en vol nécessaire pour l'obtention d'une autorisation supplémentaire ou d'une qualification, l'instructeur-adjoint de pilote privé avion doit en détenir les privilèges. »

Art. 9. - Le paragraphe 7.2.2.2 de l'annexe à l'arrêté susvisé est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

« 7.2.2.2. Privilèges de la qualification.

Le détenteur de la qualification d'instructeur de pilote privé avion est habilité à donner ou à diriger l'instruction en vol nécessaire pour la délivrance :

- de la licence de base de pilote d'avion et des autorisations additionnelles qui lui sont associées ;
- de la licence de pilote privé avion et des qualifications qu'elle comporte.

Toutefois, pour donner ou diriger l'instruction en vol nécessaire pour l'obtention d'une autorisation supplémentaire ou d'une qualification, l'instructeur de pilote privé avion doit en détenir les privilèges.

En outre, pour donner ou diriger l'instruction en vol nécessaire pour l'obtention de la qualification de vol de nuit ou de la qualification « montagne », il doit satisfaire à des conditions supplémentaires fixées par les arrêtés relatifs à ces qualifications.

Pour donner ou diriger l'instruction en vol nécessaire pour l'obtention d'une première qualification du type bimoteur, il doit être agréé par le ministre chargé de l'aviation civile dans des conditions fixées par décision ministérielle.

Par ailleurs, le détenteur de la qualification d'instructeur de pilote privé avion est habilité, dans la limite de sa licence et de ses qualifications :

- à certifier l'aptitude pratique des candidats au brevet de base de pilote d'avion ;
- à délivrer les autorisations additionnelles prévues par le paragraphe relatif aux brevets et licence de base de pilote d'avion ;
- à certifier l'aptitude des candidats à une qualification de type d'avion ;
- à certifier l'aptitude des candidats au renouvellement d'une licence de base de pilote d'avion ou d'une licence de pilote privé avion lorsque les intéressés ne remplissent pas les conditions de renouvellement automatique de la licence considérée. »

Art. 10. - Le paragraphe 7.4.2 de l'annexe à l'arrêté susvisé est modifié comme suit :

Remplacer : « à ces titres », par : « à l'obtention ou au renouvellement de ces titres. »

Art. 11. - Le paragraphe 9.1 de l'annexe à l'arrêté susvisé est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

« 9.1. Les dispositions des paragraphes B et C de l'article 15 de l'arrêté du 7 avril 1952 cessent définitivement d'être applicables à compter du 1^{er} juillet 1985.

Les titulaires d'une licence élémentaire, concernés par ces dispositions, peuvent obtenir par équivalence le brevet et la licence de base de pilote d'avion, dans les conditions fixées au paragraphe 4.6.1.2 ci-dessus. »

Art. 12. - 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 à Paris, le 12 juin 1984.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
D. TENENBAUM

Le ministre des transports,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 13 novembre 1946, publiée dans sa version authentique en langue française par le décret n^o 69-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 25 janvier 1978 modifié fixant les conditions d'aptitude physique et mentale pour l'obtention des brevets, licences et qualifications du personnel navigant ;

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) et les arrêtés modificatifs ;

Vu l'arrêté du 19 juin 1984 relatif aux conditions générales d'utilisation des aéronefs civils.

Arrêté :

Art. 1^{er}. - Le deuxième alinéa du paragraphe 2.1 de l'annexe à l'arrêté du 31 juillet 1981 susvisé est abrogé.

Art. 2. - Le paragraphe 2.6 de l'annexe à l'arrêté du 31 juillet 1981 susvisé est abrogé.

Art. 3. - Le paragraphe 2.9 de l'annexe à l'arrêté du 31 juillet 1981 susvisé est abrogé.

Art. 4. - Le paragraphe 4.1.2 de l'annexe à l'arrêté du 31 juillet 1981 susvisé est modifié comme suit :

« 4.1.2. Privilèges du titulaire de la licence.

« Sous réserve des conditions relatives à l'inaptitude temporaire, aux privilèges particuliers et à l'expérience récente. »

(Le reste sans changement.)

Art. 5. - Le paragraphe 4.2.2 de l'annexe à l'arrêté du 31 juillet 1981 susvisé est modifié comme suit :

« 4.2.2. Privilèges du titulaire de la licence.

« a) Sous réserve des conditions relatives à l'inaptitude temporaire, aux privilèges particuliers, aux qualifications et à l'expérience récente. »

(Le reste sans changement.)

Art. 6. - Le paragraphe 4.3.2 de l'annexe à l'arrêté du 31 juillet 1981 susvisé est modifié comme suit :

« 4.3.2. Privilèges du titulaire de la licence.

« a) Sous réserve des conditions relatives à l'inaptitude temporaire, aux privilèges particuliers, aux qualifications et à l'expérience récente. »

(Le reste sans changement.)

Art. 7. - 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 à Paris, le 19 juin 1984.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
D. TENENBAUM

ARRÊTÉ MINISTÉRIEL du 19 juin 1984 relatif aux conditions générales d'utilisation des aéronefs civils.

Le ministre des transports,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 13 novembre 1946, publiée dans sa version authentique en langue française par le décret n^o 69-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 23 octobre 1962 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef ;

Vu l'arrêté du 15 février 1964 modifié relatif à la création du certificat d'exploitation radio-électrique de bord modifié par l'arrêté du 28 août 1978 ;

Vu l'arrêté du 6 septembre 1967 relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils, modifié par les arrêtés du 11 février 1969, du

9 janvier 1960, du 23 avril 1975, du 22 novembre 1978 et du 1^{er} février 1980 ;

Vu l'arrêté du 6 mars 1972 relatif aux vols à haute altitude ;

Vu l'arrêté du 27 novembre 1975 relatif aux parachutes de sauvetage utilisés à bord des aéronefs civils ;

Vu l'arrêté du 22 juillet 1976 relatif à l'installation d'un dispositif de mesure de distance (interrogateur DME) à bord des aéronefs ;

Vu l'arrêté du 11 mars 1977 relatif à l'installation du transpondeur de bord radar secondaire (SSR) ;

Vu l'arrêté du 17 mars 1978 relatif au maintien de l'aptitude au vol des aéronefs ;

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

Vu l'arrêté du 28 août 1978 relatif à l'obligation d'emport de radiobalise de détresse fonctionnant automatiquement à l'impact ;

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'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualification des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs) modifié par l'arrêté du 17 novembre 1981 ;

Vu l'arrêté du 14 janvier 1983 relatif au transport par air des marchandises dangereuses, des dépouilles mortelles et des animaux infectés et venimeux,

Arrête :

Art. 1^{er}. - Les conditions générales d'utilisation des aéronefs civils sont définies en annexe au présent arrêté. Toutefois des exigences distinctes des dispositions de cette annexe peuvent être imposées à certains aéronefs en raison de leur catégorie, de leur masse, de leur capacité d'emport, ou de la nature de leur utilisation. Ces mesures particulières font l'objet de textes spécifiques qui se substituent pour ces aéronefs aux dispositions de l'annexe au présent arrêté.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut autoriser certaines dérogations aux différentes dispositions de l'annexe au présent arrêté lorsque le demandeur peut justifier d'impossibilités ou de solutions particulières assurant un niveau de sécurité équivalent.

Art. 2. - Services compétents. Le ministre chargé de l'aviation civile peut faire effectuer les vérifications et la surveillance qu'il juge nécessaires pour l'application du présent arrêté par des organismes ou des services extérieurs à l'administration habilités à cet effet.

L'ensemble de ces organismes et services ainsi que ceux de l'administration susceptibles d'effectuer ces vérifications et cette surveillance, sont dénommés services compétents.

Art. 3. - Sont abrogés :

L'arrêté du 11 mars 1947 relatif à l'équipement de sauvetage devant se trouver à bord des aéronefs survolant la mer ;

L'arrêté du 23 janvier 1956 relatif à la fixation du poids maximum au décollage pour certains transports aériens avec des aéronefs ;

L'arrêté du 24 janvier 1961 relatif aux conditions techniques d'exploitation des aéronefs de tourisme et de travail aérien, modifié par les arrêtés du 10 novembre 1967 et du 17 mars 1978 ;

L'arrêté du 10 novembre 1967 relatif aux conditions techniques d'exploitation des aéronefs privés, modifié par les arrêtés du 8 février 1968, du 3 mai 1974, du 8 juillet 1976 et du 17 mars 1978.

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 et sera applicable trois mois après cette publication.

Fait à Paris, le 19 juin 1984.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile.
D. TENENBAUM

ANNEXE

CHAPITRE 1^{er}

Généralités

§ 1.1. Définitions

Pour l'application du présent arrêté, les termes ci-dessous sont employés avec les acceptions suivantes :

- France : on entend par France, le territoire de la République française au sens de l'article 2 de la convention relative à l'aviation civile internationale, susvisée ;

- aéronefs, aéroplanes et aérostats : les aéronefs, tels que définis à l'article L. 110-1 du code de l'aviation civile, sont répartis entre « aéroplanes » et « aérostats ».

On appelle « aéroplane » tout aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des forces aérodynamiques ; ils comprennent notamment les catégories suivantes : avions, giravions, planeurs.

On appelle « aérostat » tout aéronef dont la sustentation est principalement due à sa flottabilité dans l'air ; ils comprennent notamment les catégories suivantes : ballons libres ou captifs, dirigeables.

Aéronefs français : aéronefs inscrits au registre français ou détenteurs des marques provisoires prévues par l'article D. 121-7 du code

de l'aviation civile et aéronefs pour lesquels le pays d'immatriculation a délégué à la France ses fonctions de surveillance des conditions d'utilisation.

Aéronef « exploité » par une entreprise de transport aérien public :

Un aéronef est exploité par une entreprise de transport aérien public lorsqu'il est employé pour une opération de transport aérien public.

Aéronef « utilisé » par une entreprise de transport aérien public :

Un aéronef est utilisé par une entreprise de transport aérien public lorsqu'il est employé pour une opération autre que le transport aérien public telle que mise en place, convoi, entraînement des équipages.

Temps de vol : total de temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.

Zone de type V : sont considérées de type V les zones où l'infrastructure de radio-communication permet l'utilisation des ensembles émission-réception V.H.F. (ondes métriques) pour les liaisons à tout moment avec au moins une station au sol.

Zone de type H : sont considérées de type H les zones où l'infrastructure de radio-communication nécessite l'utilisation d'ensembles émission-réception H.F. (ondes décimétriques) pour les liaisons en tous points avec au moins une station au sol.

Vol acrobatique : ces termes couvrent notamment la voltige.

§ 1.2. Champ d'application.

Cette annexe prescrit, conformément à l'article premier du présent arrêté, les règles d'utilisation des aéronefs civils dans les limites de la France, et les règles d'utilisation des aéronefs français pour le survol :

- de la haute mer ;
- des territoires étrangers dans la mesure où elles ne contreviennent pas aux règles édictées par l'Etat survolé.

§ 1.3. Conditions d'utilisation particulières.

Nul ne peut utiliser :

- un avion ou un giravion équipé de 10 sièges ou plus à l'exception de tout siège pilote ;
 - un avion dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5 700 kilogrammes ;
 - un giravion dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 2 700 kilogrammes,
- sans se conformer à la réglementation technique applicable aux aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien et relative :
- au maintien de l'aptitude au vol et à l'entretien ;
 - aux performances et aux limitations d'exploitation ;
 - aux vols à haute altitude ;
 - aux règles d'aménagement et de sécurité ;
 - au survol de l'eau et des régions terrestres désignées ;
 - aux réserves de carburant et de lubrifiant.

CHAPITRE II

Obligations de l'équipage

§ 2.1. Commandant de bord.

Le commandant de bord peut déroger dans les limites fixées par le code de l'aviation civile à tout ou partie des règles de la présente annexe chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité. Il doit en rendre compte dans les quarante-huit heures au ministre chargé de l'aviation civile dans les mêmes conditions que celles prévues par l'article R. 425-1 du code de l'aviation civile, pour les navigants professionnels.

§ 2.2. Déficiences physiques.

2.2.1. Le titulaire d'une licence ou qualification doit s'abstenir d'exercer les privilèges de sa licence et qualifications dès qu'il a conscience d'une déficience physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en sécurité ces privilèges.

2.2.2. Le pilote commandant de bord doit veiller à ce qu'un vol :

a) Ne soit pas entrepris s'il a connaissance que l'un quelconque des membres de l'équipage de conduite n'est pas en mesure d'exercer ses fonctions pour des motifs tels que blessure, fatigue, maladie, effets de l'alcool ou d'agents pharmacodynamiques ;

b) Ne se poursuive pas au-delà de l'aérodrome d'atterrissage convenable le plus proche lorsque l'aptitude des membres de l'équipage de conduite à exercer leurs fonctions est sensiblement diminuée par suite d'un amoindrissement de leurs facultés résultant notamment de fatigue, de maladie ou d'un défaut de distribution d'oxygène.

§ 2.3. Connaissance du matériel.

Les membres de l'équipage réglementaire doivent avant le vol être familiarisés avec l'aéronef et son manuel de vol ou, à défaut, les documents acceptés comme équivalents. Ils doivent notamment être familiarisés avec l'équipement de bord, en particulier avec le matériel de sécurité et de sauvetage et les systèmes spéciaux.

§ 2.4. Vérifications avant le vol.

Le commandant de bord doit s'assurer avant le vol que l'aéronef est apte à l'exécution du vol projeté.

§ 2.5 Interruption du vol.

En cas d'anomalie technique de l'aéronef, ou d'un de ses éléments, compromettant la sécurité du vol, le commandant de bord doit choisir son itinéraire et sa destination en fonction des seuls éléments relatifs à la sécurité.

§ 2.6 Occupation des postes de membre d'équipage.

Tout membre de l'équipage doit :

a) Occuper le poste approprié à l'exercice de sa fonction et garder sa ceinture de sécurité et son harnais d'épaule (si celui-ci est installé) attachés pendant les phases de décollage et de montée initiale, d'approche finale et d'atterrissage ;

b) Occuper le poste approprié à l'exercice de sa fonction et garder sa ceinture de sécurité attachée pendant la phase de vol en route, sauf si :

- l'exécution de ses tâches exige qu'il se déplace ou se détache ;
- la satisfaction de ses besoins physiologiques l'exige.

Dans ces cas, un membre de l'équipage doit être en mesure d'assurer ses tâches pendant son absence.

Nota. - Cette obligation ne concerne pas les pilotes de ballons libres qui ne sont pas pourvus de sièges et de ceintures de sécurité.

§ 2.7. Conditions d'expérience récente.

2.7.1. Nul ne peut exercer les fonctions de commandant de bord d'un aérodyne transportant des passagers s'il n'a effectué dans les quatre-vingt-dix jours précédents au moins trois décollages et trois atterrissages complets au cours desquels il aura effectivement manœuvré seul les commandes, sur un aérodyne de même catégorie et, lorsqu'une qualification de type est exigée, de même type.

2.7.2. Nul ne peut exercer les fonctions de commandant de bord d'un avion transportant des passagers en vol à vue de nuit s'il n'a effectué sur avion, dans les six mois précédents, au moins cinq décollages et cinq atterrissages complets de nuit au cours desquels il aura effectivement manœuvré seul les commandes.

2.7.3. Nul ne peut exercer les fonctions de commandant de bord d'un hélicoptère transportant des passagers en vol à vue de nuit s'il n'a effectué sur hélicoptère, dans les quatre-vingt-dix jours précédents, au moins cinq circuits comprenant cinq décollages et cinq atterrissages de nuit au cours desquels il aura effectivement manœuvré seul les commandes.

2.7.4. Nul ne peut exercer les fonctions de commandant de bord d'un avion ou d'un hélicoptère en conditions de vol aux instruments si dans les six mois précédents il n'a effectué au moins six heures de vol dont trois au moins sur un aérodyne de même catégorie et six approches selon les règles de vol aux instruments, ou s'il n'a satisfait à un contrôle d'un instructeur habilité sur un aérodyne de même catégorie. Ce contrôle est mentionné par l'instructeur sur le carnet de vol de l'intéressé.

CHAPITRE III

Equipage

§ 3.1. Composition des équipages de conduite.

3.1.1. La composition de l'équipage est déterminée d'après le type de l'aéronef, les caractéristiques et la durée du voyage à effectuer ainsi que d'après la nature des opérations auxquelles l'aéronef est affecté.

Cette composition est fixée par l'utilisateur de l'aéronef. En aucun cas celle-ci ne peut être inférieure à celle indiquée comme minimale lors de la certification de l'aéronef.

3.1.2. Le commandant de bord doit être un pilote.

§ 3.2. Titres du personnel de conduite.

Nul ne peut exercer les fonctions d'un membre de l'équipage de conduite d'un aéronef ultra léger motorisé, d'un avion, d'un planeur, d'un hélicoptère ou d'un ballon libre (désignés comme aéronefs aux paragraphes 3.3, 3.4 et 3.5 ci-dessous) s'il n'est en mesure de justifier qu'il est titulaire de la licence correspondante en cours de validité, comportant toutes qualifications nécessaires, et des autorisations complémentaires nécessaires, ou d'une carte de stagiaire.

§ 3.3. Instruction.

3.3.1. Pour les besoins de l'instruction, un aéronef monoplace peut être piloté par un pilote en cours de qualification à condition d'y être autorisé par un instructeur habilité et d'être placé sous son contrôle.

3.3.2. Pour les besoins de l'instruction, un aéronef pour lequel un équipage de deux pilotes qualifiés est exigé peut être piloté par un pilote en cours de qualification de type à condition que l'autre pilote soit un instructeur habilité.

Nota. - Cette disposition ne s'applique pas lors des vols exercés contre rémunération par une entreprise de transport aérien.

§ 3.4. Origine des titres exigés des membres d'équipage de conduite des aéronefs français.

3.4.1. A l'exception des cas visés aux paragraphes 3.3.1, 3.3.2, 3.4.2 et 3.4.3, nul ne peut exercer des fonctions de membre d'équipage d'un aéronef français s'il n'est en mesure de justifier qu'il est

titulaire d'une licence française en cours de validité comportant les qualifications requises ou d'une licence étrangère comportant les qualifications requises, validée par le ministre chargé de l'aviation civile.

3.4.2. Lorsqu'un aéronef français est utilisé à l'intérieur d'un pays étranger, les membres d'équipage peuvent être titulaires de licences délivrées ou validées par ce pays.

Nota. - Cette disposition ne s'applique pas aux aéronefs français exploités à titre professionnel et contre rémunération par une entreprise française de transport aérien.

3.4.3. Tout aéronef français peut être piloté à titre privé en France par un pilote étranger, citoyen d'un Etat membre de la Communauté économique européenne sous réserve qu'il soit titulaire d'une licence et de qualifications correspondant au vol effectué, délivrées ou validées par l'Etat dont il a la nationalité et que cette licence et ces qualifications soient conformes aux dispositions de l'annexe 1 à la convention de l'aviation civile internationale, susvisée.

§ 3.5. Origine des titres exigés des membres d'équipage de conduite des aéronefs étrangers.

Nul ne peut exercer en France les fonctions de membre d'équipage de conduite d'un aéronef immatriculé à l'étranger s'il n'est titulaire d'une licence et de qualifications délivrées ou validées par l'Etat d'immatriculation et conformes aux dispositions de l'annexe 1 à la convention de l'aviation civile internationale, susvisée, ou s'il n'est titulaire d'une licence et de qualifications délivrées ou validées par la France.

Toutefois, un aéronef immatriculé à l'étranger et utilisé en France à titre privé peut être piloté par tout citoyen de l'un quelconque des pays membres de la Communauté économique européenne s'il est titulaire d'une licence et de qualifications correspondant au vol effectué sous réserve de l'accord du pays d'immatriculation de l'aéronef et qu'elles soient conformes aux dispositions de l'annexe 1 à la convention de l'aviation civile internationale, susvisée.

§ 3.6. Personnel chargé de la fonction sécurité-sauvetage.

Nul ne peut utiliser un aéronef français dont la capacité maximale certifiée et la configuration d'exploitation approuvée sont supérieures à 19 sièges passagers avec un nombre de personnes chargées de la fonction sécurité-sauvetage inférieur au plus élevé des deux nombres obtenus par le calcul ci-après :

a) une, si le nombre de passagers est au moins égal à 20 et 50 au plus ; au-delà, une personne supplémentaire par tranche complète ou incomplète de 50 passagers ;

b) le nombre, s'il y a lieu arrondi par défaut, égal à la moitié des issues de plain-pied dont est doté l'aéronef et reconnues comme issues de secours dans la configuration d'exploitation approuvée.

Pour les appareils comportant deux ponts, ce calcul est effectué en considérant chacun d'entre eux isolément.

Pour pouvoir exercer la fonction sécurité-sauvetage, les personnes doivent être capables d'effectuer les manœuvres d'utilisation des issues normales et de secours, des dispositifs d'évacuation, de flottabilité et de survie, et d'assurer la mise en œuvre de tous les équipements de sécurité-sauvetage dont l'aéronef est pourvu.

CHAPITRE IV

Utilisation

§ 4.1. Limitations d'utilisation des aéronefs.

Les limitations d'utilisation d'un aéronef, fixées par la documentation associée à son document de navigabilité et/ou par des plaquettes réglementaires apposées à bord, doivent être respectées.

§ 4.2. Aérodrome de dégagement en vol IFR.

Pour toute étape effectuée selon les règles de vol aux instruments, un aérodrome de dégagement au minimum doit être indiqué dans le plan de vol, excepté :

a) si les conditions suivantes sont simultanément remplies :

- la durée du vol n'exécède pas trois heures ;
- l'aérodrome de destination comporte deux pistes utilisables ;
- pendant les deux heures qui précèdent et les deux heures qui suivent l'heure prévue d'atterrissage, le plafond prévu à l'aérodrome de destination est de 300 mètres au-dessus de l'altitude de la trajectoire de ralliement (ou, si elle n'est pas indiquée, au-dessus de l'altitude de sécurité du secteur de 25 milles nautiques) et la visibilité y est de 8 kilomètres ;

b) si l'aérodrome de destination est isolé et s'il n'existe pas d'aérodrome de dégagement approprié.

§ 4.3. Aéronefs conçus pour le travail agricole, la lutte contre l'incendie ou le transport de charge à l'élingue.

Les aéronefs conçus pour le travail agricole, la lutte contre l'incendie ou le transport de charge à l'élingue et auxquels il n'a pas été délivré de certificat ou de laissez-passer de limitation de nuisances, ne peuvent être utilisés que dans les cas suivants :

- exécution de travaux directement reliés au travail agricole, à la lutte contre l'incendie ou au transport de charge à l'élingue ;
- entraînement de membres d'équipage pour l'exécution de ces travaux.

§ 4.4. Carburant, lubrifiant et autres produits consommables.

4.4.1. Quantités nécessaires pour entreprendre un vol : avions.

Un vol ne peut être entrepris si les quantités minimales suivantes de carburant, de lubrifiant et des autres produits consommables nécessaires à la sécurité des vols ne sont préalablement embarquées :

4.4.1.1. Pour tout vol, les quantités nécessaires pour voler trente minutes.

4.4.1.2. Pour toute étape effectuée selon les règles de vol à vue (VFR), les quantités nécessaires pour atteindre la destination prévue compte tenu des plus récentes prévisions météorologiques ou, à défaut, les quantités nécessaires sans vent majorées de dix pour cent, et pour poursuivre le vol :

a) De jour, pendant trente minutes au régime de croisière économique ;

b) De nuit, pendant quarante-cinq minutes au régime de croisière économique.

4.4.1.3. Pour toute étape effectuée selon les règles de vol aux instruments (IFR), les quantités nécessaires pour atteindre la destination prévue compte tenu des plus récentes prévisions météorologiques, du régime et de l'altitude prévus, puis pour rejoindre le plus éloigné des aérodromes de dégagement prévus au plan de vol et pour poursuivre le vol pendant quarante-cinq minutes au régime de croisière économique.

Dans le cas où il n'y a pas d'aérodrome de dégagement prévu au plan de vol, seules les quarante-cinq minutes sont à prendre en compte au-delà du point de destination prévu.

4.4.2. Quantités nécessaires pour entreprendre un vol : giravions et aérostats dirigeables.

Un vol ne peut être entrepris que si les quantités minimales suivantes de carburant, de lubrifiant et des autres produits consommables nécessaires à la sécurité des vols ne sont préalablement embarquées :

4.4.2.1. Pour tout vol, les quantités nécessaires pour voler vingt minutes.

4.4.2.2. Pour toute étape effectuée selon les règles de vol à vue (VFR), les quantités nécessaires pour atteindre la destination prévue compte tenu des plus récentes prévisions météorologiques ou, à défaut, les quantités nécessaires sans vent majorées de dix pour cent, et pour poursuivre le vol pendant vingt minutes au régime de croisière économique.

4.4.2.3. Pour toute étape effectuée selon les règles de vol aux instruments (IFR), les quantités nécessaires pour atteindre la destination prévue compte tenu des plus récentes prévisions météorologiques, du régime et de l'altitude de vol prévus, puis pour rejoindre la plus éloignée des hélistations ou aérodromes de dégagement prévus au plan de vol et pour poursuivre le vol pendant vingt minutes au régime de croisière économique.

Dans le cas où il n'y a pas d'aérodrome de dégagement prévu au plan de vol, seules les vingt minutes sont à prendre en compte au-delà du point de destination prévu.

4.4.3. Quantités nécessaires pour continuer un vol : tous aéronefs.

Outre les dispositions ci-dessus, nul ne peut poursuivre intentionnellement son vol sans que subsistent à bord les réserves de carburant nécessaires à :

a) Quinze minutes de vol pour un avion ;

b) Dix minutes de vol pour un giravion ou un aérostat dirigeable ;

c) Cinq minutes de vol pour une montgolfière.

4.4.4. Exceptions : les aéronefs utilisés pour les traitements agricoles, les largages de parachutistes et les remorquages de planeurs ou la compétition ne sont pas soumis aux dispositions des paragraphes 4.4.1, 4.4.2 et 4.4.3 ; les giravions utilisés pour le transport de charge externe à l'élingue ne sont soumis ni aux dispositions du paragraphe 4.4.2 ni aux exigences relatives aux réserves de carburant, lubrifiant et des autres produits consommables mentionnés au paragraphe 1.3.

§ 4.5. Restrictions d'occupation des aéronefs.

La présence à bord de toute personne n'ayant pas une fonction en relation avec le but du vol effectué est interdite :

a) Lors des vols de contrôle exigés à la suite d'opérations d'entretien ou de modifications affectant la navigabilité ;

b) Lors des vols de remorquage de planeurs ;

c) Lors des vols de remorquage de banderoles ou de tout autre objet autorisé ;

d) Lors des vols de largage de fret ou de parachutistes ;

e) Lors des vols de traitement agricole ou d'épandage de toute nature ;

f) Lors des vols de lutte contre l'incendie ;

g) Lors des vols de surveillance, d'inspection ou de prises de vue aériennes effectuées en dérogation aux règles de hauteur de survol ;

h) Lors de tous vols spéciaux autorisés en dérogation aux règles de l'air ou à la réglementation opérationnelle applicable ;

i) Lors de vols d'entraînement en vue d'acquérir une nouvelle licence ou une nouvelle qualification si les privilèges exercés dépassent ceux qui sont autorisés par les licences et qualifications dont ils sont déjà titulaires ;

j) Lors des vols de transport de charge externe à l'élingue par hélicoptère ;

k) Lors des vols d'hélicoptère ;

l) Lors des remorquages de navires par hélicoptère.

Toutefois ces dispositions n'interdisent pas la présence à bord de membres d'équipage à l'entraînement à ces divers types de vol, ou de personnes attendant d'occuper les postes correspondants dans le même but.

§ 4.6. Vols d'instruction ou de contrôle en conditions simulées de pilotage sans visibilité.

Nul ne peut assurer l'instruction ou le contrôle en condition simulée de pilotage sans visibilité si, de la place occupée par l'instructeur, la vigilance extérieure ne peut être assurée dans les conditions usuelles, à moins qu'un observateur supplémentaire ne soit utilisé.

§ 4.7. Approches de précision.

Nul ne peut effectuer avec un aéronef français des approches de précision des catégories I, II ou III s'il n'a obtenu une autorisation particulière et s'il ne se conforme aux conditions techniques relatives à de telles approches fixées par instruction.

§ 4.8. Dépôts de neige, de glace ou autre.

Un aéronef ne peut être utilisé que s'il a été débarrassé au préalable de tout dépôt de neige, de glace ou autre pouvant affecter les performances ou le bon fonctionnement de l'aéronef.

§ 4.9. Utilisation en conditions givrantes.

Un aéronef ne peut être utilisé dans des conditions givrantes connues ou prévues que s'il est équipé de dispositifs de protection contre le givrage, approuvés et en bon état de marche permettant d'effectuer le vol dans les conditions prévues ou effectivement rencontrées.

§ 4.10. Vols à haute altitude.

4.10.1. Sur un aéronef français dépourvu de cabine pressurisée, un pilote au moins doit utiliser le système d'inhalation d'oxygène pour toute durée de vol supérieure à 30 minutes entre les altitudes pression de 3 800 mètres exclue et 4 300 mètres incluse (niveaux de vol 125 à 140).

4.10.2. Sur un aéronef français dépourvu de cabine pressurisée, un pilote au moins doit utiliser le système d'inhalation d'oxygène pour toute la durée du vol à une altitude pression supérieure à 4 300 mètres (niveau de vol 140).

§ 4.11. Parachutes de sauvetage à bord des aéronefs français.

Lors de tout vol en planeur, à l'exception des planeurs propulsés et tout vol acrobatique, chaque occupant de l'aéronef doit être équipé d'un parachute de sauvetage.

CHAPITRE V

Consignes aux passagers

§ 5.1. Utilisation des ceintures et interdiction de fumer.

Le commandant de bord de tout aérodyne doit exiger des personnes à bord de ne pas fumer et d'attacher leurs ceintures de sécurité et le cas échéant leur harnais, pendant le décollage et l'atterrissage et en toutes circonstances où il l'estime nécessaire pour la sécurité.

§ 5.2. Instructions aux passagers.

5.2.1. Le commandant de bord de tout aéronef français transportant des passagers doit s'assurer que les passagers ont reçu en temps opportun les informations voulues sur :

a) les modalités de l'interdiction de fumer ;

b) l'utilisation des ceintures et harnais de sécurité ;

c) l'emplacement et les procédures d'utilisation des masques à oxygène et des gilets de sauvetage, le cas échéant. La démonstration relative aux gilets de sauvetage doit être faite de préférence avant le décollage précédent le survol de l'eau mais peut être différée à condition qu'elle soit réalisée avant le survol de l'eau ;

d) l'emplacement des accès passagers et des issues de secours et le moyen d'ouvrir ces dernières ;

e) éventuellement toute autre instruction particulière de sécurité liée à la spécificité de l'aéronef ou de son utilisation.

5.2.2. Ces informations ne sont pas exigées si le commandant de bord est assuré que les passagers connaissent déjà le contenu de l'exposé.

5.2.3. Si ces informations sont fournies au moyen de cartes, celles-ci doivent se trouver disposées en des emplacements commodément accessibles pour chaque passager et ne doivent contenir que des informations relatives au type et modèle d'aéronef sur lequel elles sont utilisées.

CHAPITRE VI

Règle d'aménagement et de sécurité à bord des aéronefs

§ 6.1. Aménagement des issues.

Les issues normales et de secours doivent comporter les indications permettant de les utiliser facilement même de nuit le cas échéant.

§ 6.2. Dispositions relatives aux fumeurs.

Si l'autorisation de fumer en cabine n'a pas été établie lors de la certification de l'aéronef, une ou éventuellement plusieurs plaquettes portant interdiction de fumer doivent être fixées en un ou plusieurs emplacements visibles de tous les occupants.

CHAPITRE VII

Documents de bord

Doivent se trouver à bord de chaque aéronef les documents énumérés ci-dessous :

§ 7.1. Pour tout vol :

a) la documentation à jour définissant les conditions et limites d'utilisation de l'aéronef et comprenant notamment celles qui ont été approuvées lors de l'attribution du document de navigabilité, documentation dont la forme est normalement le manuel de vol approuvé ou un manuel d'exploitation conforme à la réglementation applicable ;

b) les consignes particulières relatives aux opérations de secours et à l'utilisation des équipements de secours et des équipements spéciaux éventuels ;

c) le plan de vol de circulation aérienne lorsqu'il est établi.

Ces documents doivent être à la portée de l'équipage.

§ 7.2. Pour tout vol au cours duquel un atterrissage est prévu en dehors de l'aérodrome de décollage :

a) le certificat d'immatriculation ou le document équivalent ;

b) le document de navigabilité ;

c) le document de limitation de nuisances si celui-ci est exigible ;

d) la licence de station d'aéronef et le certificat d'exploitation de l'installation radio-électrique de bord, si l'aéronef en est équipé ;

e) les licences, qualifications et autorisations techniques des membres d'équipages ;

f) le livre de bord ou carnet de route.

§ 7.3. Pour tout vol comportant une dérogation aux conditions normales de vol :

- les dérogations éventuellement accordées à cet effet ou leurs copies.

Les documents exigés aux paragraphes ci-dessus doivent être tenus à jour et en état de validité. Ils doivent être présentés aux services compétents qui en feraient la demande.

§ 7.4. Pour les vols acrobatiques et les compétitions de vitesse :

Lorsqu'un aérodyne est utilisé pour un vol acrobatique ou pour une compétition de vitesse autour de pylônes, il n'est pas obligatoire d'emporter les documents prévus ci-dessus.

§ 7.5. Pour les planeurs :

L'emport de la documentation prévue au paragraphe 7.1. a) n'est pas obligatoire.

CHAPITRE VIII

Equipements

§ 8.1. Généralités.

8.1.1. Tout aéronef français doit être pourvu des équipements exigés lors de l'attribution de son document de navigabilité.

8.1.2. Tout aéronef français doit être pourvu des équipements requis pour son utilisation conformément aux paragraphes 8.2. à 8.13.

8.1.3. Les équipements doivent être d'un type approuvé.

Toutefois les aéronefs munis d'un C.N.R.A.C. utilisés selon les règles de vol à vue (V.F.R.) de jour ne sont tenus qu'à l'exigence du paragraphe 8.1.1.

§ 8.2. Equipements requis pour le vol effectué selon les règles de vol à vue de jour.

8.2.1. Pour utiliser un aérodyne en V.F.R. de jour en vue du sol ou de l'eau dans des espaces ou sur des trajets où les contacts radio ne sont pas obligatoires, les équipements suivants sont exigés :

- un anémomètre ;
- un altimètre ; celui-ci doit être du type sensible et ajustable si l'aérodyne est appelé à voler en espace contrôlé ;
- un compas magnétique compensable ;
- pour chaque moteur, les équipements nécessaires à son contrôle ;
- pour chaque réservoir de carburant, une jauge de niveau ;
- un indicateur de position pour les trains d'atterrissage rétractables des aérodyne motorisés ;
- pour les planeurs, un variomètre ;
- pour les giravions, un tachymètre de rotor principal ;
- un siège et une ceinture de sécurité pour chaque occupant âgé de plus de deux ans. Toutefois les aérodyne de largeur de parachutistes sont soumis à des dispositions particulières traitées par circulaire ;
- un harnais d'épaule aux places d'équipage technique et aux places avant lorsqu'il peut y avoir collision entre le corps de l'occupant et la structure qui lui fait face dans les conditions d'accélération d'un atterrissage forcé, et pour tout siège divergeant de plus de 18° par rapport au plan de symétrie de l'appareil. Cette exigence

sera applicable au 1^{er} juillet 1984 pour tout aérodyne ayant effectué son premier vol après le 1^{er} janvier 1983 et muni d'un certificat de navigabilité, et pour tout autre aérodyne qui effectuera son premier vol après le 1^{er} juillet 1986 :

- une radiobalise de détresse fonctionnant automatiquement à l'impact (R.B.D.A.) sauf si l'aérodyne n'est pas motopropulsé ou s'il est titulaire d'un certificat de navigabilité restreint (C.N.R.A.) ou s'il reste en tours de piste ou radio à moins de 25 milles nautiques de l'aérodrome où il est basé.

8.2.2. Dans les autres cas pour tout aérodyne :

En plus des équipements mentionnés au paragraphe 8.2.1. :

- un émetteur-récepteur V.H.F. ;
- un récepteur V.O.R. ou radiocompas automatique ;
- un émetteur-récepteur H.F. (dans le cas de vol en zone de type H).

§ 8.3. Equipements requis pour le vol effectué selon les règles de vol à vue de nuit.

Pour utiliser un aérodyne en VFR de nuit, les équipements suivants sont exigés en plus de ceux requis au paragraphe 8.2. :

- un indicateur gyroscopique de roulis et de tangage (horizon artificiel) ;
- un deuxième horizon ou un indicateur gyroscopique de taux de virage avec un indicateur intégré de dérapage (indicateur bille - aiguille) alimenté indépendamment du premier horizon ;
- un indicateur de dérapage si l'aérodyne est équipé de deux horizons artificiels ;
- un indicateur gyroscopique de direction (conservateur de cap) ;
- un deuxième altimètre sensible et ajustable et d'une graduation de 304,80 mètres par tour (1000 pieds par tour) si le premier altimètre n'a pas déjà ces caractéristiques ;
- un variomètre ;
- les feux de navigation prévus à l'appendice B de l'annexe I aux articles D 131-7 à D 131-10 du code de l'aviation civile ;
- un feu anticollision ;
- un phare d'atterrissage ; ce phare sera réglable en site depuis la place pilote sur les giravions à moins qu'un ou plusieurs phares fixes ne suffisent pour l'approche et l'atterrissage ;
- un dispositif d'éclairage des instruments de bord et des appareils indispensables à la sécurité ;
- un jeu complet de fusibles de rechange ou trois fusibles de chacun des calibres prévus ;
- une lampe électrique autonome.

§ 8.4. Equipements requis pour le vol effectué selon les règles de vol aux instruments.

Pour utiliser un aérodyne ou un aérostat dirigeable en IFR en dehors des approches de précision de catégorie II et III pour lesquelles peuvent être exigés des équipements supplémentaires, les équipements suivants sont exigés en plus de ceux prévus au paragraphe 8.2.

8.4.1. Cas des aéronefs pour lesquels la date de référence des conditions techniques de certification de type française est postérieure au 15 juin 1974 :

- équipements exigés par les conditions techniques de la certification ou de l'extension de certification de type autorisant l'aéronef à une utilisation en régime IFR.

La liste de ces équipements ne peut être inférieure à la liste suivante :

- un horizon artificiel gyroscopique comportant un indicateur de panne d'alimentation sur ou à proximité de l'instrument ;
- un deuxième horizon artificiel ou un indicateur gyroscopique de taux de virage, combiné avec un indicateur intégré de dérapage (indicateur bille - aiguille) comportant sur ou à proximité de l'instrument un indicateur de dérapage ;
- un indicateur de dérapage si l'aérodyne a deux horizons artificiels ;
- un indicateur gyroscopique de direction dit Conservateur de cap ;
- un deuxième altimètre sensible, ajustable et d'une graduation de 304,80 mètres par tour (1000 pieds par tour) et de caractéristiques identiques au premier altimètre ;
- un variomètre gradué en pieds par minute et comportant deux butées ;
- deux circuits de pression statique indépendants avec possibilité d'interconnexion entre les deux ;
- un dispositif de dégivrage de l'antenne anémométrique ;
- un thermomètre lisible depuis la place pilote indiquant la température extérieure ;
- un thermomètre carburateur donnant la température du mélange carburé pour les moteurs à carburateur ;
- un chronographe à trotteuse centrale, avec déclenchement à la demande, compteur de minutes, remise à zéro avec et sans arrêt de la trotteuse ;
- un ou des feux anti-collision ;
- deux ensembles microphones écouteurs, ou deux microphones et un ensemble d'écouteurs et un haut-parleur de cabine ;
- un deuxième émetteur-récepteur VHF. ;

- un deuxième moyen de navigation de façon à ce que l'aéronef soit équipé d'un récepteur VOR et d'un radio compas automatique ;
- un ensemble ILS comprenant les récepteurs de radiophare d'alignement de piste, de radiophare d'alignement de descente et de radiobornes 75 MHz ;

- un transpondeur de bord radar secondaire (SSR), capable de répondre aux interrogations :

- mode A 4096 codes à l'intérieur des régions d'information de vol métropolitaines ;

- mode C avec transmission automatique d'altitude-pression à l'intérieur des espaces définis dans les publications d'information aéronautique ;

- un dispositif de mesure de distance (DME) à l'intérieur de certains espaces définis dans les publications d'information aéronautique ;

- des sources d'énergie électrique conçues de façon à ce que la panne d'une source ne puisse compromettre le fonctionnement des sources restantes ;

- les alarmes nécessaires à la sécurité et des moyens de contrôle permettant de vérifier le fonctionnement du système de génération électrique ;

- lorsque l'avion est équipé de fusibles, un jeu de fusibles de rechange ou au moins deux fusibles de chaque calibre. Les fusibles doivent être clairement repérés par circuit et le calibre de chaque fusible doit être indiqué sur le porte-fusible ;

- des feux de position ;
- des phares d'atterrissage et de roulage dont la mise en œuvre ne demande pas d'habileté particulière du pilote dans les cas normaux où ils sont susceptibles d'être utilisés ;

- un système d'éclairage d'intensité réglable permettant la lecture et l'utilisation des différents instruments de bord et des dispositifs indispensables à la sécurité du vol ;

- un système d'éclairage fixe de secours indépendant du précédent permettant la lecture des instruments de bord principaux ;

- une lampe électrique autonome par membre d'équipage minimal ;

- un dispositif d'augmentation de stabilité qui peut être un pilote automatique, lorsque le manque de stabilité de l'aéronef a pour effet d'accroître d'une façon importante la charge de travail de l'équipage minimal de conduite.

8.4.2 - Cas des autres aéronefs :

- un horizon artificiel ;
- un deuxième horizon ou un indicateur gyroscopique de taux de virage (aiguille) ;

- un indicateur de dérapage ;

- un indicateur gyroscopique de direction (conservateur de cap) ;

- les instruments indiquant que les alimentations des instruments gyroscopiques fonctionnent correctement ;

- un deuxième altimètre, sensible, ajustable et d'une graduation de 304,80 mètres par tour (1 000 pieds par tour) ;

- un variomètre ;

- une prise de pression statique de secours ;

- un dispositif de dégivrage de l'anémomètre avec alarme ;

- un thermomètre extérieur ;

- un chronomètre ;

- un ou des feux anticollision réglementaires ;

- un deuxième émetteur-récepteur VHF ;

- un deuxième moyen de navigation de façon à ce que l'aéronef soit équipé d'un récepteur VOR et d'un radio compas automatique ;

- un ensemble ILS comprenant les récepteurs de radiophare d'alignement de piste, de radiophare d'alignement de descente et de radioborne 75 Hz ;

- des feux de position ;

- un phare d'atterrissage ;

- un dispositif d'éclairage des instruments de bord et des appareils indispensables à la sécurité ;

- un groupe de fusibles de rechange ou, au moins, deux fusibles de rechange de chaque calibre lorsque l'avion est équipé de fusibles ;

- une lampe électrique autonome par membre d'équipage minimal.

§ 8.5. Installation des équipements en utilisation IFR.

1. Pour l'utilisation en IFR des multimoteurs l'installation doit comprendre au moins deux sources indépendantes d'énergie, des moyens manuels ou automatiques pour sélectionner l'une ou l'autre source d'énergie et des moyens pour contrôler le fonctionnement de chacune des sources. Des sources d'énergie entraînées par le même moteur ne sont pas considérées comme indépendantes.

En outre, l'installation et les circuits d'alimentation des instruments gyroscopiques doivent être tels que la défaillance d'un instrument ou une insuffisance de l'énergie fournie par une des sources ne puissent empêcher l'alimentation convenable des autres instruments ou l'alimentation provenant de l'autre source.

2. Pour l'utilisation en IFR des monomoteurs, les deux horizons artificiels ou l'horizon artificiel et l'indicateur gyroscopique de taux de virage doivent être alimentés par des sources d'énergie différentes.

§ 8.5. Zone à infrastructure radioélectrique particulière.

Les aéronefs opérant exclusivement dans une zone d'exploitation

présentant une infrastructure radio particulière peuvent être équipés d'installations radioélectriques différentes de celles définies ci-dessus. La composition de l'équipement est alors approuvée par le ministre chargé de l'aviation civile, après étude spéciale, dans chaque cas.

§ 8.6. Plaquettes.

Une plaquette visible à bord doit être installée pour indiquer les aptitudes éventuelles soit à l'IFR soit au VFR de nuit, des aérodynes non soumis aux dispositions du paragraphe 1.3.

§ 8.7. Equipements exigés pour l'instruction en vol.

Nul ne peut dispenser l'instruction de pilotage en vol à bord d'un aérodyne non équipé de doubles commandes principales de vol et de doubles commandes de moteur si ces dernières ne sont pas facilement accessibles depuis les deux postes.

§ 8.8. Harnais.

8.8.1. Nul ne peut utiliser les aérodynes mentionnés ci-dessous si leurs sièges ne sont pas pourvus de harnais à quatre points d'attache au moins :

- les planeurs ;
- les avions et giravions de traitement agricole ;
- les avions remorqueurs de banderole ou de planeur.

8.8.2. Nul ne peut utiliser un aérodyne de catégorie acrobatique si les sièges ne sont pas pourvus de harnais à cinq points d'attache.

§ 8.9. Equipements requis pour le vol à haute altitude.

1. L'aéronef français dépourvu de cabine pressurisée ne peut être utilisé :

a) A une altitude pression supérieure à 3 800 mètres (niveau de vol supérieur à 125) que si chaque membre de l'équipage minimal de conduite dispose d'un système d'inhalation et d'une réserve d'oxygène lui permettant l'inhalation d'oxygène pendant toute la durée du vol au-dessus de 3 800 mètres ;

b) A une altitude pression supérieure à 4 600 mètres (niveau de vol supérieur à 150) que si chaque personne à bord dispose d'un système d'inhalation et d'une réserve d'oxygène lui permettant l'inhalation d'oxygène pendant toute la durée du vol au-dessus de 4 600 mètres.

2. Un aéronef français pourvu d'une cabine pressurisée ne peut être utilisé que :

a) S'il est équipé d'un dispositif avertisseur fonctionnant lorsque l'altitude pression de la cabine dépasse 3 000 mètres ;

b) Pour tout vol au cours duquel, en cas de dépressurisation, l'altitude pression de la cabine pourrait être supérieure à 3 600 mètres, chaque membre de l'équipage de conduite de l'aéronef dispose d'un masque et d'une réserve d'oxygène suffisante pour l'alimenter pendant toute la durée du vol à ces altitudes et en aucun cas pendant moins de deux heures.

Si le niveau de vol est égal ou supérieur au niveau 300 (9 000 mètres), chaque membre de l'équipage de conduite de l'aéronef dispose d'un masque respiratoire tel que la pose et la mise en fonctionnement puissent être effectuées en moins de cinq secondes en se servant d'une seule main. Ce masque doit être équipé d'un système de communication à commutations simples permettant des échanges instantanés entre membres de l'équipage et vers l'extérieur.

c) Si le niveau de vol est supérieur au niveau 300 (9 000 mètres), s'il est équipé en sus des équipements prévus aux paragraphes suivants, d'appareils portatifs de secours (ou de tout dispositif agréé d'une souplesse d'emploi équivalente) assurant la fourniture d'oxygène pour 2 p. 100 des passagers et une personne au moins et ce pendant toute la durée du vol où l'altitude de la cabine reste supérieure à 2 500 mètres après qu'ait été effectuée une descente consécutive à une dépressurisation ;

d) Si le niveau de vol est supérieur au niveau 250 (7 500 mètres), s'il est équipé d'équipements pour tous les passagers. La quantité d'oxygène à prévoir doit être suffisante pour alimenter tous les passagers pendant toute la durée du vol au-dessus du niveau 150 (4 500 mètres) et en aucun cas pendant moins de dix minutes et pour au moins 10 p. 100 des passagers pendant toute la durée du vol entre le niveau 150 (4 500 mètres) et le niveau 120 (3 600 mètres).

Lorsque les équipements pour tous les passagers sont exigés, un masque à oxygène alimenté doit être à la disposition de chaque passager quel que soit le siège qu'il occupe.

Si l'aéronef est exploité au-dessus du niveau de vol 300 (9 000 mètres) la présentation des masques doit être automatique au plus tard quand l'altitude pression de la cabine atteint 4 200 mètres. Le nombre total de masques normalement alimentés doit être supérieur d'au moins 10 p. 100 à celui des sièges : les masques en sur-nombre doivent être dans la mesure du possible répartis uniformément tout au long de la cabine. Deux masques normalement alimentés doivent être installés en supplément dans chaque compartiment séparé mis à la disposition des passagers et notamment les toilettes. Des masques alimentés doivent être immédiatement disponibles dans les compartiments réservés à l'équipage complémentaire de bord notamment les offices.

§ 8.10. Equipements requis pour le survol de l'eau.

8.10.1. Un gilet de sauvetage ou un dispositif individuel équivalent pour chaque personne à bord, et rangé de telle manière qu'elle puisse l'atteindre facilement de son siège ou de sa couchette, doit se trouver à bord de tout aérodyne lorsqu'il peut être amené à se

trouver à plus de 50 milles nautiques de la côte ou, si l'aérodyne ne peut maintenir le vol horizontal en cas de panne d'un moteur lorsqu'il est utilisé pour un vol pouvant l'amener en croisière à s'éloigner de la côte à une distance supérieure à celle qu'il peut parcourir en vol plané ou avec les moteurs restant en fonctionnement.

Les gilets de sauvetage ou les dispositifs individuels doivent être munis au moins d'une lampe électrique fonctionnant au contact de l'eau ou à défaut d'une lampe électrique étanche et d'un sifflet.

8.10.2. Tout aérodyne utilisé pour le survol de l'eau doit être doté, lorsqu'il peut être amené à se trouver à une distance par rapport à la côte supérieure à 100 milles nautiques dans le cas d'un aérodyne monomoteur, ou supérieure à 200 milles nautiques dans le cas d'un aérodyne multimoteur pouvant poursuivre son vol avec un moteur hors de fonctionnement :

a) D'un émetteur-récepteur de communication radio portatif de survie, étanche, possédant sa propre alimentation d'énergie, fonctionnant sur les fréquences 121,5 et 243 MHz, d'un type approuvé et pouvant être utilisé hors de l'aéronef par des personnes sans qualification spéciale ;

b) De canots de sauvetage en nombre suffisant pour recevoir toutes les personnes se trouvant à bord et rangés de manière à pouvoir être facilement utilisés en cas d'urgence.

Chaque canot de sauvetage doit être muni au moins :

- d'un miroir de signalisation normalisé grand modèle ;
- de deux fusées parachute de couleur rouge ;
- d'une lampe électrique fonctionnant au contact de l'eau ou à défaut d'une lampe électrique étanche ;
- de matériels de survie ;
- un litre d'eau douce par personne à bord ou un système de sachets ou de pains de fluorescéine d'une masse d'au moins 300 grammes ;
- d'une trousse médicale de premier secours comprenant des médicaments antigestifs, antinauphiques, calmants, tonocardiaques, du collyre, des produits antiseptiques et un nécessaire à pansement.

8.10.3 Tout hydravion, tout avion amphibie utilisé comme hydravion doit être équipé :

a) D'un gilet de sauvetage ou d'un dispositif individuel équivalent pour chaque personne se trouvant à bord et rangé de telle manière qu'elle puisse l'atteindre facilement de son siège ou de sa couchette et,

b) S'il y a lieu, de l'équipement nécessaire pour émettre les signaux sonores prescrits par le règlement international pour prévenir les abordages en mer ;

c) D'une ancre ;

d) D'une ancre flottante lorsqu'elle est nécessaire pour faciliter les manœuvres.

8.10.4 Equipements particuliers aux giravions.

Chaque fois que des équipements de secours sont exigés pour le survol de l'eau, les giravions doivent en plus être équipés d'un dispositif assurant la flottabilité de l'appareil permanent ou à déploiement rapide.

§ 8.11 Equipements requis pour le survol des régions terrestres désignées.

Tout aéronef utilisé pour un vol au-dessus de régions terrestres qui ont été désignées par l'Etat intéressé comme régions où les opérations de recherche et de sauvetage seraient particulièrement difficiles et où les rescapés d'un éventuel atterrissage forcé se trouveraient en danger du fait des conditions climatiques, d'environnement et du manque de subsistance, doit être équipé d'un dispositif de signalisation et d'un équipement de survie et de secours approprié à la région survolée.

Le dispositif de signalisation doit comprendre au moins :

- un miroir de signalisation normalisé grand modèle ;
- deux fusées parachute de couleur rouge ;
- une lampe électrique à piles activables ;
- trois bandes pour signaux sol air (rouge d'un côté, blanche de l'autre) de 3 mètres sur 0,30 mètre avec le code international imprimé sur chaque bande ;
- un émetteur récepteur de communication radio portatif de survie possédant sa propre alimentation d'énergie, fonctionnant sur les fréquences 121,5 et 243 MHz, d'un type approuvé et pouvant être utilisé hors de l'aéronef par des personnes sans qualification spéciale.

L'équipement de survie et de secours doit être adapté aux itinéraires et comprendre au moins :

- des vivres et de l'eau potable calculées sur une alimentation de secours d'au moins un jour ;
- une trousse médicale individuelle de premier secours comprenant des médicaments antigestifs, calmants, tonocardiaques, antipaludéens, du collyre, des produits antiseptiques et un nécessaire à pansement.

CHAPITRE IX

Chargement

§ 9.1 Dispositions générales.

9.1.1. Le commandant de bord d'un aéronef doit s'assurer que le chargement respecte à tout moment du vol les limitations de masse

et de centrage fixées par la documentation associée au document de navigabilité.

9.1.2. Il doit en outre exiger le débarquement de toute personne, animal ou cargaison présentant un danger pour la salubrité ou la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants.

9.1.3. Le chargement de l'appareil ne doit pas créer d'obstruction pour la circulation des occupants à bord et doit laisser libre l'accès aux issues normales et de secours.

§ 9.2. Utilisation des sièges.

Un aéronef français à l'exception des ballons libres ne peut être utilisé s'il n'est équipé de façon à offrir à chaque occupant une place assise ou couchée munie des ceintures et attaches requises pour le type d'aéronef et le mode d'utilisation considérés.

Toutefois le transport des enfants est soumis aux dispositions suivantes :

a) Sauf dans les cas où est exigé un harnais complet ou un parachute de sauvetage, un enfant âgé de moins de deux ans doit être tenu dans les bras de l'adulte qui l'accompagne, à moins qu'un dispositif agréé ne soit disponible ;

b) Deux enfants âgés de deux à douze ans de corpulence comparable peuvent occuper le même siège et y être attachés par la même ceinture, si l'on a pu s'assurer avant le vol que l'un des deux au moins est capable d'attacher et de détacher la ceinture conformément aux instructions, ou qu'un occupant adulte et voisin est en mesure de s'en charger pour eux ;

c) Il sera admis pour les calculs de masse et de centrage que le poids d'un enfant de douze ans est de 35 kilogrammes, le poids d'un adulte de sexe masculin est de 75 kilogrammes et le poids d'un adulte de sexe féminin est de 65 kilogrammes.

En aucun cas le nombre total des passagers à bord, âgés de deux ans et plus, ne peut dépasser le nombre maximal de passagers fixé lors de la délivrance du certificat de navigabilité de type.

§ 9.3. Bagages.

Sur les aéroplanes d'une capacité supérieure à 19 sièges passagers, tout bagage d'une masse supérieure à 5 kilogrammes doit être déposé dans un compartiment à bagages ou à fret approuvé à cet effet, utilisé conformément aux limitations d'emploi fixées par la documentation associée au document de navigabilité, ou sous un siège de telle façon qu'il ne puisse glisser en cas d'atterrissage forcé.

§ 9.4. Chargement du fret.

Dans un aéronef français le fret doit :

a) Etre déposé dans un casier, un compartiment ou un emplacement approuvé à cet effet ;

b) Etre arrimé de façon conforme aux prescriptions fournies par la documentation associée au document de navigabilité ;

c) Etre emballé de façon à prévenir tout renversement ou déplacement, tout débordement de liquide, fuite de matière granuleuse ou dispersion d'éléments séparables ;

d) Ne pas dépasser les charges limites des sièges, des casiers, des planchers suivant leur section et des points d'ancrage ;

e) Ne pas créer d'obstruction pour la circulation des occupants à bord, ni obstruer l'accès aux issues normales et de secours.

Enfin, si la classification du compartiment à fret correspond à celle nécessitant une accessibilité qui permette aux membres d'équipage d'atteindre effectivement toute partie du compartiment avec le contenu d'un extincteur à main, le chargement doit être disposé de façon à assurer cette accessibilité.

ARRÊTÉ INTERMINISTÉRIEL du 5 juillet 1984 relatif à la création d'une carte de stagiaire de personnel navigant commercial.

Le ministre des transports et le ministre de la défense,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 13 novembre 1946, publiée dans sa version authentique en langue française par le décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 et, notamment, les chapitres XII et XIII de l'annexe VI ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment l'article L. 426.1 ;

Vu l'arrêté du 5 juillet 1984 relatif au certificat de sécurité et sauvetage ;

Vu l'arrêté du 20 août 1956 modifié notamment par l'arrêté du 5 juillet 1984 relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien ;

Vu l'arrêté du 5 juillet 1984 relatif à l'attestation d'aptitude physique et mentale du personnel navigant commercial ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

Arrêtent :

Art. 1^{er}. - Il est créé une carte de stagiaire de personnel navigant commercial. Cette carte est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile. Elle est valable vingt-quatre mois au terme desquels elle ne peut être renouvelée qu'une fois pour une période de même durée.

Elle permet notamment à son détenteur d'être inscrit par l'exploitant sur la liste d'équipage à condition qu'il reste titulaire d'une attestation d'aptitude physique et mentale du personnel navigant commercial en état de validité.

Art. 2. - Pour obtenir une carte de stagiaire, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

- a) Être âgé de dix-huit ans révolus ;
- b) Être titulaire de l'attestation d'aptitude physique et mentale du personnel navigant commercial ;
- c) Avoir une attestation d'emploi en tant que personnel navigant commercial ou un engagement de formation émanant d'une entreprise de transport aérien.

Art. 3. - Les cartes de stagiaires délivrées avant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté conservent leur validité durant une période de vingt-quatre mois depuis leur date de délivrance sous réserve que leur titulaire soit en possession de l'attestation d'aptitude physique et mentale du personnel navigant commercial en état de validité.

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 à Paris, le 5 juillet 1984.

Le ministre des transports.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile.
D. TENENBAUM

Le ministre de la défense.

Pour le ministre et par délégation :
Le chef de service à la direction de la fonction militaire
et des affaires juridiques
J. DAUMARD

ARRÊTÉ INTERMINISTÉRIEL du 5 juillet 1984 relatif au certificat de sécurité et sauvetage.

Le ministre des transports et le ministre de la défense,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 13 novembre 1946, publiée dans sa version authentique en langue française par le décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969, et notamment les chapitres XII et XIII de l'annexe VI ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 20 août 1956, modifié notamment par l'arrêté du 5 juillet 1984, relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien ;

Vu l'arrêté du 5 juillet 1984 relatif à la création d'une carte de stagiaire de personnel navigant commercial ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,

Arrêtent :

TITRE I^{er}

Dispositions générales

Art. 1^{er}. - Le certificat de sécurité et sauvetage sanctionne un ensemble de connaissances de base théoriques et pratiques nécessaires pour exercer la fonction sécurité-sauvetage.

Art. 2. - Le présent arrêté a pour objet de définir les conditions de délivrance du certificat de sécurité et sauvetage, le programme des connaissances exigées, les modalités de l'examen et la consistance des épreuves pour l'obtention de ce certificat.

Art. 3. - Pour obtenir le certificat de sécurité et sauvetage, le candidat doit remplir les conditions suivantes :

- a) Satisfaire aux épreuves fixées au titre II du présent arrêté ;
- b) Justifier, en qualité de navigant professionnel ou de personnel navigant commercial stagiaire, de l'accomplissement de soixante heures de vol à bord d'un aéronef effectuant du transport aérien public de passagers en tant que membre d'équipage, attestant par là même l'acquisition des connaissances pratiques nécessaires.

Art. 4. - Le certificat de sécurité et sauvetage est définitivement acquis à son titulaire.

Art. 5. - Conformément à l'article D. 421-2 du code de l'aviation civile, le certificat de sécurité et sauvetage permet à son titulaire d'être inscrit sur le registre du personnel navigant de l'aéronautique civile, section D, sous réserve de remplir les autres conditions prévues par la législation et la réglementation en vigueur.

TITRE II

Modalités de l'examen et consistance des épreuves

Art. 6. - Les épreuves prévues à l'article 3 du présent arrêté comprennent des épreuves théoriques, une épreuve de natation et des épreuves pratiques :

1. Les épreuves théoriques sont écrites. Elles portent sur le programme des connaissances défini en annexe au présent arrêté. Elles comportent une épreuve de sécurité et sauvetage et une épreuve de secourisme.

2. L'épreuve de natation est destinée à vérifier l'aisance dans l'eau du candidat. A cet effet, chaque candidat doit sauter à l'eau du bord de la piscine, nager cinquante mètres, sans arrêt, en deux minutes au maximum.

3. Les épreuves pratiques comportent une épreuve de sécurité et sauvetage et une épreuve de secourisme.

a) L'épreuve pratique de sécurité et sauvetage porte sur les exercices pratiques définis au paragraphe B.1 de l'annexe au présent arrêté. Elle comporte au minimum pour chaque candidat :

- l'extinction d'un feu à l'aide d'un extincteur de type approprié, le candidat s'étant au préalable équipé d'un moyen portatif fournissant de l'oxygène ;
- l'utilisation, simulée si nécessaire, d'un moyen de signalisation ;
- le remorquage dans l'eau, sur 25 mètres, d'une personne munie d'un gilet de sauvetage, le candidat ayant lui-même sauté à l'eau un gilet de sauvetage à la main et s'en étant équipé, ou l'embarquement dans un canot ou un moyen similaire de sauvetage collectif.

b) L'épreuve de secourisme porte sur les exercices pratiques définis au paragraphe B.2 de l'annexe au présent arrêté. Elle comporte au minimum pour chaque candidat :

- l'exécution correcte d'un bandage ;
- une immobilisation de fracture ;
- un exercice de respiration artificielle type bouche-à-bouche avec massage cardiaque externe effectué sur mannequin.

Une partie des exercices des épreuves pratiques de sécurité et sauvetage peut être passée à l'occasion de l'épreuve de natation.

La durée et le coefficient de chaque épreuve sont déterminés comme suit :

1. Epreuves théoriques :
Sécurité et sauvetage : durée : 1 heure ; coefficient : 3 ;
Secourisme : durée : 1/2 heure ; coefficient : 1.
2. Epreuve de natation : durée 2 minutes au maximum ; éliminatoire.

3. Epreuves pratiques :
Sécurité et sauvetage : durée non limitée ; coefficient : 4 ;
Secourisme : durée non limitée ; coefficient : 2.

Art. 7. - Un jury d'examen est désigné par le ministre chargé de l'aviation civile : il peut décider que certaines épreuves doivent avoir lieu au sein des entreprises de transport aérien, avec des matériels ou à bord d'aéronefs ou de simulateurs d'entraînement appartenant aux entreprises de transport aérien.

Art. 8. - Si l'épreuve de natation n'est pas réussie, le candidat est éliminé.

Toute note inférieure à 10 sur 20 à l'une des épreuves théoriques ou pratiques de sécurité et sauvetage ou de secourisme est éliminatoire.

Art. 9. - Seuls sont déclarés reçus les candidats ayant obtenu une note moyenne supérieure ou égale à 12 sur 20, après application des coefficients prévus à l'article 6 précédent.

Art. 10. - Les candidats titulaires du diplôme d'Etat de maître-nageur sauveteur sont regardés comme ayant satisfait à l'épreuve de natation sans avoir à s'y présenter.

Art. 11. - Les sanctions pouvant être appliquées à l'encontre de tout candidat ayant commis une fraude au cours des examens sont les suivantes :

- exclusion de la session d'examen en cours par décision du président du jury (après audition du candidat) ;
- interdiction (après audition du candidat) de se présenter ultérieurement à une ou plusieurs sessions d'examens du personnel navigant par décision du ministre chargé de l'aviation civile sur proposition du président du jury.

Art. 12. - L'Ecole nationale de l'aviation civile est chargée de l'organisation des épreuves prévues par le présent arrêté.

Art. 13. - Sont abrogées toutes dispositions contraires au présent arrêté et notamment l'arrêté du 24 mai 1955 relatif au certificat de sécurité et sauvetage, modifié par les arrêtés des 15 juillet 1955, 8 juillet 1963 et 25 janvier 1978.

Art. 14. - A titre transitoire les épreuves prévues à l'article 3(4^o) de l'arrêté du 24 mai 1955, modifié, relatif au certificat de sécurité et de sauvetage sont maintenues jusqu'au 3 septembre 1984.

Art. 15. - 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 à Paris, le 5 juillet 1984.

Le ministre des transports.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
D. TENENBAUM

Le ministre de la défense,

Pour le ministre et par délégation :

*Le chef de service à la direction de la fonction militaire
et des affaires juridiques,*

J. DAUMARD

ANNEXE

PROGRAMME DES CONNAISSANCES THEORIQUES ET PRATIQUES EXIGEES POUR L'OBTENTION DU CERTIFICAT DE SECURITE ET SAUVETAGE

Symboles

Les symboles sont utilisés pour servir de guide aux candidats et aux examinateurs :

C : connaissance

Connaissance dans ses grandes lignes d'une idée générale sans aucun développement de détail, en particulier mathématique. Ces connaissances peuvent notamment être testées à partir de questions d'application ou des exercices pratiques.

A : application

Connaissance et informations acquises et nécessaires pour remplir la fonction.

P : pratique

Capacité pour le candidat à faire un certain nombre d'opérations précises, dans un contexte bien déterminé.

A. - EPREUVE THEORIQUE

1. Sécurité, sauvetage

1.1. Eléments de connaissances aéronautiques

1.1.1. Vulgarisation aéronautique

1.1.1.1. L'aéronef : structures et systèmes :

a) La cellule et le vol :

- fuselage (cabine, poste) ;
- voilure ;
- empennages ;
- commandes et dispositifs de sustentation ;
- notions de chargement et de centrage.

b) Les circuits :

- circuit électrique : servitudes ; éclairage de secours ;
- circuit hydraulique ;
- conditionnement d'air, pressurisation ;
- oxygène ;
- eau ;
- interphone, annonces au public.

c) Moyens d'accès et d'évacuation :

- portes et escaliers ;
- issues d'ailes ;
- moyens aux portes et issues (assistance, toboggans) ;
- issue accidentellement inutilisable ;
- issues poste et moyens correspondants.

1.1.1.2. Notions sommaires de météorologie appliquée :

- la composition de l'atmosphère ;
- les nuages, les orages, la turbulence ;
- les conditions climatiques régionales et saisonnières.

1.1.1.3. Unités de mesures utilisées en aéronautique :

- longueurs : mètre, pied, pouce, mille marin ;
- vitesse : kilomètre-heure, nœud ;
- pression : millibar, P.S.I.

1.1.2. Organisation des services de recherche et de sauvetage

1.1.2.1. L'O.A.C.I. : son rôle.

1.1.2.2. Les services de navigation aérienne :

- découpage en FIR ;
- mission d'information ;
- mission de contrôle ;
- mission d'alerte.

1.1.2.3. Les services S.A.R.

1.1.3. Etudes de statistiques d'incidents ou d'accidents conséquences pratiques

1.2. Réglementation

Sur fourniture des textes réglementaires ci-après, le candidat devra pouvoir les appliquer à une situation déterminée :

1.2.1. Dispositions réglementaires concernant la protection des passagers et équipages (1).

1.2.2. Textes régissant le personnel titulaire du certificat de sécurité et sauvetage :

- responsabilité et tâches des différents membres d'équipage ;
- composition des équipages ;
- formation, entraînement, recyclage.

1.3. Consignes générales en vol normal

1.3.1. La visite pré-vol, son but et sa réalisation.

1.3.2. Consignes à respecter et à faire respecter pendant les différentes phases du vol :

- embarquement des passagers ;
- roulage ;
- décollage ;
- montée ;
- croisière ;
- turbulence ;
- descente ;
- atterrissage ;
- transit avec passagers à bord sans avitaillement en carburant ;
- transit avec passagers à bord, embarquement et débarquement avec avitaillement en carburant.

1.4. Consignes générales en cas d'urgence

1.4.1. Influence du facteur temps et des relations entre les membres d'équipage en cas d'urgence.

1.4.2. Feu et fumée :

- différents types de feu et leur identification ;
- moyens de prévention ;
- moyens d'extinction (y compris les moyens pour éviter une reprise de l'incendie) ;
- protection contre la fumée (équipage et passagers).

1.4.3. Dépressurisation :

- Différents types de dépressurisation.
- Phénomènes physiques associés à la dépressurisation rapide.
- Procédures de descente d'urgence.
- Action du P.N.C. dans chaque type de dépressurisation.

1.4.4. Atterrissage et amerrissage forcé :

- Préparation d'un atterrissage forcé.
- Préparation d'un amerrissage forcé.
- Atterrissage forcé non préparé.
- Amerrissage forcé non préparé.

1.4.5. Evacuation d'urgence :

- Procédures d'évacuation d'urgence.
- Responsabilité du déclenchement d'une évacuation.
- Evacuation sur terre.
- Evacuation sur mer.
- Action du P.N.C. lors de phases inusuelles : accélération, arrêt.

1.4.6. Conduite à tenir dans les cas particuliers suivants :

- Passager perturbant l'ordre en cabine (ivresse, folie).
- Rixe entre passagers.
- Attaque de l'équipage par un ou plusieurs passagers.
- Détournement d'aéronef.
- Alerte à la bombe.

1.4.7. Notions de comportement individuel et collectif en cas d'accident ou d'incident.

1.5. La survie

1.5.1. Principales agressions dans chaque type de survie :

- Déshydratation.
- Chaleur.
- Froid.
- Environnement.
- Faim.
- Peur.

1.5.2. L'utilisation des moyens dont on dispose pour y faire face dans chacun des cas suivants :

- Survie en mer (à proximité et loin des côtes) ;
- Survie en zone désertique (chaude et froide) ;
- Survie en zone tropicale ;
- Survie en haute montagne.

2. Secourisme aéronautique

Nota. - Les candidats devront avoir une connaissance précise du rôle de l'équipage en matière de secourisme, notamment des limites de son action et de la collaboration nécessaire avec les services médicaux d'urgence et avoir acquis la terminologie de base.

2.1. Notions sommaires d'anatomie et de physiologie

- 2.1.1. Le système nerveux, le cerveau.
- 2.1.2. Le squelette.
- 2.1.3. Le système cardiorespiratoire.
- 2.1.4. L'appareil digestif.

2.2. Le milieu aéronautique et les réactions de l'organisme

2.2.1. Réactions physiologiques dues aux vols en altitude :

- caractéristiques physiques et chimiques de l'atmosphère ;
- effets liés à l'altitude : l'hypoxie ;
- effets sur les cavités semi-closées ;
- effets liés aux variations de pression rapides ou explosives ;
- effets liés à l'ozone.

- 2.2.2. Autres réactions physiologiques :
- effets liés à la sécheresse de l'air ;
 - effets liés aux turbulences ; mal de l'air ;
 - effets liés aux bruits, vibrations, décélérations ;
 - effets liés au déplacement (durée du voyage, vol de nuit, décalage horaire, choc climatique).

2.2.3. Réactions psychologiques au voyage aérien.

- 2.2.4. Incidents et accidents médicaux observés à bord :
- fréquences ; conséquences pratiques.

2.3. *Le secourisme à bord*

2.3.1. Matériel disponible et modalités d'utilisation :

2.3.1.1. Composition et utilisation des trousse médicales :

- trousse de premier secours ;
- trousse d'urgence.

2.3.1.2. Notions sur la composition et l'utilisation de la trousse de docteur.

2.3.1.3. Matériel improvisé à bord.

2.3.1.4. Rédaction d'un compte rendu.

2.3.1.5. Principe de liaison avec les services médicaux d'urgence.

2.3.2. Prise en charge et examen d'un malade ou d'un blessé.

2.3.3. Prévention et traitement des incidents mineurs :

- mal de l'air ;
- hyperventilation et tétanie ;
- otites barotraumatiques ;
- corps étrangers dans l'œil, dans l'oreille ;
- brûlures et plaies de faible étendue ;
- piqûres et morsures diverses ;
- petites hémorragies nasales et dentaires ;
- troubles digestifs.

2.3.4. Traitement de certains cas particuliers :

- troubles du comportement ;
- effets de l'alcool, de la drogue ;
- épilepsie ;
- coup de soleil.

2.3.5. L'accouchement à bord :

- attitude pratique et soins à la mère et à l'enfant.

2.3.6. Notions sur les douleurs abdominales, diagnostic et traitement :

- coliques hépatiques ;
- coliques néphrétiques ;
- rétention aiguë d'urine ;
- appendicite, péritonite ;
- perforation d'ulcère ;
- occlusions intestinales ;
- rupture de grossesse extra utérine.

2.3.7. Les atteintes du squelette et leur traitement :

- fractures (membres, colonne vertébrale, bassin, côtes, crâne) ;
- traumatismes crâniens ;
- entorses et luxations.

2.3.8. Les grandes brûlures :

- éléments de gravité et dangers, conduite à tenir.

2.3.9. Les hémorragies graves :

- conduite à tenir en cas d'hémorragies internes, externes, extériorisées.

2.3.10. Etat de choc et prévention.

2.3.11. Coup de chaleur.

2.3.12. Les accidents cardiaques et respiratoires.

Conduite à tenir, notamment dans les cas suivants :

- asphyxies ; signes, causes, moyens de lutte ;
- syncopes ;
- accidents cardiaques : œdème aigu du poumon, angine de poitrine, infarctus.

2.3.13. Les comas dont ceux dus à l'hypertension, les barbituriques et le diabète.

2.4. *Les maladies contagieuses ou tropicales*

2.4.1. Notions sommaires sur les :

- modes de contamination ;
- signes et prévention ;
- précautions et hygiène alimentaire en zone infectée.

2.4.2. Cas particuliers de maladies endémiques :

- le paludisme ;
- l'ambiasie ;
- la bilharziose ;
- l'hépatite virale.

2.4.3. Les vaccinations et règlements de santé.

2.5.1. Exercice du secourisme en cas d'accident aérien :

- tableau des urgences ;
- tri des blessés et transport.

2.6. *Le décès à bord*

- conduite à tenir ;
- aspect réglementaire.

B. *EPREUVES PRATIQUES*

1. *Sécurité, sauvetage*

1.1. Utilisation pratique des matériels et équipements de secours et exercices sur les procédures et consignes de sécurité et de sauvetage, dans des conditions d'urgence simulées. Les matériels et équipements concernés sont ceux requis par la réglementation en vigueur, tels que :

- ceintures et harnais de sécurité ;
- portes et issues ;
- moyens d'abandon ;
- extincteurs ;
- bouteilles et masques à oxygène ;
- gilets de sauvetage et autres moyens individuels de sauvetage ;
- canots de sauvetage, rampes convertibles et autres moyens collectifs de sauvetage.

1.2. Utilisation pratique réelle ou simulée des matériels et équipements de signalisation requis par la réglementation en vigueur, tels que :

- moyens radio-électriques ;
- moyens optiques ;
- moyens pyrotechniques.

2. *Secourisme aéronautique*

2.1. Démonstration pratique de l'aptitude à appliquer certaines méthodes ou techniques de secourisme dans les conditions simulées d'une cabine d'aéronef :

- transport et installation d'un malade ou d'un blessé et position latérale de sécurité ;
- respiration artificielle et massage cardiaque externe ;
- bouche à bouche et massage cardiaque externe sur mannequin, coordination des manœuvres ;
- méthode de Nielsen ;
- méthode de Sylvester ;
- méthode d'Heimlich ;
- points de compression, pansements compressifs et garrots ;
- immobilisation provisoire des fractures.

2.2. Utilisation pratique des trousse médicales de bord et du matériel improvisé pour les premiers soins tels que :

- pansements ;
- traitement d'une plaie ;
- traitement d'une brûlure ou d'une gelure peu étendue ;
- bandages : cheville, genou, main, doigt ;
- emballages : main, doigt, genou, pied, tête ;
- écharpes simples et improvisées ;
- prise du pouls et de la tension artérielle ;
- corps étrangers dans l'œil, l'oreille, le nez.

(1) Au jour de parution de la présente annexe :

- arrêté du 16 juin 1969 relatif au survol de l'eau et des régions inhabitées et instruction prise en application ;

- arrêté du 14 avril 1970 relatif aux règles d'aménagement et de sécurité à bord des aéronefs de transport public et instruction d'application ;

- décision du 13 mai 1971 fixant les conditions de transport des enfants à bord des aéronefs ;

- arrêté du 6 mars 1972 aux vols à haute altitude ;

- arrêté du 23 janvier 1980 relatif à l'avitaillement en carburant ;

- arrêté du 6 novembre 1980 relatif au manuel d'exploitation.

ARRÊTÉ MINISTÉRIEL du 5 juillet 1984 modifiant l'arrêté du 20 août 1956 relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien.

Le ministre des transports,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 13 novembre 1946, publiée, dans sa version authentique en langue française par le décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969, et notamment les chapitres XII et XIII de l'annexe 6 ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 20 août 1956 modifié relatif à la composition des équipages des aéronefs de transport aérien ;

Vu l'arrêté du 5 juillet 1984 relatif au certificat de sécurité et sauvetage ;

Vu l'arrêté du 5 juillet 1984 relatif à l'attestation d'aptitude physique et mentale du personnel navigant commercial ;

Vu l'arrêté du 5 juillet 1984 relatif à la création d'une carte de stagiaire de personnel navigant commercial ;

Le conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile entendu,

Arrête :

Art. 1^{er}. - Les dispositions de l'article 8 de l'arrêté du 20 août 1956 susvisé sont abrogées et remplacées par les dispositions suivantes :

« Art. 8. - Personnel des services complémentaires de bord.

« Les dispositions applicables au personnel des services complémentaires de bord, et notamment au personnel navigant commercial sont définies en annexe au présent arrêté. »

Art. 2. - Il est créé une annexe à l'arrêté du 20 août 1956 susvisé. Son contenu est défini en annexe au présent arrêté.

Art. 3. - Dispositions transitoires :

Les entreprises de transport aérien disposent de six mois à compter de la date de publication du présent arrêté au *Journal officiel* pour faire agréer leurs contrôleurs et pour faire approuver leurs méthodes d'entraînement du personnel navigant commercial, de quinze mois pour faire passer un contrôle au personnel navigant commercial en service dans l'entreprise au jour de la publication du présent arrêté au *Journal officiel* et de trois mois pour établir les dossiers et délivrer les attestations au personnel navigant commercial.

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 à Paris, le 5 juillet 1984.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
D. TENENBAUM

ANNEXE

1. Conditions générales relatives au personnel des services complémentaires de bord

1.1. Définition du personnel des services complémentaires de bord

Dans le transport aérien commercial, le personnel des services complémentaires de bord est composé des membres de l'équipage n'exerçant pas les fonctions dévolues au personnel des sections A, B ou C mentionnées à l'article L. 421-1 du code de l'aviation civile. Il comprend notamment le personnel navigant commercial du transport aérien défini au paragraphe 2.1 ci-après.

1.2. Entraînement du personnel des services complémentaires de bord

L'entreprise de transport aérien doit prendre toute mesure nécessaire afin que le personnel des services complémentaires de bord soit apte à appliquer les dispositions du manuel d'exploitation des aéronefs sur lesquels il exerce, pour les éléments qui le concernent, et connaisse les attributions des autres membres de l'équipage dans la mesure où cela lui est nécessaire pour remplir ses propres fonctions.

En conséquence, elle doit notamment organiser des stages de spécialisation pour chaque type d'aéronef afin de familiariser le personnel des services complémentaires de bord avec les particularités, l'emplacement et la mise en œuvre des matériels et équipements des aéronefs sur lesquels il est appelé à exercer. Une attestation doit être délivrée à l'issue de ces stages.

L'entreprise de transport aérien doit en outre dispenser au personnel des services complémentaires de bord une instruction théorique et si nécessaire pratique concernant l'emploi de tout matériel ou équipement nouveau préalablement à sa mise en service sur les aéronefs sur lesquels celui-ci est appelé à exercer.

Pour exercer ses fonctions, le personnel des services complémentaires de bord doit satisfaire périodiquement à des contrôles portant sur les connaissances mentionnées ci-dessous.

2. Conditions particulières au personnel navigant commercial

2.1. Définitions du personnel navigant commercial

Un personnel navigant commercial (P.N.C.) est un personnel des services complémentaires de bord qui exerce une activité liée à la présence de passagers et, en particulier, la fonction sécurité-sauvetage telle que définie au paragraphe 2.2. ci-dessous.

2.2. Définition de la fonction sécurité-sauvetage

La fonction sécurité-sauvetage comprend toutes les tâches relatives à la surveillance et à la protection des passagers à bord de l'aéronef lorsque ce dernier est en vol ainsi qu'au sol lors des opérations de

départ, d'arrivée ou lorsque la réglementation l'exige. Cette fonction comprend notamment :

- l'application des consignes de sécurité et de sûreté, y compris les contrôles prévus par ces consignes ;
- la surveillance de la cabine et de ses annexes, et la lutte contre les incendies ;
- les premiers secours aux passagers malades ou blessés ;
- la protection de la cabine et des passagers en cas d'urgence, y compris l'organisation de l'évacuation d'urgence.

2.3. Exercice de la fonction sécurité-sauvetage

2.3.1. Lors de vols de transport aérien commercial de passagers, toute entreprise de transport aérien doit exploiter les aéronefs dont la capacité maximale certifiée et la configuration d'exploitation approuvée sont supérieures à dix-neuf sièges/passagers avec un nombre de personnels navigants commerciaux répondant aux conditions du paragraphe 2.3.2 ci-dessous, au moins égale au plus élevé des deux nombres obtenus par le calcul ci-après :

a) Un, si le nombre de passagers est au moins égal à vingt et cinquante au plus ; au-delà, un P.N.C. supplémentaire par tranche complète ou incomplète de cinquante passagers ;

b) Le nombre, s'il y a lieu arrondi par défaut, égal à la moitié des issues de plain-pied dont est doté l'aéronef et reconnues comme issues de secours dans la configuration d'exploitation approuvée.

Pour les appareils comportant deux ponts, ce calcul est effectué en considérant chacun d'entre eux isolément.

2.3.2. Pour accomplir les tâches relatives à la fonction sécurité-sauvetage dans le transport aérien commercial, un P.N.C. doit remplir les conditions suivantes dont il doit pouvoir justifier à toute demande des services compétents :

a) Etre âgé de vingt et un ans révolus ;

b) Etre titulaire du certificat de sécurité-sauvetage ;

c) Etre détenteur de l'attestation d'aptitude physique et mentale du personnel navigant commercial fixé par la réglementation en vigueur ;

d) Etre détenteur d'une attestation d'aptitude professionnelle conforme aux exigences du paragraphe 2.6. ci-dessous.

2.3.3. Spécialisation :

Les stages de spécialisation nécessaires aux termes du paragraphe 1.2. ci-dessus doivent être effectués soit à bord d'un aéronef du type correspondant à l'aéronef sur lequel les P.N.C. sont appelés à exercer, soit à l'aide de maquettes comportant les mêmes caractéristiques et matériels de sécurité-sauvetage que l'aéronef considéré. Dans ce dernier cas, les stages doivent comporter une visualisation complète des équipements de sécurité-sauvetage à bord d'un aéronef du type considéré.

L'utilisation des spécialisations acquises est limitée, au cours d'une même période, à trois types d'aéronefs différents, susceptible d'être portée à cinq par décision du ministre chargé de l'aviation civile dans le cas d'aéronefs présentant des caractéristiques comparables en matière d'équipement de sécurité-sauvetage. Toute spécialisation supplémentaire ultérieure annule la possibilité d'utiliser l'une des précédentes.

2.4. Maintien des compétences

2.4.1. L'entreprise de transport aérien doit concevoir des méthodes d'entraînement dont le principe et le volume doivent être décrits dans le manuel d'exploitation ainsi que les moyens mis en œuvre pour leur application. Les méthodes d'entraînement sont approuvées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Cet entraînement doit comprendre des stages théoriques et pratiques portant notamment sur les connaissances générales de sécurité-sauvetage, de sûreté et de secourisme ainsi que sur les connaissances particulières à chaque type d'aéronef sur lequel le P.N.C. peut être employé.

2.4.2. Afin de maintenir sa compétence dans l'exercice de la fonction sécurité-sauvetage, tout P.N.C., titulaire du certificat de sécurité-sauvetage, doit suivre au moins deux stages par période de vingt-quatre mois, deux stages consécutifs ne devant pas être séparés par moins de huit mois et par plus de quinze mois.

2.4.3. Une personne ayant cessé d'exercer la fonction sécurité-sauvetage sur un type d'aéronef donné pendant plus de huit mois consécutifs doit suivre un stage tel que défini au paragraphe 2.4.1. avant de pouvoir réexercer cette fonction.

2.5. Contrôle des compétences

2.5.1. L'entreprise de transport aérien doit désigner un ou plusieurs contrôleurs agréés par le ministre chargé de l'aviation civile afin de contrôler le P.N.C.

2.5.2. Pour exercer la fonction sécurité-sauvetage dans le transport aérien commercial, un P.N.C. doit avoir satisfait au moins à deux contrôles par période de vingt-quatre mois, deux contrôles consécutifs ne devant pas être séparés par moins de huit mois et par plus de quinze mois. Ces contrôles doivent

porter sur les connaissances mentionnées aux paragraphes 2.3.3. et 2.4.1. de la présente annexe.

2.6. Dossier et attestation d'aptitude professionnelle du personnel navigant commercial

L'entreprise de transport aérien doit établir et tenir à jour un dossier technique pour chaque P.N.C., énonçant notamment sa situation vis-à-vis des contrôles, ainsi que le relevé de ses heures de vol, de ses entraînements et de ses stages.

Chaque P.N.C. doit en outre être détenteur d'une attestation d'aptitude professionnelle à l'entête de l'entreprise indiquant les différents stages suivis (entraînement, spécialisation, maintien des compétences), ainsi que l'instruction théorique ou pratique reçue, le cas échéant, sur matériel nouveau dans l'intervalle des stages. Cette attestation doit également préciser les spécialisations pouvant être utilisées au cours de la période considérée et mentionner les contrôles auxquels a satisfait l'intéressé.

3. Services compétents

Les services compétents peuvent assister à tout ou partie des entraînements et contrôles prévus dans la présente annexe.

ARRÊTÉ INTERMINISTÉRIEL du 5 juillet 1984 relatif à l'attestation d'aptitude physique et mentale du personnel navigant commercial.

Le ministre des transports et le ministre de la défense,
Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 20 août 1956 modifié, notamment par l'arrêté du 5 juillet 1984 relatif à la composition des équipages des aéronefs de transports aériens ;

Vu l'arrêté du 5 juillet 1984 relatif à la création d'une carte de stagiaire du personnel navigant commercial ;

Après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile ;

Le conseil médical de l'aéronautique civile entendu,

Arrêtent :

Art. 1er. - Pour obtenir l'attestation d'aptitude physique et mentale prévue par l'annexe I à l'arrêté du 20 août 1956 modifié par l'arrêté du 5 juillet 1984, relatif à la carte de stagiaire de personnel navigant commercial susvisé, le personnel navigant commercial doit satisfaire aux conditions d'aptitude physique et mentale fixées à l'annexe au présent arrêté.

Art. 2. - L'attestation d'aptitude physique et mentale du personnel navigant commercial est valable jusqu'au dernier jour du douzième mois qui suit le mois au cours duquel elle a été établie.

Art. 3. - Les visites de contrôle de l'aptitude physique et mentale sont passées dans les centres d'examen médical métropolitains de personnel navigant ou devant les services médicaux métropolitains agréés par le ministre chargé de l'aviation civile, sur proposition du conseil médical de l'aéronautique civile.

Toutefois :

- s'agissant de personnels navigants résidant dans un département d'outre-mer ou résidant de façon permanente à Mayotte, dans un territoire d'outre-mer ou à l'étranger, les visites médicales peuvent être passées devant une commission de médecins, un centre ou un service médical d'un département ou d'un territoire d'outre-mer, agréés également dans les mêmes conditions ;

- s'agissant de personnels navigants résidant de façon permanente dans un Etat étranger, les visites médicales peuvent être passées devant une commission de médecins, un centre ou service médical de cet Etat étranger, agréés également dans les mêmes conditions.

Art. 4. - Les normes décrites dans l'annexe au présent arrêté ne permettent pas de faire face à tous les cas particuliers et laissent, de ce fait, au jugement personnel du médecin examinateur une certaine part dans la détermination de l'aptitude physique et mentale. Celle-ci ne pourra être établie qu'après un examen médical complet effectué au besoin avec toutes les ressources de la médecine, compte tenu des normes exigées.

Art. 5. - Le médecin examinateur délivre l'attestation d'aptitude physique et mentale. Il présente pour décision, au conseil médical de l'aéronautique civile, les cas particuliers dans lesquels, à son avis, la capacité, l'habileté et l'expérience dont le candidat a fait la preuve compensent une déficience à l'égard d'une norme médicale. Si cette déficience ne risque pas d'empêcher le candidat d'accomplir avec sûreté ses fonctions ni de provoquer une incapacité subite en vol, le conseil médical de l'aéronautique civile peut accorder une dérogation d'aptitude.

Pour déterminer que cette compensation existe, le conseil médical de l'aéronautique civile peut prendre l'avis d'un médecin choisi par le candidat, consulter les services techniques de l'aviation civile et, au besoin, demander un contrôle en vol adapté à la déficience.

Le médecin mentionne sur l'attestation d'aptitude physique et

mentale les restrictions nécessaires dans le cas où l'accomplissement sûr des fonctions du titulaire dépend du respect desdites restrictions.

Les limitations d'aptitude formulées par le conseil médical de l'aéronautique civile ne peuvent être levées que par une nouvelle décision de ce conseil.

Art. 6. - Le médecin examinateur peut prononcer une inaptitude temporaire lorsqu'une déficience physique ou mentale est de nature à mettre temporairement l'intéressé dans l'incapacité d'exercer son activité en vol.

Art. 7. - Le caractère définitif d'une inaptitude ne peut être prononcé que par le conseil médical de l'aéronautique civile.

Art. 8. - Le titulaire de l'attestation d'aptitude physique et mentale doit s'abstenir d'exercer la fonction sécurité-sauvetage dès qu'il a pris conscience d'une déficience physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en sécurité cette fonction. Sous cette hypothèse, il doit se présenter devant le médecin d'un centre ou service médical agréé avant l'expiration de la validité de son attestation d'aptitude. Par déficience physique ou mentale, on entend les conséquences de tout accident, maladie, lésion, boisson, médicament ou substance pharmacodynamique tant que ces conséquences apparaissent susceptibles de rendre l'intéressé incapable d'exercer parfaitement ses fonctions.

En cas de maladie, d'intervention chirurgicale ou d'accident entraînant une incapacité de travail de trente jours au moins, ou en cas d'accident aérien causé par une déficience physique ou mentale, même si celui-ci n'a entraîné aucune incapacité de travail, l'intéressé doit subir un nouvel examen médical de renouvellement d'aptitude.

Le personnel féminin doit, en cas de grossesse, en informer immédiatement le centre ou service médical agréé, qui prononce alors son inaptitude temporaire.

Art. 9. - Le personnel navigant commercial déclaré temporairement inapte cesse d'exercer son activité en vol.

Art. 10. - 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 à Paris, le 5 juillet 1984.

Le ministre des transports,

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
D. TENENBAUM

Le ministre de la défense,

Pour le ministre et par délégation :
*Le chef de service à la direction de la fonction militaire
et des affaires juridiques,*
J. DAUMARD

ANNEXE

Le personnel navigant commercial doit être exempt de toute affection congénitale ou acquise de nature à l'empêcher d'accomplir sa tâche avec sûreté.

Lors de la visite d'admission, les affections évolutives susceptibles de conduire à une inaptitude ultérieure sont éliminatoires ; lors des visites de contrôle, elles peuvent être tolérées aussi longtemps qu'elles demeurent compatibles avec les normes en vigueur.

1. Système nerveux

Le candidat ne doit présenter ni antécédents médicaux ni signes cliniques qui, selon les conclusions des médecins experts, le rendraient incapable d'exercer en sécurité son activité en vol, soit :

- 1° Une psychose ;
- 2° Une névrose caractérisée et constituée ;
- 3° Des troubles de la personnalité pouvant donner lieu à des désordres des actes, à des troubles des conduites ou à des attitudes et réactions sociopathiques nettement établies ;
- 4° Des manifestations cliniques d'épilepsie ou de toute autre affection du système nerveux ;
- 5° Des manifestations psychosomatiques importantes et habituelles ;
- 6° L'alcoolisme ;
- 7° La pharmacodépendance ou une toxicomanie.

2. Blessures de la tête

1. Les cas de commotion cérébrale simple ou de fracture simple du crâne non accompagnée de lésion intracrânienne entraînent l'inaptitude provisoire jusqu'au moment où le médecin examinateur aura constaté que les effets de la commotion ou de la fracture ne sont plus susceptibles de compromettre la sécurité du travail en vol.

2. Les cas de blessures de la tête accompagnées de lésions intracrâniennes entraînent l'inaptitude définitive s'il subsiste une lésion locale du cerveau ou des méninges.

3. Muscles, os et articulations

Toute affection ostéo-articulaire et musculo-tendineuse en évolution ainsi que toutes les séquelles fonctionnelles graves d'affections

congénitales ou acquises entraînent l'inaptitude. Certaines séquelles fonctionnelles d'affections ostéo-articulaires et musculo-tendineuses ainsi que certaines lésions anatomiques compatibles avec les fonctions exercées peuvent ne pas entraîner l'inaptitude.

Le candidat ne doit présenter aucune hernie ou éventration.

4. Système cardio vasculaire

Le cœur doit être normal. Son intégrité n'est admise qu'après examen clinique et, au besoin, des examens complémentaires. L'électrocardiogramme est obligatoire à l'admission.

1. Entraînent l'inaptitude :

- les cardiopathies congénitales ;
- les lésions valvulaires acquises ;
- les hypertrophies cardiaques primitives, obstructives ou non ;
- les troubles de la conduction intracardiaque ;
- les troubles en rapport avec une insuffisance coronarienne cliniquement ou électriquement dépistée, éventuellement à l'effort ;
- les troubles marqués d'excitation à type de tachycardie non sinusale ;
- tous cas d'insuffisance cardiaque ;
- les péricardites aiguës ainsi que les symphyses du péricarde.

2. Peuvent être reconnues compatibles avec le vol :

- certaines bradycardies sinusales et certaines tachycardies neurotoniques réagissant favorablement aux épreuves d'effort ;
- certaines extra-systoles régressant ou disparaissant lors des épreuves d'effort.

3. Les vaisseaux artériels doivent être normaux organiquement compte tenu de l'âge du sujet. La pression artérielle, systolique et diastolique doit rester dans les limites normales. Les varices importantes ou accompagnées de troubles trophiques sont déclarées éliminatoires.

5. - Appareil respiratoire

L'examen radiographique pulmonaire est pratiqué systématiquement à chaque visite.

Entraînent l'inaptitude :

- toute affection pulmonaire, bronchique ou pleurale aiguë ;
- toute maladie évolutive pulmonaire, bronchique, pleurale ou médiastinale, y compris la tuberculose ;
- toute insuffisance respiratoire chronique ou paroxystique.

Les antécédents de pneumothorax spontané, d'asthme et de bronchite sont considérés en fonction de l'histoire clinique, de la thérapeutique pratiquée et des résultats des examens complémentaires.

Peuvent être déclarés aptes les candidats présentant des états séquellaires d'une tuberculose antérieure guérie ou ayant présenté des affections pulmonaires, pleurales, bronchiques ou médiastinales aiguës considérées comme définitivement guéries. Une radiographie pulmonaire récente sera exigée. Éventuellement divers examens complémentaires peuvent être demandés par le médecin expert.

6. - Appareil digestif et ses annexes

Entraînent l'inaptitude :

- les déficiences fonctionnelles graves du tube digestif et de ses annexes ;
- les séquelles de maladies ou d'interventions chirurgicales du tube digestif ou de ses annexes exposant le candidat à une incapacité subite, notamment les rétrécissements de quelque nature qu'ils soient.

Cas particuliers :

Tout candidat ayant subi une intervention sur les voies biliaires, le tube digestif et ses annexes - à type d'ablation totale ou partielle ou de dérivation d'un organe - sera déclaré inapte jusqu'à ce que le médecin examinateur, en possession de tous éléments d'appréciation qu'il juge nécessaire, estime que les suites de l'opération ne sont plus susceptibles de provoquer une défaillance dans l'exercice des fonctions en vol.

7. - Appareil génito-urinaire

Entraînent l'inaptitude :

- tout symptôme d'affection organique de l'appareil génito-urinaire, cette inaptitude pouvant n'être que temporaire s'il s'agit d'un état passager ;
- les séquelles de maladie ou d'intervention chirurgicale des reins ou des voies urinaires exposant le candidat à une incapacité subite, notamment les rétrécissements de quelque nature qu'ils soient.

Les urines ne doivent renfermer aucun élément anormal considéré par le médecin examinateur comme pathologique.

Cas particuliers :

Tout candidat ayant subi une intervention sur les voies urinaires comportant l'ablation totale ou partielle ou une dérivation d'organe sera déclaré inapte jusqu'à ce que le médecin examinateur, en possession de tous les éléments qu'il juge nécessaire, estime que les suites de l'opération ne sont plus susceptibles de provoquer une défaillance subite.

La grossesse entraîne l'inaptitude temporaire.

8. - Nutrition, glandes endocrines

Le candidat ne doit présenter ni troubles pouvant faire supposer l'existence d'une perturbation de ses métabolismes, ni troubles de l'équilibre endocrinien.

Les perturbations génito-endocriniennes seront appréciées en fonction de leur nature, de leur gravité et de leur contexte psychosomatique.

Les cas de diabète sucré que le candidat peut incontestablement contrôler sans la prise d'une substance antidiabétique peuvent ne pas entraîner l'inaptitude.

9. - Système hématopoïétique

Les maladies du sang ou du système réticulo-endothélial entraînent l'inaptitude jusqu'à guérison ou rémission jugée compatible avec l'aptitude par le médecin examinateur.

10. - Syphilis

Un candidat qui, lors de la délivrance initiale de l'attestation d'aptitude, présente des antécédents personnels de syphilis est tenu de fournir la preuve, jugée satisfaisante par le médecin examinateur, qu'il a subi un traitement approprié. Il ne doit exister aucun signe clinique ni biologique d'évolution syphilitique, aucune complication viscérale syphilitique.

11. - Examen ophtalmologique

L'examen ophtalmologique est obligatoirement pratiqué à l'admission et ensuite tous les deux ans.

1. Il ne doit exister aucune affection pathologique en évolution aiguë ou chronique de l'un ou de l'autre œil ou de leurs annexes, qui puisse être de nature à en affecter le fonctionnement au point de compromettre la sécurité.

2. L'acuité visuelle est mesurée à l'aide d'une série d'optotypes de Landolt ou similaires sous une brillance de dix nits et examinée à cinq mètres.

Pour chaque œil pris séparément, elle doit être à cinq dixièmes sans correction ou, au minimum, à deux dixièmes corrigible à sept dixièmes au moins. Tout sujet présentant une acuité inférieure à cinq dixièmes sans correction doit porter constamment des verres lorsqu'il exerce son métier et avoir sur lui une paire supplémentaire de verres correcteurs.

La correction par lentilles de contact est admise lorsque l'intéressé aura fait la preuve de leur tolérance dans la vie courante depuis plus de six mois.

3. L'accommodation doit correspondre à $V = 1$ à 30 centimètres pour chaque œil pris séparément et sans l'aide de verres correcteurs, étant entendu que, lorsque le candidat est âgé de plus de quarante ans et est déjà titulaire de l'aptitude, les verres correcteurs peuvent être utilisés pour lui donner les mêmes caractéristiques de vision rapprochée.

4. Le champ visuel doit être normal et l'équilibre oculo-moteur satisfaisant.

5. Le candidat doit montrer qu'il est capable d'identifier facilement les feux colorés utilisés dans l'aviation afin d'accomplir ses fonctions en toute sûreté. Ces feux sont éclairés à cinq lux et examinés à cinq mètres pendant une seconde sous un angle de trois minutes.

12. - Examen oto-rhino-laryngologique

L'examen oto-rhino-laryngologique et l'audiométrie sont obligatoirement pratiqués à l'admission et ensuite tous les deux ans.

1. Il ne doit exister :

- a) Aucune affection pathologique en évolution, aiguë ou chronique, de l'oreille interne ou de l'oreille moyenne ;
- b) Aucun trouble permanent de l'appareil vestibulaire ;
- c) Aucune malformation ou affection importante, aiguë ou chronique, de la cavité buccale ou des voies respiratoires supérieures.

2. Audiométrie :

A l'admission, le candidat ne doit pas avoir une perte d'audition, de l'une ou de l'autre oreille, supérieure à vingt décibels pour l'une quelconque des trois fréquences 500, 1 000 et 2 000 hertz et à trente décibels pour les fréquences de 3 000 et 4 000 hertz ;

Lors des visites de contrôle, le candidat ne doit pas avoir une perte d'audition, pour l'une ou l'autre oreille, supérieure à trente décibels pour l'une quelconque des trois fréquences 500, 1 000 et 2 000 hertz et à quarante décibels pour les fréquences 3 000 et 4 000 hertz. Toutefois, lorsque le candidat présente une perte d'audition supérieure aux limites indiquées ci-dessus, il peut être déclaré apte s'il satisfait aux épreuves d'intelligibilité vocale pratiquées avec un bruit de fond.

Circulaire du 5 juillet 1984 relative à l'application de l'arrêté du 20 août 1956 concernant le personnel navigant commercial

Paris, le 5 juillet 1984.

La présente circulaire a pour but d'expliciter certaines dispositions de l'arrêté du 20 août 1956 relatives au personnel navigant commer-

cial. Elle indique en particulier les conditions à respecter et la procédure à suivre pour obtenir l'approbation d'un programme d'entraînement mis en œuvre par un exploitant pour maintenir les compétences du personnel navigant commercial.

1. Conditions générales relatives au personnel des services complémentaires de bord

Selon le code de l'aviation civile (L. 421-1), les services complémentaires de bord comprennent le personnel navigant commercial (P.N.C.). En conséquence, toutes les dispositions du paragraphe 1.2 de l'annexe à l'arrêté du 20 août 1956 s'appliquent au P.N.C., même si elles sont pour la plupart reprises et précisées au paragraphe 2. Parmi celles qui ne sont pas reprises au paragraphe 2, figure l'obligation pour l'entreprise de « dispenser une instruction théorique et si nécessaire pratique concernant l'emploi de tout matériel ou équipement nouveau préalablement à sa mise en service ». Cette instruction peut prendre plusieurs formes suivant l'importance et les particularités d'emploi de l'équipement (il ne s'agit ici que des équipements contribuant à l'exercice de la fonction sécurité-sauvetage) :

- elle peut se faire à l'occasion des stages de maintien de compétence s'il s'agit de modifications mineures ou d'équipements n'exigeant qu'un maniement simple sans nécessité d'entraînement préalable ;

- elle peut faire l'objet d'une séance d'information accompagnée éventuellement d'une démonstration avant le départ d'un vol si, tout en ne présentant pas de difficultés majeures, il est tout de même important que l'instruction ait lieu dès la mise en service de l'équipement ;

- enfin, en cas de modification majeure ou de mise en service d'un nouvel équipement important, des stages doivent être organisés par l'entreprise au profit de tout P.N.C. concerné avant utilisation effective sur l'avion modifié.

Dans tous les cas, ces modifications doivent faire l'objet d'un amendement à la documentation utilisée par le P.N.C. avant la mise en service sur l'aéronef.

En cas de modifications apportées à une procédure normale ou de secours, les obligations de l'entreprise sont identiques à celles de la modification ou de la mise en service d'un nouveau matériel.

Cette obligation pour le P.N.C. de recevoir une instruction sur tout équipement nouveau a une autre conséquence :

Lorsqu'un P.N.C. nouvellement embauché par une entreprise a acquis sa spécialisation sur un type d'aéronef donné dans une autre entreprise, il doit, avant de pouvoir exercer sur cet aéronef, être instruit sur toutes les particularités de cet aéronef propres à l'entreprise, tant en ce qui concerne les matériels que les procédures. Cette instruction peut être faite de diverses manières :

- suivi du stage de spécialisation dans l'entreprise ;
- suivi d'un stage de maintien des compétences ;
- suivi d'un stage spécifique, fonction des particularités de l'entreprise.

2. Conditions particulières au personnel navigant commercial

2.3.1. Pour l'application de ce paragraphe, sont considérées comme issues de plain-pied les issues de type A, 1 et 2.

2.3.2. Ce paragraphe fixe les conditions nécessaires pour faire partie de l'effectif réglementaire tel qu'il est défini au paragraphe 2.3.1.

La quatrième condition (d) prescrit que l'intéressé est détenteur d'une attestation d'aptitude professionnelle conforme aux exigences du paragraphe 2.6. Sur cette attestation, doivent figurer les dates des stages suivis ainsi que les dates des contrôles auxquels a satisfait l'intéressé ; ces indications permettent de constater que ces stages et contrôles ont eu lieu en temps voulu, condition nécessaire pour exercer la fonction sécurité-sauvetage dans l'entreprise concernée :

- stages de spécialisation avant toute utilisation en tant que P.N.C. sur l'aéronef concerné ;
- stages de maintien des compétences tels que définis au paragraphe 2.4.2 (1) ;
- contrôles des compétences tels que définis au paragraphe 2.5 (1) ;
- stages organisés conformément au quatrième alinéa du paragraphe 1 ci-dessus pour mise en service d'un équipement nouveau avant toute utilisation par le P.N.C. concerné (1).

2.3.3. Lorsque les stages de spécialisation sont effectués sur une maquette à l'aide de moyens audiovisuels ou de tout autre matériel ou documentation, ceux-ci feront certainement également partie des moyens mis en œuvre pour les entraînements périodiques. A ce titre, dans le cadre de l'approbation des méthodes d'entraînement mises en œuvre par les entreprises, les services compétents auront toute

latitude pour apprécier l'efficacité des moyens utilisés et en particulier la représentativité de la maquette par rapport à l'aéronef.

L'attestation d'aptitude professionnelle de chaque P.N.C. doit faire apparaître clairement les types d'aéronefs sur lesquels le P.N.C. peut exercer, notamment lorsque le nombre de spécialisations acquises par l'intéressé sur des aéronefs exploités par l'entreprise dépasse le chiffre de trois.

Lorsque, dans une entreprise, des aéronefs de même type comportent des différences de matériel ou d'armement, le P.N.C. doit être instruit sur ces différences.

2.4. - Maintien des compétences

2.4.1 :

A. - Les entraînements destinés au maintien des compétences peuvent prendre d'une entreprise à l'autre des formes très diverses. L'annexe à l'arrêté du 20 août 1956 en fixe le cadre et la fréquence.

Avant de mettre en application ses programmes d'entraînements périodiques, l'entreprise doit en faire apprécier les méthodes par les services compétents. Elle doit, dans ce but, fournir à ces services les informations concernant :

- les moyens matériels utilisés : maquettes, éléments d'avions, moyens audiovisuels (films, diapositives), matériels de sécurité-sauvetage et de secourisme, documentation, etc ; l'entreprise doit indiquer si ces moyens lui appartiennent ou sinon dans quelles conditions ils sont mis à sa disposition ;

- la structure de la fonction instruction : formation des instructeurs ;

- les programmes du stage en indiquant la durée réservée à chaque partie du programme ;

- le nombre de participants par stage ;

- la documentation, personnelle ou non, mise à la disposition du P.N.C.

B. - Ces programmes varient d'une année sur l'autre et peuvent éventuellement faire l'objet d'amendements pendant l'année d'instruction. Ils doivent faire l'objet d'un nouveau dépôt auprès des services compétents chaque fois qu'intervient une modification significative.

C. - Les programmes d'entraînement doivent comprendre :

- une partie théorique relative aux matériels et aux procédures sécurité-sauvetage et secourisme et particulièrement aux situations d'urgence ;

- une partie relative aux connaissances spécifiques à chaque type d'avion et en particulier aux équipements et procédures mis en œuvre durant l'année précédente ;

- une partie présentée sous forme d'informations et concernant les enseignements à tirer d'incidents et d'accidents survenus dans l'entreprise ou à l'extérieur de l'entreprise lorsqu'ils présentent un intérêt général ;

- une partie consacrée aux exercices pratiques comprenant :

- a) Des exercices individuels tels que : extinction de feux, manipulation des matériels utilisés en activité, ouverture d'issues, entraînement gestuel à la mise en œuvre des moyens d'évacuation, utilisation des gilets de sauvetage, premiers soins, réanimation ;

- b) Des exercices collectifs tels que : utilisation des matériels de secours sur l'eau, évacuation d'urgence.

Des indications sur la réalisation de ces exercices pratiques figurent à titre d'exemple en annexe au présent texte.

- une partie consacrée à la sûreté.

D. - Ce programme doit comporter chaque année les exercices ayant une influence importante sur la sécurité : exercices d'évacuation d'urgence en insistant sur l'entraînement gestuel à la mise en œuvre des moyens d'évacuation et des matériels associés, extinction de feux, utilisation de matériel de protection respiratoire, exercices de réanimation et de premiers soins.

Le programme d'entraînement doit en outre comporter, une année sur deux, un exercice de sauvetage sur plan d'eau avec du matériel représentatif de celui utilisé par l'entreprise.

E. - Il n'est pas réglementairement prévu de contrôle des connaissances des P.N.C. au cours ni à l'issue de ces entraînements. Toutefois, une partie du contrôle prévu au paragraphe 2.5, et particulièrement celle portant sur les procédures d'urgence, peut être effectuée lors de ces entraînements. Dans tous les cas, l'entreprise doit s'assurer de la participation active de tous les P.N.C. et prévoir une enveloppe de temps suffisante pour rendre possible la répétition éventuelle de certains exercices.

F. - Au cours de ces stages d'entraînement ou au cours des contrôles, une vérification de la mise à jour de la documentation mise à la disposition du P.N.C. (manuel sécurité-sauvetage par exemple) sera effectuée.

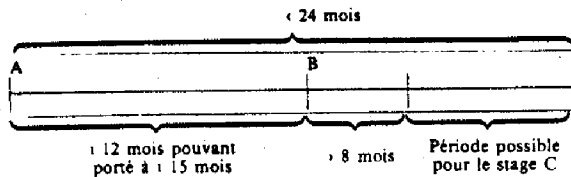
G. - Pour permettre aux services compétents d'effectuer les études nécessaires à l'approbation des méthodes d'entraînement, la demande devra en être faite et le dossier déposé au minimum deux mois avant la date de mise en application prévue du programme correspondant. Si la décision des services compétents n'est pas inter-

(1) La mention, sur l'attestation d'aptitude professionnelle, des stages et contrôles suivis dans les deux années précédentes est suffisante (cf. paragraphe 2.6 ci-après) pour la vérification du respect de la réglementation.

venue deux mois après le dépôt du dossier, l'exploitant est autorisé à mettre en œuvre le programme d'entraînement proposé.

Pendant la période d'étude du dossier et par la suite, les services compétents peuvent demander toute précision ou toute modification qu'ils jugeraient utile.

2.4.2. L'intervalle normal entre deux stages de maintien de compétence est de douze mois. Pour des raisons de souplesse et en particulier en cas d'indisponibilité de matériel ou de personnel, l'intervalle entre deux stages A et B peut dépasser douze mois et être porté jusqu'à quinze mois. Dans tous les cas, le stage suivant devra être programmé dans la période allant de huit mois après le stage B jusqu'à vingt-quatre mois après le stage A.



2.4.3. Cet article entraîne qu'un P.N.C. qui aurait acquis une spécialisation sans la mettre en application dans un délai de huit mois ou qui n'aurait pas exercé sur un type d'aéronef pendant plus de huit mois doit, en particulier à son initiative, suivre au moins la partie du stage périodique de maintien des compétences relative aux connaissances particulières à cet avion avant d'exercer à nouveau sur cet avion. Dans le cas d'une cessation d'activités supérieure à deux ans, ce stage doit comprendre obligatoirement une visualisation de l'aéronef concerné.

S'il a totalement cessé d'exercer pendant plus de huit mois, sa reprise d'activité doit débiter par le suivi d'un stage complet de maintien des compétences.

2.5 :

2.5.1. Une instruction particulière détermine les conditions d'obtention, de maintien et de retrait de l'agrément nécessaire aux personnels désignés par les entreprises pour effectuer les contrôles périodiques des P.N.C.

2.5.2. Le contrôle des connaissances peut être fait de diverses manières : en vol, à l'occasion du stage de maintien des compétences, par questionnaire écrit ou oral.

Les résultats d'un contrôle peuvent être, par exemple :

- tout à fait satisfaisants ;
- satisfaisants bien que le P.N.C. soit encouragé à approfondir quelques points ;
- lorsque des lacunes sont apparues qui ne mettent cependant pas la sécurité en cause, le P.N.C. doit effectuer une révision des domaines défaillants et éventuellement repasser un nouveau contrôle ;
- enfin, les lacunes constatées pouvant mettre la sécurité en cause, un nouveau contrôle doit être effectué à la suite d'un entraînement adapté pour constater que les lacunes ont disparu.

L'entreprise doit prévoir les modalités d'exécution des contrôles et les suites données dans les divers cas d'appréciation.

2.6. A la suite des entraînements, l'instructeur responsable du stage doit attester que le P.N.C. a suivi la totalité du stage et participé aux exercices pratiques.

A la suite d'un contrôle, la personne qui l'a effectué doit remplir et signer une feuille d'appréciation décrivant les points sur lesquels a porté le contrôle, les résultats obtenus par l'intéressé et éventuellement les domaines ou exercices nécessitant une révision. Le numéro d'agrément de la personne qui a effectué le contrôle devra y être mentionné. Cette feuille d'appréciation sera versée au dossier technique de l'intéressé.

L'attestation d'aptitude professionnelle doit faire apparaître la date et la nature de tous les stages suivis et contrôles subis par le P.N.C. dans l'entreprise durant au moins les deux années précédentes.

Le lieu et la date des stages de spécialisation devront être portés sur l'attestation même lorsqu'ils ont été suivis avant que le P.N.C. n'entre dans l'entreprise.

L'attestation doit permettre, en cas de vérification interne à l'entreprise ou par les services compétents, d'avoir une photographie de la situation du P.N.C. vis-à-vis de tous les entraînements et contrôles réglementaires. Une vérification plus approfondie nécessite la consultation du dossier technique de l'intéressé.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
D. TENENBAUM

ANNEXE

A LA CIRCULAIRE D'APPLICATION DU 20 AOUT 1956 RELATIVE AU PERSONNEL NAVIGANT COMMERCIAL

Les entraînements mis en œuvre par les exploitants pour maintenir les compétences du personnel navigant commercial comprennent une partie consacrée aux exercices pratiques :

- ces exercices pratiques doivent s'effectuer dans des conditions reproduisant au mieux l'environnement qui serait rencontré en exploitation ; par exemple, la manipulation des matériels sera réalisée en insistant particulièrement sur l'entraînement gestuel nécessaire à la bonne application des procédures d'emploi, avec, si possible, la présence de fumée ;

- les exercices collectifs d'évacuation d'urgence seront réalisés à bord de l'avion lui-même ou d'une maquette présentant les caractéristiques suivantes :

- elle doit comporter au moins une issue de géométrie comparable à celles de l'aéronef ;
- elle doit respecter au mieux les volumes existants des cabines : galley, toilettes, sièges ;
- des matériels seront disposés pour provoquer des obstacles à l'évacuation.

L'intérêt de l'exercice, qui doit s'inspirer de comptes rendus d'incidents ou d'accidents avec restitution éventuelle de l'environnement sensoriel (éclairage réduit, son), doit porter essentiellement sur la bonne application des procédures et la coordination des participants assurant aussi bien le rôle de P.N.C. en fonction que de passagers.

Instruction du 5 juillet 1984 relative à l'agrément des personnels désignés par les entreprises de transport aérien public pour effectuer les contrôles périodiques du personnel navigant commercial, prévu par l'arrêté du 20 août 1956 modifié

I. - OBJET

La réglementation relative à la composition des équipages de transport aérien public prévoit que les personnes désignées par une entreprise de transport aérien pour contrôler les personnels navigants commerciaux (P.N.C.) soient agréées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Cette instruction a pour objet de définir les conditions et la procédure de délivrance de ces agréments.

II. - DEMANDE

La demande d'agrément doit être présentée par l'entreprise qui a l'intention d'utiliser l'intéressé pour effectuer les contrôles périodiques de son personnel navigant commercial.

Elle doit être adressée au service de la formation aéronautique et du contrôle technique (1) et doit contenir, pour chaque personne à agréer, les renseignements suivants :

- 1° Date d'obtention du certificat de sécurité sauvetage ;
- 2° Nombre d'heures de vol total en tant que membre d'équipage dans le transport aérien public (2) ;
- 3° Date d'entrée dans l'entreprise formulant la demande ;
- 4° Numéro d'inscription au registre du personnel navigant de l'aéronautique civile, section D ;
- 5° Nombre d'heures de vol effectuées dans l'entreprise en tant que membre d'équipage dans le transport aérien public (2) ;

(1) Service de la formation aéronautique et du contrôle technique, 93, boulevard du Montparnasse, 75270 PARIS CEDEX 06 (à l'attention de S.F.A.C.T./T.U.).

(2) Pour les points 2, 5, 7 et 8, on peut se limiter à une période récente si elle paraît suffisante pour justifier d'une expérience satisfaisante.

6° Types d'aéronefs sur lesquels l'intéressé exercera ses fonctions de contrôle et dates d'obtention des spécialisations sur les aéronefs concernés (même si elles ont été acquises dans une autre entreprise) ;

7° Nature des stages suivis dans l'entreprise sur les aéronefs concernés (spécialisations, maintiens des compétences) (2) ;

8° Expérience en tant que membre d'équipage dans l'entreprise sur les aéronefs concernés (2) ;

9° Activités précédentes d'instruction ou de contrôle dans le transport aérien public ;

10° Agréments pour contrôler le personnel navigant commercial déjà obtenus par l'intéressé dans l'entreprise et dans une autre entreprise ;

11° Référence des deux contrôles mentionnés au III.1.6. ci-dessous ;

12° Critères internes à l'entreprise et tout autre critère que l'entreprise jugera intéressant de porter à la connaissance des services compétents ;

13° Lorsque, exceptionnellement, la personne proposée ne fait pas partie de son personnel, l'entreprise doit exposer les raisons du recours à un personnel extérieur.

III. - CONDITIONS D'AGREMENT

III. 1. Les critères suivants doivent être satisfaits pour qu'une personne puisse être agréée :

1° Être inscrite au registre du personnel navigant de l'aéronautique civile, section D ;

2° Avoir exercé dans le transport aérien public comme personnel navigant commercial pendant au moins deux ans ;

3° Avoir suivi les stages de spécialisation organisés par l'entreprise sur les aéronefs concernés ;

4° Remplir les conditions exigées par la réglementation relative à la composition des équipages pour exercer la fonction sécurité-sauvetage dans le transport aérien public sur les aéronefs concernés ;

5° Avoir effectué un minimum de trente heures de vol comme membre d'équipage sur chacun des aéronefs concernés dans les douze mois précédents ;

6° Avoir participé dans l'entreprise à deux contrôles effectués par une personne déjà agréée. Pour les personnes ayant exercé les fonctions de contrôle avant la date de signature de la présente instruction, la participation à ces deux contrôles n'est pas nécessaire.

III. 2. Il sera tenu compte des éléments d'appréciation suivants :

- expérience générale du transport aérien public ;
- expérience générale sur les types d'aéronefs concernés ;
- expérience dans l'entreprise (absolue et relative par rapport aux autres personnels navigants commerciaux de l'entreprise).

III. 3. De plus, le ministre chargé de l'aviation civile peut faire procéder par ses services compétents à un contrôle en vol ou/et au sol de l'intéressé au cours duquel sont vérifiées les connaissances de l'intéressé en matière de sécurité-sauvetage et son aptitude à effectuer des contrôles.

III. 4. L'agrément des personnels chargés des contrôles au sein d'une entreprise nouvellement créée et des entreprises à effectif très réduit sera examiné cas par cas.

IV. - DELIVRANCE

Lorsque les conditions d'agrément sont remplies, le ministre chargé de l'aviation civile notifie à l'entreprise l'agrément demandé. Cet agrément mentionne les types d'aéronefs sur lesquels l'intéressé peut exercer dans l'entreprise et les conditions à remplir pour que cet agrément reste valable.

V. - VALIDITE

L'agrément ne reste valable que :

a) Si les conditions des paragraphes III. 1. 4° et III. 1. 5° restent satisfaites, et en particulier :

- si l'intéressé a effectué un minimum de trente heures de vol soit comme membre d'équipage, soit pour effectuer des contrôles, sur chacun des aéronefs concernés dans les douze derniers mois ;

- s'il a subi lui-même les contrôles périodiques réglementaires au titre de l'arrêté du 20 août 1956 pour exercer dans le transport aérien commercial ;

b) S'il a contrôlé plus de quatre personnes dans le cadre de cet agrément dans les douze mois précédents ;

c) S'il n'y a pas eu cessation d'activités sur un aéronef donné pendant plus de huit mois consécutifs.

Dans le cas où la personne agréée a cessé ses activités sur un aéronef donné pendant plus de huit mois consécutifs, l'agrément est automatiquement rétabli lorsqu'elle a retrouvé les conditions lui permettant d'exercer en tant que personnel navigant commercial telles

qu'elles sont définies dans l'arrêté relatif à la composition des équipages ; si la cessation d'activités est supérieure à deux ans, l'intéressé doit de plus participer à un contrôle effectué par une personne agréée.

VI. - RETRAIT

Le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer le retrait de l'agrément lorsque, dans le cadre de la surveillance des entreprises de transport aérien public, il constate que :

a) L'intéressé a continué à effectuer des contrôles alors qu'il ne remplissait plus les conditions nécessaires à la validité de son agrément (paragraphe V ci-dessus) ;

b) Les connaissances de l'intéressé en matière de sécurité-sauvetage ou son aptitude à effectuer des contrôles sont insuffisantes.

Fait à Paris, le 5 juillet 1984.

Le directeur général de l'aviation civile,
D. TENENBAUM

EN VENTE A L'IMPRIMERIE OFFICIELLE (liste non limitative)

CODE DU TRAVAIL

(Loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952)
(Edition mise à jour au 31 décembre 1974)

Prix de la brochure : 1.200 francs.

NOMENCLATURE GENERALE DES ACTES PROFESSIONNELS

des Médecins, Chirurgiens, Spécialistes,
Chirurgiens-Dentistes et Sages-Femmes
(Arrêté n° 200 AA/S du 29 janvier 1969)

Prix : 250 francs.

AFFICHE

sur les accidents du travail.

Prix : 15 francs.

CODE DES DOUANES

Prix : 330 francs.

TEXTES

relatifs à l'intégration
dans la fonction publique métropolitaine.
(Corps de l'Etat pour l'administration de la Polynésie française)

La brochure : 150 francs.

REPERTOIRE GENERAL DES TEXTES

(établi par le service judiciaire)

Prix : 2.100 Frs.

(2) Pour les points 2, 5, 7 et 8, on peut se limiter à une période récente si elle paraît suffisante pour justifier d'une expérience satisfaisante.