

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
Direction générale de l'aviation civile

Instruction du 30 mai 2008 relative aux aéronefs immatriculés au registre français et exploités par une compagnie étrangère

NOR : DEVA0813760J

I. - GÉNÉRALITÉS

L'objet de cette instruction est de préciser comment la France assure ses responsabilités d'Etat d'immatriculation vis-à-vis des exigences de l'OACI pour les avions immatriculés au registre français et exploités, en transport public, par une compagnie étrangère.

Lorsque la DGAC est informée de la volonté d'une compagnie étrangère d'exploiter un aéronef immatriculé sur son registre à des fins de transport public, elle :

- demande au propriétaire d'inscrire le nom de l'exploitant sur le certificat d'immatriculation ;
- s'assure du partage de responsabilités entre l'Etat de l'exploitant et l'Etat d'immatriculation et en informe l'exploitant.

Pour ce faire, la DGAC :

- informe l'Etat de l'exploitant de l'intention de son opérateur d'exploiter en transport public un aéronef immatriculé en France et lui demande s'il est prêt à assurer les responsabilités de l'Etat de l'exploitant prévues dans l'annexe VI de l'OACI,
 - présente à l'Etat de l'exploitant la manière dont la DGAC s'acquitte de ses responsabilités en matière de validation de licences et de navigabilité,
- et
- pour les exploitants non communautaires, leur fait part des conditions particulières relatives aux licences, à l'entretien et à la gestion de navigabilité décrites dans cette instruction.

II. - RESPONSABILITÉS DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION

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

II.1. Entretien et suivi de navigabilité

L'article 31 de la convention de Chicago et ses annexes VI et VIII prévoient, pour les aéronefs exploités en transport public, les dispositions suivantes :

- l'Etat d'immatriculation délivre ou valide les certificats de navigabilité des aéronefs ;
- l'Etat d'immatriculation vérifie le maintien de la navigabilité des aéronefs et s'assure que le suivi de navigabilité est fait conformément à un manuel acceptable par lui ;
- l'Etat d'immatriculation s'assure que l'entretien et la remise en service des aéronefs est faite par un « organisme agréé conformément au 8.7 [du chapitre VIII de l'annexe VI, 1^{re} partie], soit dans le cadre d'un système équivalent, l'un et l'autre devant être acceptables » par lui ;
- approuve le programme d'entretien.

II.2. Licences

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

II.3. Politique de la France

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

**III. - EXIGENCES APPLICABLES
EN MATIÈRE DE NAVIGABILITÉ**

III.1. Aéronefs exploités par un exploitant communautaire

Ces aéronefs sont soumis au règlement (CE) n° 2042/2003. L'article M.1 de la partie M (annexe I au règlement [CE] 2042/2003) définit les responsabilités respectives des autorités :

1. En application de l'article M.1.1, la DGAC est responsable de la surveillance de l'Etat de navigabilité des avions concernés. A ce titre :
 - en application du privilège prévu au M.A.711 (b), elle délivre les certificats d'examen de navigabilité (CEN), lorsqu'ils ne sont pas délivrés par un organisme de gestion de la navigabilité ;
 - en application du M.A.202, les comptes rendus d'événements relatifs aux aéronefs concernés doivent lui être adressés ;
 - en application du M.A.301.5, les directives opérationnelles ayant un impact sur la navigabilité et les autres mesures impératives définies par la DGAC sont applicables aux aéronefs considérés.
2. En application du M.1.4, la DGAC conserve la responsabilité de l'approbation des programmes d'entretien, de leurs évolutions et de l'acceptation des adaptations de ces programmes à des cas particuliers.

III.2. Aéronefs exploités par un exploitant non communautaire

Les aéronefs exploités par un exploitant non communautaire sont soumis à la réglementation nationale, en particulier à l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale. Cette instruction définit les exigences supplémentaires qui permettent à la France de répondre à ses obligations vis-à-vis de l'OACI. Ces exigences sont rappelées à tout exploitant non communautaire signifiant à la DGAC sa volonté d'exploiter, en transport public, un aéronef immatriculé en France dans un Etat non communautaire.

III.2.1. Périodicité des examens de navigabilité

La périodicité des examens de navigabilité menés par le GSAC est inférieure ou égale à un an, en fonction des résultats de l'audit USOP de l'Etat de l'exploitant, des résultats de la surveillance exercée par le GSAC et des informations dont dispose la DGAC relatives au niveau de sécurité de cet exploitant et de son niveau de surveillance par son autorité.

III.2.2. Surveillance de la gestion du maintien de la navigabilité

Pour les exploitants non communautaires ayant informé la DGAC de leur volonté d'exploiter un aéronef immatriculé en France avant le 1^{er} juillet 2007 :

- le type de surveillance est décidé au regard de l'analyse des rapports sommaires des audits effectués par l'OACI dans le cadre du programme universel de supervision de la sécurité ;
- si l'analyse fait apparaître que l'autorité a des compétences reconnues pour exercer une supervision de la sécurité adéquate et d'assumer ses responsabilités internationales dans le domaine considéré, la DGAC propose à l'Etat de l'exploitant une délégation de la surveillance de la gestion de suivi de navigabilité ;
- dans le cas contraire, cette surveillance est assurée par la DGAC. A ce titre :
 - l'exploitant doit décrire ses procédures de gestion dans un manuel de gestion de la navigabilité, qui doit être accepté par le GSAC ;
 - l'exploitant doit utiliser un *technical log* (CRM), dont le format doit être accepté par le GSAC ;
 - le GSAC exerce la surveillance de l'opérateur en matière de gestion de navigabilité à l'occasion des examens de navigabilité des aéronefs immatriculés en France, ou si nécessaire lors d'audits spécifiques.

Pour les exploitants non communautaires ayant informé la DGAC de leur volonté d'exploiter un aéronef immatriculé en France après le 1^{er} juillet 2007, la DGAC conserve la surveillance de la gestion de suivi de navigabilité dans tous les cas, afin de préparer les exploitants aux exigences européennes qui leur seront applicables à terme.

III.2.3. Régime d'entretien

L'entretien doit être réalisé par des organismes titulaires d'un agrément communautaire Partie 145.

III.2.4. Cas des compagnies inscrites sur la « liste noire communautaire »

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

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

IV. – EXIGENCES APPLICABLES POUR LA VALIDATION DES LICENCES

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

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

civile, pour les conditions générales ;

– l'arrêté du 26 janvier 2001 relatif à la validation des licences professionnelles de personnel navigant technique délivrées par les autres Etats membres de la Communauté économique européenne ou parties à l'accord sur l'Espace économique européen, pour les licences délivrées par un Etat européen.

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

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

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

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

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

IV.2.1. Avant le début d'exploitation

La compagnie étrangère est tenue de déposer auprès de la DCS, pour acceptation, les programmes de qualification de type (QT) et de maintien de compétences (MDC) de ses pilotes. L'acceptation est prononcée sur la base du programme QT du constructeur, pour la QT, et des exigences de l'annexe VI de l'OACI, pour le programme MDC.

IV.2.2. Après le début d'exploitation

Des vols de supervision des instructeurs et des pilotes de la compagnie étrangère qui exploite l'aéronef immatriculé au registre français sont effectuées par des pilotes de DCS/PN/PEPN ou des TRE désignés par l'autorité.

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

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

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

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

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

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

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

Cette instruction abroge l'instruction 296 DCS/D du 21 avril 2005 ayant le même objet.

La présente instruction sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Fait à Paris, le 30 mai 2008.

*Le ministre d'Etat, ministre de
l'écologie,
de l'énergie, du développement durable
et de l'aménagement du territoire,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du contrôle de la sécurité,
M. Coffin*

ANNEXE I
PRINCIPES DE VALIDATIONS DES LICENCES NON FRANÇAISES
Classement de l'autorité qui a délivré la licence

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

ANNEXE II
COMPTE RENDU DE SUPERVISION

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

Compagnie :

Nom et prénom de instructeur/examineur* :

Nom et prénom du commandant de bord :

Nom et prénom du pilote :

Vérification des titres aéronautiques :

Séance ayant servi de support à la supervision :

Lieu de la supervision (ville/pays) : Date :/...../.....

Organisme exploitant le simulateur et type de simulateur :

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

Commentaires :

Nom et prénom du superviseur :

Signature :

1. Ce compte rendu doit être adressé, dans les meilleurs délais, à la sous-direction des personnels navigants de la DCS et aux responsables concernés du constructeur (voir contacts ci-après).

2. Cette supervision s'inscrit dans le cadre des contrôles exercés par la DGAC dans le but de valider les licences des pilotes de la compagnie étrangère exploitant des aéronefs inscrits au registre français, ce document ne peut être en aucun cas utilisé pour la délivrance d'un titre aéronautique.

3. Une copie du document utilisé par l'instructeur/examineur de la compagnie et qui a servi de base à cette séance de travail doit être jointe au compte rendu, une fois renseigné par l'instructeur/examineur.

4. En cas de supervision non satisfaisante, le superviseur établira un rapport spécifique (transmis aux mêmes destinataires que ceux du compte rendu) afin d'une part d'explicitier les raisons de cette non-satisfaction et d'autre part de proposer à la DCS des mesures adéquates susceptibles de mettre fin aux insuffisances observées, concernant l'instructeur/examineur et le cas échéant le pilote.

Liste des contacts chez les principaux constructeurs

M. le directeur de la direction du contrôle de la sécurité, sous-direction des personnels navigants, 50, rue Henri-Farman 75720 Paris Cedex 15, France (télécopieur : 00 33 1 58-09-41-53).

M. le responsable de la qualité de la formation d'Airbus, Training and Flight Operations Support, B 28, 5, rue Gabriel-Clerc, BP 33, 31707 Blagnac, France (télécopieur : 00 33 5 61-93-22-46).

M. le responsable de la qualité de la formation d'ATR, Training and Flight Operations, 1, allée Pierre-Nadot, 31712 Blagnac Cedex, France (télécopieur : 00 33 5 62-21-63-67).

Avions Marcel Dassault DGAC/DOT, Mme Stéphanie Cimino, 40, boulevard Henry-Sellier, 92150 Suresnes (télécopieur : 00 33 1 47-11-90-57).