

Aviation civile

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'aviation civile

Instruction du 9 janvier 2012 relative au régime disciplinaire des personnels navigants de l'aéronautique civile

NOR : DEVA1131778J

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Résumé : la présente instruction a pour objet de définir les modalités de constatation et de suivi des infractions des personnels navigants professionnels et non professionnels ainsi que celles relatives à l'application des décisions de sanctions.

Catégorie : mesures d'organisation des services retenues par la ministre pour la mise en œuvre des dispositions dont il s'agit.

Domaine : transport, équipement, logement, tourisme, mer.

Mots clés liste fermée : Transports_ActivitésMaritimes_Ports_NavigationInterieure.

Mots clés libres : personnel navigant – sanctions.

Références :

Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
Code des transports (partie législative), sixième partie – Aviation civile, livres 1^{er}, II et V ;
Code de l'aviation civile (partie réglementaire), livre IV – Personnel navigant ;
Décret n° 2008-1299 du 11 décembre 2008 créant la direction de la sécurité de l'aviation civile.

Circulaire abrogée : instruction n° 173 DGAC/DG du 24 janvier 1994 relative aux modalités de constitution des dossiers d'infraction et d'application des décisions de sanction aux navigants de l'aéronautique civile.

Annexes :

Annexe I. – Modèle de constat préalable d'infraction (CPI).

Annexe II. – Modèle de procès-verbal d'infraction (PVI).

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement à Madame la directrice de la sécurité de l'aviation civile ; Monsieur le directeur des services de la navigation aérienne ; Monsieur le directeur du transport aérien ; Monsieur le chef du service d'État de l'aviation civile de Polynésie ; Monsieur le directeur de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie ; Monsieur le chef du service d'État de l'aviation civile de Wallis-et-Futuna ; Monsieur le chef du service de l'aviation civile à Saint-Pierre-et-Miquelon (pour exécution) ; Monsieur le délégué général pour l'armement ; Monsieur le directeur de la sécurité aéronautique d'État ; direction de la circulation aérienne militaire ; Monsieur le commandant de la gendarmerie des transports aériens (pour information).

SOMMAIRE

INTRODUCTION

RÉFÉRENCES

1. Personnels navigants concernés par la présente instruction

- 1.1. *Personnels navigants professionnels*
- 1.2. *Personnels navigants non professionnels*
- 1.3. *Autres personnels navigants que ceux visés au 1.1 et 1.2*

2. Règles de constatation des infractions

- 2.1. *Personnes habilitées à constater les infractions en vue de l'application d'une sanction disciplinaire*
- 2.2. *Personnes habilitées à constater les infractions en vue de l'application d'une sanction pénale*
- 2.3. *Référentiel et règles de compétence applicables*
- 2.4. *Opérations pour le constat et le traitement des infractions*

3. Suites à donner aux infractions

- 3.1. *Classement ou suites disciplinaires*
- 3.2. *Suites pénales*
- 3.3. *Procédure de l'article 32 b de la convention de Chicago*

4. Procédure disciplinaire

5. Décisions de sanctions

- 5.1. *Autorité compétente*
- 5.2. *Décision de sanction*
- 5.3. *Notification de la décision de sanction*
- 5.4. *Information des services de l'aviation civile*
- 5.5. *Recours administratif*

6. Procédures particulières pour la nomination des membres des instances disciplinaires

- 6.1. *Casier judiciaire*
- 6.2. *Sanctions disciplinaires antérieures*

7. Suivi de l'activité en matière disciplinaire

ANNEXE I : MODÈLE DE CONSTAT PRÉALABLE D'INFRACTION (CPI)

ANNEXE II : MODÈLE DE PROCÈS-VERBAL D'INFRACTION (PVI)

INTRODUCTION

Le code de l'aviation civile établit les règles relatives à l'organisation et au fonctionnement du conseil de discipline du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, ainsi que la procédure disciplinaire et les sanctions applicables (art. R. 425-4 à R. 425-19).

D'une manière parallèle, le code de l'aviation civile établit les règles relatives à l'organisation et au fonctionnement des commissions de discipline des personnels navigants non professionnels ainsi que la procédure disciplinaire et les sanctions qui leur sont applicables (art. R. 431-1 à R. 431-10 et D. 431-1).

L'article R. 425-4 prévoit des sanctions pour les personnels navigants professionnels à l'encontre desquels auront été relevés des « manquements » aux règles édictées par le code de l'aviation civile et par les dispositions prises pour son application. L'article R. 431-1 relatif aux personnels navigants

non professionnels prévoit, lui, des sanctions, en cas « d'infractions » aux mêmes règles. Pour l'application de ces articles, il convient de ne pas se préoccuper de la différence de terminologie, les deux mots « manquement » et « infraction » recouvrant la même notion. Dans la présente instruction le terme utilisé sera « infraction ».

La présente instruction a pour objet de définir les modalités de constatation des infractions, les modalités de constitution des dossiers d'infraction en vue de les soumettre à l'examen du conseil de discipline du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile ou des commissions de discipline des personnels navigants non professionnels et les modalités relatives aux décisions de sanctions et à leur application.

Elle traite également des actions à mener à l'encontre des personnels navigants titulaires de licences étrangères ou titulaires d'un titre militaire, ayant commis des infractions sur le territoire français ou dans l'espace aérien géré par la France.

Elle remplace l'instruction n° 173 DGAC/DG du 24 janvier 1994 relative aux modalités de constitution des dossiers d'infractions et d'application des décisions de sanctions aux navigants de l'aéronautique civile.

RÉFÉRENCES

Code des transports : articles L. 6142-1 à L. 6142-7 ; L. 6232-1 à L. 6232-9 ; L. 6221-1 à L. 6221-5 et L. 6222-9 et L. 6223-2.

Code de l'aviation civile : articles R. 425-4 à R. 425-19 ; R. 431-1 à R. 431-10 ; R. 722-6 et R. 722-7 et D431-3.

Code de procédure pénale : articles 769 et R. 62 à R. 90.

Code pénal : articles 133-9, 133-10 et 133-11.

Loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public.

Décret n° 2006-1551 du 7 décembre 2006 relatif aux règles d'utilisation, de navigabilité et d'immatriculation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État.

Décret n° 2008-680 du 9 juillet 2008 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Décret n° 2008-1299 du 11 décembre 2008 créant la direction de la sécurité de l'aviation civile.

Arrêté du 19 décembre 2008 portant organisation de la direction de la sécurité de l'aviation civile.

Arrêté du 3 mai 2011 relatif à la composition des commissions de discipline du personnel navigant non professionnel de l'aéronautique civile.

Circulaire du 2 août 1991 portant application des dispositions de caractère pénal de la loi n° 89.467 du 10 juillet 1989 tendant à renforcer la sécurité des aéroports et du transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile et du décret n° 91-262 du 4 mars 1991 pris pour son application.

Instruction n° 127293/DEF/GEND/OE du 1^{er} octobre 2008 relative à la doctrine d'emploi de la gendarmerie des transports aériens.

1. Personnels navigants concernés par la présente instruction

1.1. Personnels navigants professionnels

a) L'article R. 425-4 du code de l'aviation civile vise en premier lieu « (...) les personnes titulaires de titres aéronautiques de personnel navigant professionnel délivrés par le ministre chargé de l'aviation civile (...) ».

Sont concernées :

- les personnes titulaires des brevets et licences énumérés à l'article 2.3 de l'annexe à 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) ;
- les personnes titulaires des licences de personnel navigant professionnel prévues par l'arrêté relatif aux licences et qualifications de membres d'équipage de conduite d'avion du 29 mars 1999 (FCL 1), relatif aux licences et qualifications de membres d'équipage de conduite d'hélicoptère du 12 juillet 2005 (FCL 2) et relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion du 28 octobre 2002 (FCL 4) ;
- les personnes titulaires du brevet et de la licence de photographe navigant professionnel prévu par l'arrêté du 8 juillet 1955 relatif aux brevets et licences de photographe navigant professionnel de l'aéronautique civile ;
- les personnes titulaires du brevet et de la licence de parachutiste professionnel prévu par l'arrêté du 3 décembre 1956 relatif à la création d'un brevet et d'une licence de parachutiste professionnel et d'une qualification d'instructeur ;

- les personnels navigants commerciaux, titulaires du certificat de formation à la sécurité prévu par l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 modifié relatif à l'harmonisation des règles techniques et des procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile et délivré par l'autorité française.

Le critère retenu par l'article R. 425-4 ci-dessus est que l'intéressé est « titulaire d'un titre aéronautique de personnel navigant professionnel ». Peu importe dès lors que le vol au cours duquel l'infraction a été relevée ait un caractère privé et peu importe que le titre professionnel ne soit plus valide, c'est-à-dire que le pilote concerné ne puisse plus exercer les privilèges correspondants.

En effet, l'intéressé n'en reste pas moins titulaire d'un titre de pilote professionnel, formé comme tel et susceptible d'exercer les privilèges correspondants ; il doit donc être jugé comme tel et par des pilotes professionnels comme lui ; c'est cela qui conditionne la compétence du conseil de discipline.

b) Le même article R. 425-4 vise en deuxième lieu « (...) les personnes titulaires de titres aéronautiques de personnel navigant professionnel délivrés (...) par le ministre de la défense (...) ».

Sont concernées :

- les personnes agissant dans le domaine des essais et réceptions et titulaires de brevets, licences et qualifications énumérés au § 2-3 de l'annexe de l'arrêté du 1^{er} juin 1999 relatif aux brevets, licences et qualifications des personnels navigants professionnels de l'aéronautique civile (personnels d'essais et de réceptions).

c) Le même article R. 425-4 vise en troisième lieu « (...) les personnes titulaires de titres aéronautiques (...) validés par ces mêmes autorités (...) » (c'est-à-dire le ministre chargé de l'aviation civile ou le ministre chargé de la défense).

Sont concernées :

- les personnes titulaires de titres aéronautiques délivrés par un État membre de l'Union européenne ou partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou par la Confédération suisse et dont les titres ont été validés sur le fondement de l'article R. 410-3 et de l'arrêté du 26 janvier 2001 relatif à la validation des licences professionnelles de personnel navigant technique délivrées par les autres États membres de la Communauté économique européenne ou parties à l'accord sur l'Espace économique européen ;
- les personnes titulaires de titres aéronautiques délivrés par les États non visés ci-dessus et validés sur le fondement de l'article R. 410-3 précité et des paragraphes 2.11. et 2.12. de l'arrêté du 31 juillet 1981 relatifs aux brevets, licences et qualifications des personnels navigants professionnels.

1.2. Personnels navigants non professionnels

L'article R. 431-1 du code de l'aviation civile vise « les personnels navigants non professionnels de l'aéronautique civile titulaires d'un titre délivré ou validé (...) ».

Sont concernées :

- les personnes titulaires des brevets et licences énumérés au paragraphe 2.2 de l'annexe de 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) ;
- les personnes titulaires des licences de personnel navigant non professionnel prévues par l'arrêté relatif aux licences et qualifications de membres d'équipage de conduite d'avions du 29 mars 1999 (FCL 1) et relatif aux licences et qualifications de membres d'équipage de conduite d'hélicoptère du 12 juillet 2005 (FCL 2).
- les personnes titulaires de titres aéronautiques délivrés par un État membre de l'Union européenne ou partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou par la Confédération suisse et dont les titres ont été validés lorsque cette validation est requise ou celles titulaires de titres aéronautiques délivrés par un autre État que ceux précités et dont les titres ont été validés sur le fondement de 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).

1.3. Autres personnels navigants que ceux visés au 1.1 et 1.2

Sont concernées :

- les personnes titulaires de titres aéronautiques délivrés par un État étranger et autorisées en vertu des règles françaises ou européennes ou issues de la convention de l'aviation civile internationale de Chicago à circuler au-dessus du territoire français avec ces titres ;
- les personnes titulaires d'un titre de personnel navigant militaire agissant en circulation aérienne générale.

2. Règles de constatation des infractions

2.1. Personnes habilitées à constater et relever les infractions en vue de l'application d'une sanction disciplinaire

Le code de l'aviation civile ne contient aucune disposition particulière relative à la qualité des personnes qui relèvent les infractions, pour celles de ces infractions relevées en vue de l'application d'une sanction disciplinaire.

C'est au regard des missions des services de la DGAC qu'il convient de déterminer les personnes habilitées à constater et relever les infractions.

Dès lors, les fonctionnaires et les agents de l'État de la direction générale de l'aviation civile dans l'exercice des fonctions de certification et de surveillance dans le domaine de l'aviation civile peuvent établir un procès-verbal d'infraction (PVI) lorsqu'ils constatent une ou des infractions aux dispositions du code de l'aviation civile ou aux textes pris pour son application, en vue de l'application éventuelle de sanctions disciplinaires à l'encontre de leurs auteurs. Ces personnels appartiennent à la direction de la sécurité de l'aviation civile et aux services de l'aviation civile en outre-mer ou sont membres de l'organisme du contrôle en vol.

Ces personnels peuvent établir également un PVI, aux mêmes fins, lorsqu'ils ont seulement connaissance d'une infraction sans l'avoir personnellement constatée, mais lorsque, ayant poussé l'instruction assez loin, ils ont pu s'assurer raisonnablement de la matérialité de l'infraction, notamment grâce à des rapports, à des enregistrements, à des éléments de preuves tangibles ou à des témoignages dignes de foi.

Cette connaissance de l'infraction peut notamment résulter de l'établissement préalable d'un constat dit « constat préalable d'infraction » (CPI), dont le modèle est établi en annexe I, ou de l'établissement d'autres documents (procès-verbaux, rapports, compte rendus ou témoignages) émanant des personnes désignées ci-dessous, qui peuvent avoir connaissance d'infractions à l'occasion de l'exercice de leurs attributions :

- les agents de la direction des services de la navigation aérienne (DSNA), notamment des centres en route de la navigation aérienne (CRNA) et des services de navigation aérienne (SNA) déployés sur le territoire, les agents des organismes de la circulation aérienne militaire rendant des services au bénéfice de la circulation aérienne générale, comme prévu par l'article D. 131-9 du code de l'aviation civile, les agents des prestataires de services de la navigation aérienne mettant en œuvre des services AFIS ;
- les personnes visées à l'article L. 6221-4 du code des transports habilitées par le ministre à exercer des missions de contrôle au sol et à bord des aéronefs et pour lesquelles ce même article prévoit qu'ils ont accès aux aéronefs, aux terrains, aux locaux ainsi qu'aux documents de toute nature en relation avec les activités contrôlées ;
- les officiers de police judiciaire ou les gendarmes agissant dans le cadre de leurs propres missions.

Ces constats sont transmis à la direction interrégionale de la DSAC (DSAC/IR), au service d'État de l'aviation civile (SEAC), au service de l'aviation civile (SAC) ou direction de l'aviation civile (DAC) le/la plus pertinent(e) au regard des faits constatés (lieu de l'infraction).

2.2. Personnes habilitées à relever les infractions en vue de l'application d'une sanction pénale

La procédure conduisant à l'application d'une sanction disciplinaire est totalement indépendante de la procédure conduisant à l'application d'une sanction pénale.

Cependant, les mêmes faits peuvent donner lieu à l'application simultanée d'une sanction pénale et d'une sanction administrative à l'encontre d'un personnel navigant qui aurait enfreint les dispositions du code de l'aviation civile.

Le code de l'aviation civile définit les infractions qui peuvent faire l'objet de poursuites pénales et prévoit aussi que ces infractions peuvent être constatées uniquement par des officiers de police judiciaire ou par les fonctionnaires ou les agents énumérés à l'article L. 6142-1 du code des transports, qui doivent être commissionnés et assermentés à cet effet.

La procédure à suivre pour l'application des sanctions pénales fait l'objet de la circulaire du 2 août 1991 portant application des dispositions de caractère pénal de la loi n° 89-467 du 10 juillet 1989 tendant à renforcer la sécurité des aérodromes et du transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile et du décret n° 91-262 du 4 mars 1991 pris pour son application.

Cette circulaire indique, entre autres éléments, les modalités pour le commissionnement et l'assermentation des agents visés à l'article L. 150-13 (devenu L. 6142-1 du code des transports).

Prise antérieurement à la création de la DSAC, elle fixait, dans le cadre de l'organisation antérieure, que les fonctionnaires et agents des directions de l'aviation civile et du service de l'aviation civile de l'océan Indien se voyaient commissionnés dans les limites territoriales de la circonscription administrative dans laquelle ils exerçaient leurs fonctions. En cas de mutation, la procédure de commissionnement et d'assermentation devait à nouveau être engagée.

Les directions de l'aviation civile ainsi que le service de l'aviation civile de l'océan Indien sont devenus les échelons interrégionaux de la direction de la sécurité de l'aviation civile. Du fait de leur appartenance à ce service à compétence nationale, les personnels des DSAC/IR sont effectivement appelés à exercer leurs fonctions sur tout le territoire national et l'exercice de leurs fonctions de surveillance peut ainsi les conduire à dresser des procès-verbaux d'infractions n'importe où sur ce territoire national.

Les agents de la DSAC seront donc désormais commissionnés à l'effet de constater les infractions aux dispositions du code de l'aviation civile dans les limites du territoire national, que ces agents appartiennent à l'échelon central ou à une DSAC/IR.

Il est renvoyé à la circulaire précitée sur les autres éléments relatifs à la procédure pénale.

Par ailleurs, il convient de rappeler que le rôle de la gendarmerie des transports aériens est notamment fixé par l'arrêté du 28 avril 2006 relatif à l'organisation, à l'emploi et au soutien de la gendarmerie des transports aériens, l'instruction d'application du 7 septembre 2006 et l'instruction du 1^{er} octobre 2008 relative à la doctrine d'emploi de la gendarmerie des transports aériens.

En conséquence, les faits constatés, s'ils sont passibles à l'évidence d'une répression pénale, seront plus utilement directement relevés par un agent répondant aux conditions fixées à l'article L. 150-13 (L. 6142-1 du code des transports) et selon la forme rappelée par la circulaire précitée de 1991 et le modèle de procès-verbal de constat qui y figure en annexe III.

2.3. Référentiel et règles de compétence applicables

2.3.1. Le référentiel

L'article R. 425-4 du code de l'aviation civile prévoit l'application de sanctions à l'égard de personnes « (...) à l'encontre desquelles auront été relevés des manquements aux règles édictées par le présent code en vue d'assurer la sécurité et, le cas échéant, par les dispositions prises pour son application ».

L'article R. 431-1 prévoit l'application de sanctions à l'égard des personnels navigants « à l'encontre desquels auront été relevés des infractions aux règles édictées en vue d'assurer la sécurité par le code des transports et par le code de l'aviation civile ainsi que par les textes pris pour leur application ».

Il résulte de ces dispositions que le référentiel des règles au regard desquelles des infractions peuvent être constatées est exactement le même.

Il s'agit des règles contenues dans le code des transports (partie législative) ou dans le code de l'aviation civile, dans ses parties législative (pour les articles qui demeurent en vigueur) ou réglementaire et contenues dans l'ensemble des arrêtés auxquels ces codes renvoient, applicables sur le territoire de la République française et, le cas échéant, si elles ont été étendues dans les collectivités d'outre mer et même, lorsque cela est prévu, sur les territoires des États étrangers.

2.3.2. Les règles relatives au service compétent pour instruire le dossier, l'instance compétente pour donner son avis et l'autorité compétente pour prendre la décision de sanction

2.3.2.1. L'infraction est commise par un personnel navigant non professionnel :

Le service territorialement compétent pour instruire est la DSAC/IR (pour la métropole, les Antilles, la Guyane, Saint-Martin et Saint-Barthélemy, La Réunion et Mayotte) ou le service d'État de l'aviation civile (SEAC), la direction de l'aviation civile (DAC) ou le service de l'aviation civile (SAC) (pour la Polynésie française, la Nouvelle-Calédonie, Wallis-et-Futuna et Saint-Pierre-et-Miquelon) dans le ressort duquel a été constatée l'infraction.

La commission de discipline compétente est celle instituée auprès de la DSAC/IR ou du représentant de l'État dont relève le service qui a instruit le dossier d'infraction.

Toutefois, à la demande du contrevenant, la commission de discipline compétente est celle du ressort territorial dans lequel il est domicilié, à l'exception de Wallis-et-Futuna.

L'autorité compétente pour prononcer la sanction est le ministre chargé de l'aviation civile, par délégation de signature de celui-ci, le directeur de la sécurité de l'aviation civile interrégionale auprès duquel est instituée la commission qui a donné l'avis. En Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et Wallis-et-Futuna ainsi qu'à Saint-Pierre-et-Miquelon, l'autorité compétente pour prendre la sanction est le représentant de l'État auprès duquel est instituée la commission qui a donné l'avis, par délégation de signature de celui-ci, le chef du service d'État de l'aviation civile, le directeur de l'aviation civile ou le chef du service de l'aviation civile.

Si l'infraction a été commise dans les Terres australes et antarctiques françaises, à l'étranger ou si elle doit être constatée et instruite sur la base d'éléments fournis par une autorité étrangère, le directeur de la sécurité de l'aviation civile désigne la DSAC/IR, le service d'État de l'aviation civile, la direction de l'aviation civile ou le service de l'aviation civile chargé d'établir le PVI et d'instruire le dossier. La commission de discipline compétente est celle instituée auprès de la DSAC/IR ou du représentant de l'État dont relève le service instructeur qui a été désigné.

2.3.2.2. L'infraction est commise par un personnel navigant professionnel :

Le service chargé d'instruire est celui dans lequel l'infraction a été constatée.

Lorsqu'un PVI est établi par l'OCV, l'infraction est instruite par la direction technique de l'échelon central de la DSAC concernée, en considération des faits reprochés et de la nature de l'infraction rapportée.

Si l'infraction est commise à l'étranger ou si elle doit être constatée et instruite sur la base d'éléments fournis par une autorité étrangère, le directeur de la sécurité de l'aviation civile transmet, en considération des faits reprochés et de la nature de l'infraction rapportée à la direction technique concernée, aux fins d'instruction.

L'autorité compétente pour prendre la sanction est le ministre chargé de l'aviation civile, par délégation de signature de celui-ci, le directeur de la sécurité de l'aviation civile.

2.3.2.3. L'infraction est commise par les autres personnels navigants visés au 1.3 :

a) Le service territorialement compétent pour instruire est la DSAC/IR ou le service d'État de l'aviation civile (SEAC), la direction de l'aviation civile (DAC) ou le service de l'aviation civile (SAC) dans le ressort duquel a été constatée l'infraction.

b) Lorsque l'infraction est relevée par l'OCV ou une direction technique de l'échelon central de la DSAC, l'infraction est instruite par cette direction ou celle concernée, en considération des faits reprochés et de la nature de l'infraction rapportée.

c) Le directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile, le directeur du service d'État de l'aviation civile, le directeur du service de l'aviation civile, le directeur de l'aviation civile, l'OCV ou la direction technique concernée saisit le directeur technique « personnels navigants » pour transmission à l'autorité militaire compétente (voir § 3.1.4 et 3.1.5).

2.4. Opérations pour le constat et le traitement des infractions

2.4.1. Constat des infractions

Il convient de distinguer les deux cas suivants :

- soit la personne qui constate un événement susceptible de constituer une infraction n'est pas habilitée à établir le PVI (voir paragraphe 2.1) ;
- soit la personne qui constate un événement susceptible de constituer une infraction est habilitée à établir le PVI (voir paragraphes 2.1 et 2.2).

Selon le cas de figure, l'une ou l'autre des procédures qui suivent doit être appliquée.

2.4.1.1. La personne qui constate l'événement n'est pas habilitée à établir le PVI :

Sauf si l'établissement de l'infraction résulte d'un autre document (voir 2.1), la personne qui constate des événements susceptibles de constituer une infraction aux règlements en vigueur doit renseigner un CPI. À ce stade de la procédure, s'il lui appartient de décider, compte tenu des éléments détenus, si l'événement constaté doit ou non faire l'objet d'un CPI, il ne lui appartient pas de mener des investigations, ni d'apprécier si un PVI doit être établi ou non.

Le CPI doit être accompagné des éléments pertinents permettant d'instruire le dossier et établissant la matérialité de l'infraction présumée.

À cet effet, la personne qui rapporte un événement prendra toutes les mesures nécessaires à la sauvegarde de ces éléments.

Ces éléments peuvent notamment être les suivants :

- enregistrements radar (trajectographies) ;
- transcription des échanges de radiocommunications ;
- transcription du message ATIS s'il existe et/ou du bulletin de la situation météo existante au moment des faits ;
- transcription des échanges téléphoniques ;
- copie du ou des plans de vols concernés ;

- bandes de progression (STRIP) relatives au vol concerné ;
- NOTAM ;
- tout élément complémentaire susceptible de fournir une information relative à l'événement (témoignages, photographies, croquis, cartes, etc.).

Le CPI qui figure en annexe de la présente instruction doit être dûment complété et adressé à la DSAC/IR ou au service de l'aviation civile outre-mer du lieu de l'infraction, dans les délais les plus rapides possible permettant à celui-ci d'initier l'instruction du dossier.

2.4.1.2. La personne qui constate l'événement est habilitée à établir le PVI :

La personne qui constate les faits établit directement le PVI dans le cadre des dispositions prévues au paragraphe 2.4.2.

Il est rappelé que, dans ce cas, il appartient à cette personne de prendre toutes les mesures nécessaires à la sauvegarde des enregistrements et autres éléments permettant d'établir la matérialité de l'infraction présumée, évoqués ci-dessus aux fins de la constitution du dossier.

2.4.1.3. Il convient d'indiquer qu'il n'est pas possible à un agent de rédiger un PVI sur la base d'éléments qu'il aurait observés ou recueillis à l'occasion de sa participation, en qualité d'enquêteur, à une enquête de sécurité de l'aviation civile. Ce principe peut notamment se déduire des considérants (4) et (25) du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE (JOCE du 12 novembre 2010).

2.4.2. Instruction du dossier d'infraction

À la réception d'un CPI, d'un autre document équivalent ou directement sur la base des éléments observés, reçus ou recueillis, et, le cas échéant, au moyen d'une enquête complémentaire, il convient d'établir les éléments de droit et de faits constitutifs d'une ou de plusieurs infractions.

La personne qui instruit le dossier d'infraction doit s'efforcer de pousser l'instruction le plus loin possible. En effet, ce dossier constituera la base principale sur laquelle les instances disciplinaires devront s'appuyer pour apprécier de la réalité et de la gravité des faits qui sont reprochés au navigant mis en cause. Un soin particulier sera accordé à l'identification de la réglementation enfreinte et à la qualité des enregistrements.

Dès l'instruction du dossier d'infraction achevée, un PVI est établi dans les meilleurs délais.

2.4.2.1. Établissement et transmission du PVI au navigant mis en cause :

L'attention des rédacteurs des PVI est attirée sur la nécessité d'être précis et exhaustif pour établir les PVI. Le PVI établi à l'encontre d'un navigant est un élément déterminant du dossier qui pourra être discuté au contentieux.

Le PVI est établi selon le modèle figurant en annexe II à la présente instruction.

Il peut aussi être établi dans les conditions fixées par la circulaire précitée de 1991 et selon le modèle qui y figure en annexe III.

Lorsqu'un PV (ou une procédure) a été établi(e) par une autorité de police ou de gendarmerie, ce PV, s'il comporte toutes les informations utiles, peut être utilisé pour la procédure sans qu'il soit utile de rédiger, en plus, un PVI. Toutefois, l'établissement du PVI peut s'avérer utile en tant qu'il constitue le support pour recueillir les observations du pilote ; il peut être rédigé en renvoyant aux éléments contenus dans le PV ou dans la procédure de l'autorité judiciaire. Il a été observé dans certains dossiers que le pilote lui-même se borne à se référer aux observations qu'il a apportées dans la procédure judiciaire.

Les éléments du PVI sont saisis par un référent licences dans le système de gestion des brevets et licences, à la demande du rédacteur du PVI.

Le PVI doit être daté et signé par la personne qui relève l'infraction et doit comporter, toutes les fois que ces éléments sont pertinents au regard de l'infraction, les éléments suivants :

- les nom, prénom(s), qualité (intitulé exact des fonctions exercées) de la personne qui relève l'infraction ;
- le numéro et la date du commissionnement, si l'infraction est susceptible d'entraîner des poursuites pénales ;
- la date et l'heure (UTC) précise des faits ;
- le lieu ;
- l'aéronef concerné (modèle, catégorie, classe, type) ;
- les marques d'immatriculation ou d'identification ou le numéro de vol de l'aéronef concerné ;

- les nom, prénom(s) du personnel navigant mis en cause ;
- l'exposé précis des faits ;
- le ou les motifs de l'infraction ;
- les références des textes législatifs et réglementaires enfreints.

Le rédacteur doit recueillir à cette occasion les éléments utiles permettant d'établir la matérialité des infractions relevées ; il peut s'agir de l'un ou de plusieurs des éléments joints au CPI, ou de tout autre élément complémentaire recueilli à l'occasion de l'instruction du dossier d'infraction.

Le dossier doit contenir les extraits pertinents des textes enfreints (il apparaît en effet important de constituer le dossier à ce moment « T » en recueillant les textes en vigueur à ce moment « T »).

Le PVI doit être transmis par le service instructeur au navigant mis en cause afin de recueillir ses observations. Il est adressé par courrier recommandé avec avis de réception ; il n'y est joint aucune pièce justificative.

Aucune autre personne, notamment l'employeur du pilote concerné, ne doit être destinataire du PVI. Celui-ci constitue en effet un acte administratif nominatif au sens de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 qui n'est pas communicable à un tiers.

2.4.2.2. Éléments constitutifs de la réponse du navigant :

Le navigant mis en cause est invité à consigner ses observations détaillées sur le PVI.

Il est également invité à compléter les rubriques relatives aux points suivants :

- ses coordonnées personnelles (date et lieu de naissance, adresse complète du domicile, numéro de téléphone) ;
- sa fonction au moment du vol ;
- les numéros et dates de validité de tous les brevets, licences, qualifications et certificats détenus ;
- le nombre d'heures de vol, par catégorie d'aéronef.

Le courrier adressé au navigant mis en cause indique qu'il dispose d'un délai de trente jours courant à compter de la réception du dossier pour présenter ses observations sur le PVI.

De même, il lui est précisé à quel service de l'aviation civile il doit adresser sa réponse, ainsi que les coordonnées postales de ce service.

Lorsque le personnel navigant refuse de se voir délivrer le pli, il est fait application des principes de la jurisprudence : lorsque un pli recommandé est retourné par les services postaux avec la mention « non réclamé », la notification du courrier (à condition qu'elle soit bien faite à la dernière adresse déclarée par l'intéressé) doit être regardée comme ayant été régulièrement effectuée à la date de première présentation de ce courrier, mentionnée sur le bordereau d'accusé réception par les services postaux.

3. Suites à donner aux infractions

3.1. Classement ou suites disciplinaires

3.1.1. Personnel navigant non professionnel

À la réception de la réponse du navigant mis en cause, il appartient au directeur de la DSAC/IR, au directeur du service d'État de l'aviation civile, au directeur de l'aviation civile, au directeur du service de l'aviation civile dans le service duquel le PVI a été instruit d'apprécier la réalité et la gravité des faits qui sont reprochés au personnel navigant mis en cause pour déterminer les suites qui doivent y être réservées.

Il est ensuite procédé, après avis le cas échéant du rédacteur du PVI, soit au classement de l'affaire, soit à la saisine de l'instance disciplinaire.

3.1.1.1. Classement de l'affaire :

Le directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile, le directeur du service d'État de l'aviation civile, le directeur du service de l'aviation civile, le directeur de l'aviation civile, lorsqu'il a décidé de classer le dossier sans suite, adresse un courrier recommandé avec avis de réception au personnel navigant mis en cause en l'informant de sa décision. Cette décision intervient dans les meilleurs délais à compter de la date de réception de la réponse du personnel navigant mis en cause.

Ce courrier doit confirmer qu'après analyse des éléments de réponse reçus du personnel navigant mis en cause le dossier est classé sans suite disciplinaire. Il peut être proposé au personnel navigant concerné de se rapprocher d'un instructeur pour évoquer avec lui les faits qui avaient donné lieu au PVI et en tirer les enseignements utiles, par exemple pour envisager un réentraînement.

Ce courrier ne doit en aucun cas comporter d'éléments constitutifs de rappel à l'ordre ou de mise en garde, mais pourra comporter le rappel de la réglementation en lien avec les faits constatés. En effet, dans cette hypothèse, le navigant n'a pas été mis en situation d'exercer des droits de la défense tels que prévus par le code de l'aviation civile (sauf ses observations préalables) et il ne peut donc faire l'objet d'une mesure qui pourrait s'analyser comme une mesure disciplinaire.

En revanche, après avis de la commission de discipline, un rappel à l'ordre peut intervenir sous la forme d'un blâme, comme prévu par le code de l'aviation civile.

Les personnes à l'origine du CPI et du PVI sont informées du classement du dossier d'infraction, par la transmission de la copie du courrier de classement.

Les éléments du PVI intégrés dans le système de gestion des brevets et licences sont retirés par un référent licences. Cette opération doit être enregistrée dans le dossier du PVI.

3.1.1.2. Saisine de l'instance disciplinaire :

En cas de poursuite, le directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile ou le représentant de l'État saisit la commission de discipline des personnels navigants compétente territorialement par lettre adressée au président de la commission de discipline, accompagnée du dossier d'infraction.

Les personnes à l'origine du CPI et du PVI sont informées de la saisine de la commission, par la transmission de la copie de la lettre de saisine.

Si l'infraction a été instruite sur la base d'éléments fournis par une autorité étrangère, le directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile, le directeur du service d'État de l'aviation civile, le directeur du service de l'aviation civile ou le directeur de l'aviation civile informe le directeur technique « personnels navigants ». Ce dernier rend compte à l'autorité étrangère des suites données.

3.1.2. Personnel navigant professionnel

À la réception de la réponse du navigant mis en cause, il appartient au directeur de la DSAC/IR, au directeur du service d'État de l'aviation civile, au directeur de l'aviation civile, au directeur du service de l'aviation civile dans le service duquel le PVI a été instruit d'apprécier la réalité et la gravité des faits qui sont reprochés au personnel navigant mis en cause pour déterminer les suites qui doivent y être réservées.

Il est ensuite procédé soit au classement de l'affaire au niveau de l'échelon interrégional, soit au classement au niveau de l'échelon central, soit à la saisine de l'instance disciplinaire.

3.1.2.1. Classement au niveau de l'échelon interrégional :

Le directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile, le directeur du service d'État de l'aviation civile, le directeur du service de l'aviation civile, le directeur de l'aviation civile, lorsqu'il a décidé de classer le dossier sans suite, adresse un courrier recommandé avec avis de réception au personnel navigant mis en cause en l'informant de sa décision. Cette décision intervient dans les meilleurs délais à compter de la date de réception de la réponse du personnel navigant mis en cause.

Ce courrier doit confirmer qu'après analyse des éléments de réponse reçus du personnel navigant mis en cause le dossier est classé sans suite disciplinaire. Il peut être proposé au personnel navigant concerné de se rapprocher d'un instructeur pour évoquer avec lui les faits qui avaient donné lieu au PVI, en tirer les enseignements utiles, par exemple pour envisager un réentraînement.

Les personnes à l'origine du CPI et du PVI sont informées du classement du dossier d'infraction, par la transmission de la copie du courrier de classement.

Les éléments du PVI intégrés dans le système de gestion des brevets et licences sont retirés. Cette opération est enregistrée dans le dossier du PVI.

3.1.2.2. Classement au niveau de l'échelon central :

Le directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile, le directeur du service d'État de l'aviation civile, le directeur de l'aviation civile, le directeur du service de l'aviation civile ou le directeur technique choisit de transmettre le dossier au directeur technique « personnels navigants » dans les trois semaines courant à compter de la date de réception de la réponse du personnel navigant mis en cause, avec les éléments qui justifient la demande de poursuites.

Le directeur technique « personnels navigants » transmet le dossier, le cas échéant, à une autre direction technique de l'échelon central de la DSAC ou à la direction du transport aérien en considération des faits reprochés et de la nature des infractions relevées, afin d'obtenir les expertises complémentaires nécessaires qui ne relèvent pas de la compétence de la direction technique « personnels navigants » et pour garantir la cohérence de traitement des dossiers.

Sur proposition de la direction technique saisie ou de la direction du transport aérien, le directeur technique « personnels navigants », après avoir recueilli l'avis du directeur de l'échelon local concerné, peut décider de classer le dossier.

En cas de décision de classement, le personnel navigant concerné en est informé dans les meilleurs délais possibles par la direction technique « personnels navigants » de la DSAC. Le courrier recommandé avec accusé de réception adressé au navigant mis en cause doit confirmer qu'après analyse des éléments du dossier celui-ci est classé sans suite disciplinaire.

Le courrier de classement est communiqué en copie à l'échelon interrégional à l'origine de la saisine de l'échelon central et au président du conseil de discipline personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

3.1.2.3. Saisine de l'instance disciplinaire :

En cas de poursuite, le directeur « personnels navigants » saisit par lettre le président du conseil de discipline de l'aéronautique civile du dossier d'infraction.

Si l'infraction a été instruite sur la base d'éléments fournis par une autorité étrangère, le directeur technique « personnels navigants » rend compte à cette autorité des suites disciplinaires données.

3.1.3. Personnels navigants détenteurs d'un titre étranger

3.1.3.1. Lorsque la procédure concerne un membre du personnel navigant non professionnel ayant obtenu la validation d'une licence étrangère, les procédures de classement et de saisine des commissions de discipline décrites au 3.1.1 sont applicables. Le directeur technique « personnels navigants » informe l'autorité aéronautique qui a délivré la licence.

3.1.3.2. Lorsque la procédure concerne un membre du personnel navigant professionnel ayant obtenu la validation d'une licence étrangère, les procédures de classement et de saisine du conseil de discipline de l'aéronautique civile décrites au 3.1.2 sont applicables. Le directeur technique « personnels navigants » informe l'autorité aéronautique qui a délivré la licence.

3.1.3.3. Si le personnel navigant est titulaire de titres aéronautiques délivrés par un État étranger et est autorisé en vertu des règles françaises ou européennes ou issues de la convention de l'aviation civile internationale de Chicago à survoler le territoire français, un courrier reprenant les éléments constitutifs de l'infraction est adressé par la DSAC/IR, le SEAC, la DAC ou le SAC à la direction technique « personnels navigants » pour suite à donner auprès de l'autorité aéronautique ayant délivré la licence.

3.1.4. Personnels navigants détenteurs d'un titre militaire

Si le CPI concerne un personnel navigant effectuant un vol sur aéronef militaire au sens du décret n° 2006-1551 du 7 décembre 2006, l'instruction du dossier d'infraction est conduite à l'identique des dispositions prévues par le paragraphe 2.4.2 de la présente instruction (à l'exception de l'établissement d'un PVI). Le CPI et les pièces justificatives complémentaires rassemblées à l'occasion de l'instruction du dossier d'infraction accompagnés des observations utiles sont transmis pour suite à donner à la direction de la sécurité aéronautique d'État, direction de la circulation aérienne militaire, qui saisira l'autorité militaire compétente pour son instruction et son traitement.

3.1.5. Personnels navigants détenteurs d'un titre de personnel navigant d'essais et réceptions

Si le CPI concerne un personnel navigant titulaire d'un brevet et d'une licence de personnel navigant de l'aéronautique civile (personnel d'essais et réceptions), l'instruction du dossier d'infraction est conduite à l'identique des dispositions prévues par le paragraphe 2.4.2 de la présente instruction (à l'exception de l'établissement d'un PVI).

Le CPI et les pièces justificatives complémentaires rassemblées à l'occasion de l'instruction du dossier d'infraction accompagnés des observations utiles sont transmis à la direction générale de l'armement, sauf si le pilote était détenteur d'une licence civile et exerçait avec cette licence lors des faits ayant donné lieu à l'établissement du CPI.

3.2. Suites pénales

3.2.1. Parmi les infractions prévues au code des transports (partie législative) figurent notamment celles prévues et réprimées par les articles L. 6142-5 et L. 6531-1 qui visent les pilotes

Lorsque les faits constatés à l'encontre d'un pilote sont passibles, indépendamment d'une sanction disciplinaire, d'une répression pénale sur la base de ces textes et sont relevés par un agent

répondant aux conditions fixées à l'article L. 6142-1 du code des transports, les PVI sont transmis au procureur de la République comme prévu par les articles L. 6142-2 et L. 6142-3 du code des transports (anciennement L. 150-16 du code de l'aviation civile) et selon les modalités décrites par la circulaire du 2 août 1991 citée dans les textes sources.

3.2.2. Pour mémoire, la procédure de transaction pénale est prévue par l'article L. 6142-3 du code des transports (anciennement L. 150-16-1 du code de l'aviation civile) et R. 151-8 du code de l'aviation civile pris pour son application. Elle permet aux auteurs des infractions constituées d'éviter une action en justice en s'acquittant d'une indemnité transactionnelle. Elle est largement expliquée dans la circulaire du 2 août 1991 déjà citée.

3.3. Procédure de l'article 32 b de la convention de Chicago

Les sanctions disciplinaires prononcées contre des pilotes peuvent avoir pour conséquence de suspendre leurs titres aéronautiques français.

Or, il peut advenir que les personnels navigants concernés détiennent également des titres aéronautiques délivrés par un autre État et que leur activité aéronautique s'exerce sur les aéronefs immatriculés dans cet État (cas des Antilles en particulier où des pilotes titulaires de titres français sont aussi titulaires de titres délivrés par les autorités américaines et exploitent des aéronefs immatriculés « N »).

Dans cette circonstance, les sanctions prises à l'égard du pilote concerné ne l'empêchent pas de continuer à voler avec ses titres délivrés par un autre État sur des aéronefs immatriculés dans cet État.

C'est pourquoi il peut être décidé, à titre exceptionnel, de mettre en œuvre la procédure en vue d'une décision de non-reconnaissance de ces titres, comme prévu par l'article 32 b de la convention de Chicago, selon lequel :

« Chaque État contractant se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à l'un de ses ressortissants par un autre État contractant. »

Les intéressés doivent être informés, par un courrier spécifique, qu'au cas où ils seraient sanctionnés, l'administration envisagerait pour la durée correspondante la non-reconnaissance de leurs titres aéronautiques étrangers pour le survol du territoire français.

Cette procédure peut aussi être engagée antérieurement ou postérieurement à la décision de sanction.

Les décisions ministérielles prises en application du 32 b portant non reconnaissance du survol du territoire, sont préparées en liaison avec le service instructeur concerné, par la direction technique « personnels navigants ».

4. Procédure disciplinaire

La procédure disciplinaire se déroule suivant les dispositions des articles R. 431-7 à R. 431-9 du code de l'aviation civile pour les personnels navigants non professionnels.

Elle se déroule suivant les dispositions des articles R. 425-12 à R. 425-18 du code de l'aviation civile pour les personnels navigants professionnels. Il convient de se reporter à ces textes.

Les éléments complémentaires qui suivent concernent les rapporteurs.

Il existe auprès de chaque commission de discipline (R. 431-8) et pour les affaires devant le conseil de discipline (R. 425-13) des listes de rapporteurs.

Ces rapporteurs restent sous la responsabilité de leur autorité hiérarchique d'affectation qui s'assure de leur disponibilité et du bon accomplissement de cette tâche particulière qui leur est confiée.

À cet effet et pour chaque affaire, il appartient au directeur de la DSAC/IR dans le ressort territorial de laquelle est situé le domicile du contrevenant de désigner un rapporteur parmi ceux figurant sur les listes ci-dessus évoquées.

S'agissant des affaires portées devant le conseil de discipline, cette désignation intervient sur sollicitation du secrétariat de ce conseil.

S'agissant des affaires nécessitant la compétence d'un rapporteur issu de la DSNA, cette direction est sollicitée pour la désignation de ce rapporteur par le directeur de la DSAC/IR concernée pour les affaires relevant d'une commission de discipline et pour les affaires relevant du conseil de discipline par le secrétariat de ce conseil.

5. Décisions de sanction

5.1. Autorité compétente

Les décisions de sanction sont signées, selon les cas, par l'une des autorités identifiées au 2.3.2 de la présente instruction. La personne qui signe doit détenir une délégation de signature régulièrement publiée pour être opposable.

5.2. *Décision de sanction*

La décision de sanction comporte :

- les visas ;
- les considérants comportant l'exposé des faits constitutifs de la ou des infractions relevées et les motifs de la sanction ;
- le dispositif de la sanction comportant l'identification complète du personnel navigant concerné (les nom, prénoms, date et lieu de naissance, adresse) ;
- les délais et voies de recours pour contester la décision.

Toute décision portant sanction disciplinaire est une décision administrative individuelle défavorable qui doit être motivée, c'est-à-dire comporter l'énoncé des éléments en droit et en faits qui justifient cette décision.

Cette motivation doit figurer dans la décision elle-même. Une motivation qui renvoie aux motifs contenus dans un document émis par une autre personne, et notamment l'avis d'une commission de discipline ou du conseil de discipline est à proscrire parce que l'auteur de la décision doit la motiver lui-même, même s'il ne fait que se réapproprier la motivation figurant dans un autre document et sur lequel il entend s'appuyer.

L'autorité qui prend la décision de sanction n'est pas tenue de se conformer à l'avis de la commission ou du conseil de discipline.

La motivation doit être précise et complète : en droit par l'indication des règles qu'on entend appliquer, en faits par l'indication des circonstances, des faits, des personnes, des lieux, des dates et des agissements qu'on entend prendre en compte pour aboutir à la décision considérée.

La sanction doit être rédigée de manière à ce qu'aucune ambiguïté n'apparaisse. Ainsi, les dispositifs relatifs au sursis éventuel doivent faire l'objet de la plus grande attention de la part du rédacteur, afin que le contrevenant ne puisse en retenir une interprétation erronée lors de l'application de la sanction.

La sanction ne peut être strictement que l'une de celles énumérées aux articles correspondants (R. 425-18 ou R. 431-2).

La décision de sanction doit être prise après vérification de l'application éventuelle des dispositions des articles L. 6222-9 et L. 6223-3 du code des transports (ancien article L. 722-3 du code de l'aviation civile). C'est en effet à l'issue de la procédure disciplinaire complète qu'il convient de prendre en compte l'éventuelle impunité résultant de l'application de ces articles.

5.3. *Notification de la décision de sanction*

Après signature, la décision de sanction est transmise au service de l'aviation civile du domicile du navigant mis en cause, qui la lui notifie par lettre recommandée avec accusé de réception.

Une copie de la décision de sanction est par ailleurs envoyée au conseil ou à la commission ayant donné l'avis sur le dossier d'infraction.

La sanction est saisie dans le système d'information des brevets et licences.

Lorsque la sanction consiste en un retrait d'une ou de plusieurs licences et qualifications, ou d'une restriction de privilèges, la lettre doit préciser au navigant :

- qu'il lui est interdit, dès réception de la notification, de faire usage des licences, qualifications et privilèges qui lui sont retirés ;
- que la durée du retrait est comptée à partir de la date de réception de la notification ;
- qu'il lui appartient de se présenter, dès réception, auprès du service qui lui a signifié la sanction :
 - soit en vue de déposer les titres aéronautiques concernés ;
 - soit en vue du retrait sur la licence de la mention des qualifications suspendues ou retirées ;
 - soit en vue de faire apposer les restrictions de privilèges correspondants à la sanction, à condition, dans ces deux dernières hypothèses, que ces mentions puissent ne plus figurer à l'issue de la période de sanction.

La lettre rappelle également au navigant le texte des articles L. 6531-1 et L. 6531-2 du code des transports (anciens articles 150-2 [1°] et L. 427-1 du code de l'aviation civile) afin d'attirer son attention sur les sanctions pénales auxquelles il s'exposerait en faisant usage des titres retirés.

Il est rappelé que lorsque le navigant refuse de se voir délivrer le pli, il est fait application des principes de la jurisprudence : lorsque un pli recommandé est retourné par les services postaux avec la mention « non réclamé », la notification du courrier (à condition qu'elle soit bien faite à la dernière adresse déclarée par l'intéressé) doit être regardée comme ayant été régulièrement effectuée à la date de première présentation de ce courrier, mentionnée sur le bordereau d'accusé réception par les services postaux.

Il est également rappelé que la demande qui est faite au navigant de se présenter auprès du service qui lui a notifié la sanction pour se voir retirer ses titres aéronautiques ou se voir modifier les mentions de ses titres aéronautiques dans un sens conforme à la décision de sanction vise à mettre

immédiatement en adéquation les documents qu'il détient avec la décision de sanction. Il n'existe cependant pas de mesure à caractère pénal sanctionnant le manquement de cette formalité si le navigant néglige de se présenter et cette circonstance est sans influence sur l'application de la sanction.

5.4. *Information des services de l'aviation civile*

Le service en charge de la notification saisit la sanction dans le système d'information des brevets et licences, avec la date de notification. Cette saisine permet que chaque direction de la sécurité de l'aviation civile interrégionale, service d'État de l'aviation civile, direction de l'aviation civile ou service de l'aviation civile en ait connaissance, notamment aux fins d'application de la sanction.

Aucune autre personne, notamment l'employeur du pilote concerné, ne doit être destinataire de la décision de sanction. Celle-ci constitue en effet un acte administratif nominatif qui n'est pas communicable à un tiers.

5.5. *Recours administratif*

Les navigants peuvent présenter un recours administratif auprès de l'autorité. Ce recours, pour être recevable, doit être présenté dans un délai de deux mois courant à compter de la décision de sanction, à condition que cette décision comporte les délais et voies de recours et que l'administration dispose de la preuve de son envoi en recommandé.

Sur la procédure, l'autorité qui statue sur un recours administratif n'a pas à recommencer la consultation de l'organisme consultatif, sauf changement dans la situation de droit ou de faits.

Elle peut néanmoins recueillir l'avis du président du conseil de discipline ou de la commission de discipline compétente.

Sur la procédure, l'autorité qui statue sur un recours administratif doit apporter une réponse, qui doit être motivée, dans un délai de deux mois courant à compter de la date de réception du recours administratif. La réponse au recours administratif fait courir, pour le navigant concerné un nouveau délai de deux mois pour la saisine de la juridiction administrative.

Sur le fond, en vertu d'un principe général du droit disciplinaire, l'autorité saisie d'un recours administratif exercée par une personne frappée par une décision de sanction ne peut aggraver celle-ci à raison des mêmes faits. Elle peut donc soit confirmer la sanction, soit prendre une décision moins sévère que la première.

6. **Procédures particulières pour la nomination des membres des instances disciplinaires**

6.1. *Casier judiciaire*

L'article R. 425-9 du code de l'aviation civile subordonne la nomination en qualité de membres du conseil de discipline à la condition que les personnes n'ont pas fait l'objet d'une condamnation inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire.

Le bulletin n° 2 est un relevé partiel du casier judiciaire comportant une partie des condamnations figurant au bulletin n° 1

Le bulletin n° 2 ne peut-être délivré qu'à un nombre restreint de demandeurs, dont les administrations, pour les motifs limitativement énumérés par l'article 776 du code de procédure pénale (CPP).

L'article R. 79, alinéa 5, du CPP prévoit notamment que le bulletin n° 2 du casier judiciaire est délivré aux administrations chargées de l'admission des candidatures à une représentation professionnelle.

Aux termes des dispositions de l'article R. 80 du CPP : « Le bulletin n° 2 est réclamé au service du casier judiciaire national (CJN) automatisé par lettre, télégramme, télétransmission ou support magnétique avec l'indication de l'état civil de la personne dont le bulletin est demandé, de la qualité de l'autorité requérante ainsi que du motif de la demande. »

Avant toute première demande de bulletin n° 2 du casier judiciaire, le service demandeur doit, au préalable, obtenir une habilitation par voie postale ou/et télématique. À chaque demande de bulletin n° 2, c'est cette personne habilitée qui peut adresser, soit par courrier, soit par une demande en ligne sur le site du CJN, la liste des personnes concernées par la demande de bulletin n° 2 (nom, prénom, lieu et date de naissance).

Les demandes effectuées par Internet permettent d'obtenir une réponse rapide et les bulletins expédiés à l'adresse associée à la personne habilitée sous une dizaine de jours environ.

La personne habilitée au titre de cette procédure est identifiée en tant que telle à la DSAC/EC. Cette procédure ne concernant que les membres du conseil de discipline, des habilitations au niveau des DSAC/IR ne sont pas nécessaires.

6.2. *Sanctions disciplinaires antérieures*

Les articles R. 425-9 et R. 431-5 du code de l'aviation civile subordonnent la nomination en qualité de membres d'une commission de discipline ou du conseil de discipline à la condition que les personnes n'ont pas fait l'objet d'une des sanctions disciplinaires prévues aux articles R. 425-18 ou R. 431-2.

La recherche de cet élément ne pose aucune difficulté concernant les membres du conseil de discipline de l'aéronautique civile, organisme collégial unique à vocation nationale en mesure de rechercher dans ses propres archives si les candidats au conseil ont fait par le passé l'objet d'une sanction disciplinaire.

Concernant les commissions de discipline, cette recherche doit être faite, concernant les trois dernières années, dans le système informatique de gestion des brevets et licences qui contient toutes les décisions de sanctions prises par les autorités concernées des services de l'aviation civile.

7. Suivi de l'activité en matière disciplinaire

Une réunion est organisée annuellement par la direction technique « personnels navigants » avec les services impliqués dans la procédure disciplinaire afin d'établir un bilan des infractions traitées et des décisions rendues et en tirer les enseignements utiles.

La présente instruction sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et sur le site circulaires.gouv.fr du Premier ministre.

Fait le 9 janvier 2012.

Pour la ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
P. GANDIL

ANNEXE I

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de l'aviation civile

MODÈLE DE CONSTAT PRÉALABLE D'INFRACTION

(Application de l'instruction relative au régime disciplinaire des personnels navigants de l'aéronautique civile.)

Constat préalable d'infraction concernant :

Nom, prénom :

Fonction :

Lieu :

Date et heure UTC :

Aéronef :

Type :

Immatriculation :

Indicatif d'appel :

Nom et adresse du propriétaire ou de l'exploitant :

Agent faisant le constat d'infraction :

Nom, prénom :

Qualité :

Exposé des faits relevés :

Fait à, le :

(nom, prénom, qualité et signature)

Liste des pièces jointes au CPI :

ANNEXE II

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de l'aviation civile

MODÈLE DE PROCÈS-VERBAL D'INFRACTION
(Infringement Report)

(Application de l'instruction ... relative au régime disciplinaire des personnels navigants de l'aéronautique civile.)

Organisme d'émission du procès-verbal
(*Organization issuing the report*)
DSAC//EC//DSAC//IR//SEAC//SAC//DAC//OCV

Procès-verbal d'infraction :
(*Infringement report concerning*)
Établi à l'encontre de (*established against*):
Nom, prénom :
(*Surname and first name*)
Fonction :
(*Acting in the capacity of*)
Lieu :
(*Place*)
Date et heure UTC :
(*Date and UTC time*)

Aéronef :
(*Aircraft*)
Type :
(*Type*)
Immatriculation :
(*Registration*)
Indicatif d'appel :
(*Radio callsign*)
Nom et adresse du propriétaire ou de l'exploitant :
(*Owner or operator name and adress*)

Agent relevant l'infraction :
(*Person reporting infringement*)
Nom, prénom :
(*Surname, first name*)
Qualité :
(*Position*)
Commissionnement, le cas échéant (date et n°) :

Infraction relevée :
(Infringement)
Exposé des faits :
(Account of facts)

Textes enfreints :
(Regulation violation)

Fait à, le :
(nom, prénom, qualité et signature)
(À renseigner par le personnel navigant concerné)

Personnel navigant mis en cause :
(Crew member involved)
Nom, prénom :
(Surname, first name)
Date de naissance :
(Date of birth)
Adresse personnelle :
(Home adress)
Numéro de téléphone, courriel :
(Telephone number – e-mail)
Fonctions au moments des faits :
(Acting in the capacity of)
Brevets, licences, certificats ou qualifications détenus avec dates de validité :
(Licences, ratings or certificats held, including validity dates) :

Total heures de vol :
(Total flying hours)

Explications du personnel navigant mis en cause :
(Statement of crew member involved)

Liste des pièces jointes au PVI :

(Attached documents)

Décision ou avis du directeur DSAC/IR//SEAC//SAC//DAC :
(Decision or advise of the local authority)

Commentaires *(comments)* :

Fait à, le
(nom, prénom, qualité et signature)