

*Direction générale de l'aviation civile***Instruction du 28 novembre 2006 relative à la formation complémentaire au droit national prise en application de l'arrêté du 12 mai 1997 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public (OPS1), de l'arrêté du 23 septembre 1999 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptères par une entreprise de transport aérien public (OPS3)**

NOR : EQUA0612380J

La présente instruction a pour objet de déterminer le contenu de la formation complémentaire au droit national permettant de satisfaire à une connaissance satisfaisante des lois, règlements et procédures requises en application du paragraphe 1.020 (a) (2) de l'arrêté du 12 mai 1997 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public (OPS1), du paragraphe 3.020 (a) (2) de l'arrêté du 23 septembre 1999 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptères par une entreprise de transport aérien public (OPS3).

L'exploitant d'avions doit veiller à ce que les membres de l'équipage de conduite n'ayant pas exercé dans le transport aérien au sein d'un exploitant français avant le 31 juillet 1999 ou ne détenant pas de licence professionnelle délivrée conformément aux dispositions de l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile suivent la formation mentionnée au premier paragraphe.

L'exploitant d'hélicoptères doit veiller à ce que les membres de l'équipage de conduite n'ayant pas exercé dans le transport aérien au sein d'un exploitant français avant le 1^{er} janvier 2006 ou ne détenant pas de licence professionnelle délivrée conformément aux dispositions de l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile suivent la formation mentionnée au premier paragraphe.

Ces connaissances devront notamment porter sur les matières précisées en annexe.

La formation peut-être sous-traitée à un organisme de formation. A l'issue de cette formation, l'exploitant délivre un document attestant que cette formation a été suivie de manière complète et satisfaisante. Cette attestation reste valable en cas de changement d'exploitant.

Le contenu de la formation complémentaire au droit national doit figurer au manuel d'exploitation.

La présente instruction et son annexe seront publiées au *Bulletin officiel* du ministère de l'équipement.

Fait à Paris, le 28 novembre 2006.

Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur du contrôle de la
sécurité,*
M. Coffin

ANNEXE
FORMATION COMPLÉMENTAIRE
AU DROIT NATIONAL
1. **Notions de droit**

Les sources du droit du travail et leur hiérarchie : lois et décrets, statuts, conventions collectives, accords d'entreprises, contrat de travail (notions générales).

Notions de droit civil, de droit pénal et de procédure pénale adaptées à l'aviation civile.

Autorité, responsabilité civile et pénale du commandant de bord et des membres d'équipages.

Structure du code de l'aviation civile et des textes d'application (en particulier le recueil des arrêtés, décisions, instructions et circulaires).

Procédure disciplinaire : infractions, sanctions et recours

2. La responsabilité du transporteur aérien

Responsabilité civile vis-à-vis des passagers.

Responsabilité civile vis-à-vis des tiers non passagers, en particulier à la surface.

Responsabilité civile pour les marchandises transportées (notions).

Sensibilisation aux conséquences des infractions en cas de non-respect des limitations de nuisance.

3. L'administration française de l'aviation civile

DGAC : DSNA, DCS, OCV, services déconcentrés (DAC, DRAC, SEAC...) ;

BEA (bureau d'enquêtes et d'analyses) ;

**CMAC (conseil médical de l'aéronautique civile) ;
Conseil de discipline.**

4. Statut du personnel navigant professionnel

Dispositions spécifiques du code de l'aviation civile :

– inscription au registre.

Relations entre le personnel navigant et l'employeur :

– contrat de travail ;

– durée du travail du personnel navigant ;

– CRPNAC (caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile).

5. Différences notifiées par la France à l'OACI vis-à-vis des annexes à la convention de Chicago