

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique et de la
cohésion des territoires

Direction générale de l'aviation civile

Instruction du 12 décembre 2022 relative au régime disciplinaire des personnels navigants de l'aéronautique civile

NOR : TREA2234397J

(Texte non paru au journal officiel)

Le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires

à

Pour attribution : Monsieur le directeur de la sécurité de l'aviation civile, monsieur le directeur des services de la navigation aérienne, monsieur le chef du service d'Etat de l'aviation civile de Polynésie, monsieur le directeur de l'aviation civile en Nouvelle Calédonie, monsieur le chef du service d'Etat de l'aviation civile de Wallis et Futuna, monsieur le chef du service de l'aviation civile à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Pour information : Monsieur le délégué général pour l'armement, monsieur le directeur de la sécurité aéronautique d'Etat, monsieur le commandant de la gendarmerie des transports aériens.

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 le ministre pour la mise en œuvre des dispositions dont il s'agit.

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

Type : Instruction du gouvernement

et /ou

Instruction aux services déconcentrés

Oui

Non

Oui

Non

Mots clés liste fermée : Transports, Activités Maritimes, Ports Navigation Intérieure	Autres mots clés libres : personnel navigant - sanctions
<p>Texte(s) de référence :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Règlement 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 <i>déterminant les exigences techniques et les procédures applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) 216/2008 du Parlement européen et du Conseil</i> (dit AIRCREW) • Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 <i>concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne</i> • Code des transports (partie législative) sixième partie – Aviation civile – Livres I, II, V et VII • Code de l'aviation civile (partie réglementaire) – Livres I et IV- Personnel navigant • Décret n° 2008-1299 du 11 décembre 2008 créant la direction de la sécurité de l'aviation civile. 	
<p>Circulaire(s) abrogée(s) : instruction DGAC/DG du 9 janvier 2012 relative au régime disciplinaire des personnels navigants de l'aéronautique civile.</p>	
<p>Date de mise en application :</p>	
<p>Opposabilité concomitante : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> <i>La « circulaire » est rendue opposable à la date indiquée sur le BO du pôle ministériel à l'onglet <u>Documents opposables</u>.</i></p>	
<p>Pièce(s) annexe(s) : Annexe I : modèle de constat préalable d'infraction (CPI). Annexe II : modèle de procès-verbal d'infraction (PVI).</p>	
<p>N° d'homologation Cerfa : néant</p>	
<p>Publication : Circulaires.gouv.fr <input type="checkbox"/> Bulletin Officiel <input checked="" type="checkbox"/></p>	

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 et relever les infractions en vue de l'application d'une sanction disciplinaire
 - 2.2. Personnes habilitées à constater et relever 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 32b) de la Convention de Chicago
 - 3.4. Articulation des suites disciplinaires avec le dispositif de « *culture juste* »
4. Procédure disciplinaire
 - 4.1 Rapporteurs
 - 4.2 Echanges des pièces
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 (articles 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 applicables (articles R. 431-1 à R. 431-10 et D. 431-3).

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 les règlements européens ou le code de l'aviation civile et par les dispositions prises pour leur 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 DGAC/DG du 9 janvier 2012 relative au régime disciplinaire des personnels navigants de l'aéronautique civile.

REFERENCES

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*

Règlement (UE) 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 *déterminant les exigences techniques et les procédures applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) 216 /2008 du Parlement européen et du Conseil*

Règlement (UE) 2018/395 de la Commission du 13 mars 2018 *modifié établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de ballons conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil*

Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 *concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil*

Règlement (UE) 2018/1976 de la Commission du 14 décembre 2018 modifié *établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de planeurs conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil*

Règlement délégué (UE) 2020/723 du 4 mars 2020 *établissant des règles concernant l'acceptation de la certification des pilotes par les pays tiers et modifiant le règlement (UE) n°1178/2011*

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

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

Code de procédure pénale : article 431 et article 429

Code des relations entre le public et l'administration : article L. 311-6

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*

Décret n° 2013-367 du 29 avril 2013 *relatif aux règles d'utilisation, de navigabilité et d'immatriculation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'Etat et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile*

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

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

1. PERSONNELS NAVIGANTS CONCERNES PAR LA PRESENTE 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 licences de personnel navigant professionnel prévues au règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 ;

- 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 membre d'équipage de cabine (CCA) prévu au règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 ;

Concernant les pilotes, le critère retenu par l'article R. 425-4 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.

L'intéressé n'en reste pas moins titulaire d'un titre de pilote professionnel, formé comme tel et susceptible d'exercer les privilèges correspondants s'il renouvelle la ou les qualifications détenues ou l'aptitude médicale appropriée ; 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 1er juin 1999 *relatif aux brevets, licences et qualifications des personnels navigants professionnels de l'aéronautique civile (personnels d'essais et de réceptions)* à l'exception des pilotes visés par le paragraphe FCL. 820 du règlement 1178/2011 qui détiennent désormais une licence civile conforme à l'AIRCREW et une qualification pour les essais en vol délivrée par le ministre de l'aviation civile.

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 professionnels délivrés par les pays tiers validés sur le fondement du règlement délégué (UE) 2020/723 du 4 mars 2020.

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 brevet et licence de pilote d'aéronef ultra léger motorisé (ULM) délivrés selon les conditions 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 au règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 ;

- les personnes titulaires des licences de pilote de ballon prévues au règlement (UE) 2018/395 de la Commission du 13 mars 2018 ;

- les personnes titulaires des licences de pilote de planeur prévues au règlement (UE) 2018/1976 de la Commission du 14 décembre 2018 ;

-les personnes titulaires de titres aéronautiques non professionnels délivrés par les pays tiers validés sur le fondement du règlement délégué n° 2020/723 du 4 mars 2020.

1.3. Personnels navigants, autres que ceux visés au 1.1. et 1.2., concernés par la présente instruction

Les personnes autres, visées par l'instruction sont :

- les personnes titulaires de titres aéronautiques délivrés par un Etat 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. REGLES 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.

Les fonctionnaires et les agents de l'Etat 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) en vue de l'application éventuelle de sanctions disciplinaires à l'encontre de leurs auteurs lorsqu'ils constatent une ou des infractions aux règles édictées en matière de sécurité.

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 (OCV).

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, dont des vidéos postées sur les réseaux sociaux par des tiers ou par l'auteur de l'infraction, ou encore à des témoignages dignes de foi.

Cette connaissance de l'infraction peut résulter d'un constat, dit constat préalable d'infraction (CPI) dont le modèle est établi en annexe 1, ou d'autres documents (procès-verbaux, rapports, compte rendus, vidéos 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 prestataires de services de la circulation aérienne au bénéfice de la circulation aérienne générale relevant du ministre de la Défense, 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 d'informations de vol et d'alerte (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 constatations (CPI, autres rapports ou éléments) sont transmises à la direction interrégionale de la DSAC (DSAC/IR), au service d'Etat 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 commission 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 indépendante de la procédure conduisant à l'application d'une sanction pénale.

Cependant, les mêmes faits peuvent donner lieu à l'application 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 Conseil constitutionnel a admis la compatibilité d'un tel cumul avec le principe de nécessité et de proportionnalité des délits et des peines, sauf lorsque trois conditions cumulatives sont réunies :

- Les répressions portent sur des faits identiques ;
- La finalité des répressions est la même ;
- Les sanctions applicables sont de nature identique.

Le code de l'aviation civile définit en effet les infractions qui peuvent faire l'objet de poursuites pénales (exemple : L. 6232-4, L. 6541-1) 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 (exemple L. 6232-1), qui doivent être commissionnés et assermentés à cet effet (sauf concernant l'infraction prévue par l'article L. 6541-1, qui ne renvoie pas à une constatation par des personnes commissionnées et assermentées).

La procédure à suivre pour l'application des sanctions pénales fait l'objet du guide d'information juridique n° 6 (commissionnement et assermentation des agents verbalisateurs de la DGAC).

Ce guide indique, entre autres éléments, les modalités pour le commissionnement et l'assermentation des agents visés à l'article L. 6142-1 du code des transports).

A noter que du fait de leur appartenance à la DSAC, 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 le territoire national.

Les agents de la DSAC sont 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.

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 1er 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. 6142-1 du code des transports (anciennement L. 150-13) et selon les modalités rappelées par le guide précité.

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 en matière de sécurité par :

- le présent code et les textes pris pour son application ;
- le code des transports et les textes pris pour son application ;
- le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 et les règlements pris pour son application ;
- le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010. »

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 présent code et les textes pris pour son application ;
- le code des transports et les textes pris pour son application ;
- le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 et les règlements pris pour son application ;
- le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010.»

Il résulte de ces dispositions que le référentiel des règles au regard desquelles des infractions peuvent être constatées est exactement le même pour les personnels navigants professionnels ou non professionnels.

Il s'agit :

- des règles prévues par le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 (remplaçant le règlement n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008) et tous les règlements pris en matière de sécurité aérienne pour son application ;
- des règles du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 contenant les obligations en matière de comptes-rendus d'évènements de sécurité aérienne ;
- des règles nationales, prises en matière de sécurité aérienne, 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 ou contenues dans l'ensemble des arrêtés auxquels ces codes renvoient, applicables sur le territoire de la République française, si elles ont été étendues dans les collectivités d'outre-mer et même, lorsque cela est prévu, sur les territoires des Etats 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), le service d'Etat 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 (rattaché à la Nouvelle Calédonie) et Saint-Pierre-et-Miquelon) dans le ressort duquel a été constatée l'infraction.

L'instance compétente pour donner son avis est la commission de discipline instituée auprès de la DSAC/IR ou du représentant de l'Etat dont relève le service qui a instruit le dossier d'infraction.

Toutefois, à la demande du contrevenant, la commission de discipline compétente peut être celle du ressort territorial dans lequel il est domicilié, à l'exception de Wallis-et-Futuna (territoire sur lequel il n'existe pas de commission de discipline).

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, l'autorité compétente pour prendre la sanction est le représentant de l'Etat auprès duquel est instituée la commission qui a donné l'avis, et par délégation de signature de celui-ci, le chef du service d'Etat de l'aviation civile, le directeur de l'aviation civile. A Saint Pierre et Miquelon, l'autorité compétente pour prendre la sanction est le représentant de l'Etat (le chef du service de l'aviation civile étant chargé des poursuites).

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, la direction personnels navigants de la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC/PN) qui a reçu le dossier d'infraction l'adresse à la DSAC/IR, le service d'Etat de l'aviation civile, la direction de l'aviation civile ou le service de l'aviation civile du domicile du contrevenant, à défaut à l'un de ces services choisi par elle.

Le service désigné est 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'Etat dont relève le service instructeur qui a été saisi et l'autorité compétente le directeur ou chef de service dont relève la commission.

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

Le service chargé d'instruire est celui dans le ressort territorial duquel l'infraction a été constatée.

Lorsqu'un PVI est établi par l'OCV ou par une direction technique de l'échelon central de la DSAC, l'infraction est instruite par la DSAC/PN, en lien avec la direction technique 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 DSAC/PN transmet à la direction interrégionale du domicile du contrevenant, à défaut à un service choisi par elle, 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'Etat 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 la DSAC/PN en lien avec la direction technique concernée, en considération des faits reprochés et de la nature de l'infraction rapportée.

c) Après instruction du dossier, le directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile, le directeur du service d'Etat de l'aviation civile, le directeur du service de l'aviation civile, le directeur de l'aviation civile saisit le directeur de la DSAC/PN pour transmission à l'autorité militaire compétente (voir § 3.1.4 et 3.1.5.) ou l'autorité aéronautique étrangère qui a délivré la licence.

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 :

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 des services de la navigation aérienne compétente qui constate des événements susceptibles de constituer une infraction aux règlements en vigueur renseigne un CPI. Il lui appartient de décider, compte tenu des éléments détenus, si l'événement constaté doit ou non faire l'objet d'un CPI mais il ne lui appartient pas d'apprécier si un PVI doit être établi ou non.

Le CPI doit cependant être accompagné des éléments pertinents pour établir la matérialité de l'infraction présumée.

A 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 radio communications ;
- 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 est 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. Les rédacteurs de CPI sont invités à prendre contact en amont avec les DSAC/IR afin que les collègues de la DSAC, plus habitués à traiter ce type de dossiers les accompagnent et les guident.

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, comme évoqué ci-dessus pour le CPI.

2.4.1.3. Il convient de signaler 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. Il doit alors se déporter et la constitution du dossier disciplinaire est confiée à un autre agent.

2.4.2. Instruction du dossier d'infraction.

Sur le fondement du CPI et des documents associés ou sur la base des éléments observés, reçus ou recueillis, le service instructeur recueille les éléments de droit et de faits constitutifs d'une ou de plusieurs infractions. Il doit s'efforcer de pousser l'instruction le plus loin possible.

Ce dossier constituera la base principale sur laquelle les instances disciplinaires devront s'appuyer pour apprécier la réalité et la gravité des faits qui sont reprochés au navigant mis en cause. Un soin particulier sera accordé à l'identification de la réglementation enfreinte

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

2.4.2.1. Etablissement 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 personnel navigant est un élément déterminant du dossier qui pourra être contesté au contentieux devant le juge administratif.

Le PVI est établi selon le modèle figurant en annexe 2 à la présente instruction.

Lorsqu'un PV (ou une procédure) a été établi (e) par une autorité de police ou de gendarmerie et que ce PV ou procédure a été transmis sur autorisation expresse du procureur à la DSAC, ces éléments de l'enquête pénale, s'ils comportent des informations utiles, peuvent être utilisés dans le cadre de la procédure disciplinaire.

Le PVI peut être rédigé en renvoyant aux éléments contenus dans le PV de gendarmerie ou de police ou dans la procédure 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.

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 ; ou les éléments les plus précis possibles connus relatifs à ces faits au moment de l'établissement du PVI ;
- 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 européens, législatifs et réglementaires enfreints.

Le rédacteur doit compiler à cette occasion tous les éléments servant au dossier d'infraction, qui doit notamment 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 »). Lorsque l'infraction résulte d'une vidéo, il convient d'en préserver l'enregistrement pour en garantir la force probante.

Le PVI peut comporter plusieurs infractions pour des mêmes faits et la qualification juridique doit se faire au regard de chaque texte enfreint (exemple : exercice des privilèges sans détention des titres appropriés et falsification des preuves documentaires).

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 document administratif « *faisant apparaître le comportement d'une personne* », et n'est donc communicable qu'au pilote concerné « *dès lors que la divulgation de ce comportement pourrait lui porter préjudice* » (conformément à l'article 311-6 du code des relations entre le public et l'administration), et n'est pas communicable à un tiers.

2.4.2.2. Eléments constitutifs de la réponse du navigant

Le navigant mis en cause est invité à consigner ses observations 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 courrier adressé au navigant mis en cause indique de quel délai il dispose à compter de la réception du dossier pour présenter ses observations sur le PVI. Il lui est précisé à quel service de l'aviation civile il doit adresser sa réponse, ainsi que les coordonnées (courriel et 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 A DONNER AUX INFRACTIONS

3.1. Classement ou suites disciplinaires

3.1.1. Personnel navigant non professionnel

A la réception de la réponse du navigant mis en cause, il convient d'apprécier la réalité et la gravité des faits qui sont reprochés au personnel navigant mis en cause, ainsi que, le cas échéant, l'opportunité, pour déterminer les suites qui doivent y être réservées.

Il est donc procédé soit au classement de l'affaire, soit à la saisine de l'instance disciplinaire.

Il convient de respecter la règle selon laquelle la personne chargée des poursuites doit être différente de celle chargée de la sanction et les paragraphes suivants identifient les différents intervenants au dossier disciplinaire.

3.1.1.1. Classement de l'affaire

Il appartient à l'adjoint technique placé auprès du directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile, au chef du département de la surveillance auprès du directeur du service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie, au directeur du service de l'aviation civile à Saint Pierre et Miquelon, ou au chef du service de la sécurité de l'aviation civile auprès du directeur de l'aviation civile en Nouvelle Calédonie, lorsqu'il a décidé de classer le dossier sans suite, d'adresser 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.

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 peut 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 les 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 lettre constituant en elle-même une mesure qui pourrait s'analyser comme une mesure disciplinaire.

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.

3.1.1.2. Saisine de l'instance disciplinaire

En cas de poursuite, les personnes identifiées au point 3.1.1.1. saisissent 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'Etat de l'aviation civile, le directeur du service de l'aviation civile ou le directeur de l'aviation civile informe le directeur PN. Ce dernier rend compte à l'autorité étrangère des suites données.

3.1.2. Personnel navigant professionnel

A la réception de la réponse du navigant mis en cause, il appartient à l'adjoint technique placé auprès du directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile, au chef du département de la surveillance auprès du directeur du service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie, au directeur du service de l'aviation civile à Saint Pierre et Miquelon, ou au chef du service de la sécurité de l'aviation civile auprès du directeur de l'aviation civile en Nouvelle Calédonie 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, ainsi que, le cas échéant, l'opportunité, 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

les personnes identifiées au point 3.1.2, lorsqu'elles ont décidé de classer le dossier sans suite, adressent 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.

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.

3.1.2.2. Classement au niveau de l'échelon central

Lorsque le dossier est transmis au directeur PN après réponse du personnel navigant mis en cause, avec les éléments qui justifient la demande de poursuites, il appartient au directeur PN :

- de transmettre le dossier, le cas échéant, à une autre direction technique de l'échelon central de la DSAC afin d'obtenir les expertises complémentaires nécessaires.

-de décider de classer le dossier, ou

-de saisir le conseil de discipline

En cas de décision de classement, le personnel navigant concerné en est informé dans les meilleurs délais possibles par la direction PN par courrier recommandé avec accusé de réception adressé au navigant mis en cause.

Le courrier de classement est communiqué en copie à l'échelon interrégional à l'origine de la saisine de l'échelon central qui se chargera d'en informer les personnes à l'origine du relevé initial d'infraction.

3.1.2.3. Saisine de l'instance disciplinaire

En cas de poursuites le directeur PN 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 PN 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 PN 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 PN 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 Etat 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 PN pour suite à donner auprès de l'autorité aéronautique ayant délivré la licence. Cette procédure concerne en particulier les personnels navigants titulaires de titres européens valides sur la totalité du territoire européen et a pour fondement le paragraphe ARA.GEN.355 d) du règlement AIRCREW.

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'Etat, 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 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.

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.6541-1, 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 l'article L. 6142-2 et du code des transports 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 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 cependant rarement appliquée).

3.2.3. Des actions pénales conduite par les autorités judiciaires concernant des faits par ailleurs susceptibles d'entraîner des poursuites disciplinaires conduites par des agents de la DSAC peuvent aboutir à un jugement pénal. La DSAC n'a pas nécessairement connaissance de ces actions pénales ; elles sont cependant quelquefois invoquées par le personnel navigant concerné, notamment lorsque le juge n'est pas entré en voie de condamnation. Il convient d'indiquer que les procédures pénale et disciplinaire sont distinctes car elles poursuivent des objectifs différents, qu'une relaxe par un juge pénal n'empêche pas une sanction par l'autorité disciplinaire, enfin que l'autorité disciplinaire n'est liée que par les constatations des faits par le juge pénal (elle ne peut pas poursuivre disciplinairement si un juge pénal a décidé que les faits n'étaient pas établis).

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 Etat Tiers et que leur activité aéronautique s'exerce sur des aéronefs immatriculés dans cet Etat.

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 Etat Tiers sur des aéronefs immatriculés dans cet Etat.

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 Etat 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 Etat 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 ne peut concerner que des ressortissants français titulaires de titres délivrés par un Etat Tiers. Elle ne s'applique pas aux personnels navigants titulaires d'un titre délivré par un Etat européen, valide sur la totalité du territoire européen.

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

Cette procédure est également applicable pour des ressortissants français titulaires de titres délivrés par un Etat Tiers, qui ne détiendraient pas, par ailleurs de titres aéronautiques français.

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 PN et signées par le directeur de la sécurité de l'aviation civile.

3.4 Articulation des suites disciplinaires avec le dispositif de « culture juste »

Le règlement (UE) n°376/2014 et les articles L. 6223-1 et L. 6223-2 du code des transports définissent le cadre des comptes rendus d'événements et de protection associé des personnels qui notifient les événements d'aviation civile, aussi bien vis-à-vis de leur employeur que de l'Etat.

A ce titre, selon ce règlement et les articles précités du code des transports, *« aucune sanction disciplinaire ne peut être infligée à la personne qui a rendu compte dans les conditions prévues par ces textes, sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité ».*

Ces dispositions n'ont pas cependant pour effet d'instaurer une irresponsabilité absolue. Lorsque l'autorité compétente a connaissance par une autre voie que celle du notifiant, auteur ou non de l'événement, des faits concernés, elle retrouve sa pleine compétence pour agir par la voie de l'action disciplinaire et il lui appartient, en outre, d'apprécier le caractère délibéré ou répété d'un manquement aux règles de sécurité.

Il convient sur ces points de se rapporter aux éléments publiés, notamment sur le site de la DGAC, sur la culture juste relatifs à l'application du règlement précité, des articles L. 6223-1 et L.6223-2 et au paragraphe 5.2 ci-après.

4. PROCEDURE 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 peuvent être apportés concernent les rapporteurs et les échanges de pièces avec les personnes convoquées.

4.1 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) une obligation d'établir les 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.

A 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.

4.2 L'échanges de pièces

Pour le conseil de discipline, selon l'article R. 425-12 du code de l'aviation civile, les pièces du dossier sont disponibles, après la convocation du contrevenant à la séance, au secrétariat du conseil et communiquées par lui (par courriel) sur demande du contrevenant.

Pour la commission de discipline, selon l'article R. 431-7 du code de l'aviation civile, les pièces sont communiquées au contrevenant automatiquement après la convocation à la séance de la commission.

Dans les deux procédures, les rapports, qui sont établis postérieurement (notamment parce que le rapporteur est nommé à l'occasion de la convocation) ainsi que toute autre pièce complémentaire sont communiqués dès qu'ils sont établis.

5. DECISIONS 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 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. 6222-2 et L. 6223-2 du code des transports. 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 notifiée au navigant mis en cause par la DSAC/IR qui a instruit l'affaire (ou par la DSAC/PN si elle a instruit l'affaire), par lettre recommandée avec accusé de réception.

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 (AR faisant foi), 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 avec AR ;
- qu'il lui appartient de s'adresser, dès réception, à un service chargé des licences en se munissant de la décision de sanction :
 - soit en vue de déposer les titres aéronautiques concernés par une suspension ;
 - 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,

La lettre rappelle également au navigant le texte des articles L. 6541-1 et L. 6541-2 du code des transports afin d'attirer son attention sur les sanctions pénales auxquelles il s'exposerait en faisant usage des titres retirés ou des privilèges suspendus.

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 la demande qui est faite au navigant de se présenter auprès d'un service chargé des licences pour se voir retirer ses titres aéronautiques ou se voir modifier les mentions de ses titres aéronautiques conformément à la sanction. Cette démarche 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'Etat 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.

Les personnes à l'origine du CPI ou du PVI sont informées des suites données au dossier.

5.5. Recours administratif

Les navigants peuvent présenter un recours administratif (gracieux ou hiérarchique) 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 pour attester de la correcte notification de la décision de sanction.

L'autorité qui statue sur un tel recours 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.

L'autorité qui statue sur un recours administratif peut 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. Elle peut aussi faire le choix de ne pas y apporter de réponse formelle ; en ce cas le silence gardé (à l'issue d'un délai de 2 mois) vaut refus.

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. PROCEDURES PARTICULIERES 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. A 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 membre d'une commission de discipline ou du conseil de discipline à la condition que la personne pressentie n'a 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'ACTIVITE EN MATIERE DISCIPLINAIRE

La DSAC/PN assure le suivi avec les services impliqués dans la procédure disciplinaire des infractions traitées et des décisions rendues et prend les actions le cas échéant utiles pour en tirer les enseignements.

La présente instruction sera publiée au *bulletin officiel* du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires.

Fait le 12 décembre 2022

Pour le ministre et par délégation,
Le directeur général de l'aviation civile

Damien CAZÉ

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET DE LA COHESION DES TERRITOIRES

Direction générale de l'aviation civile

CONSTAT PREALABLE D'INFRACTION

Application de l'instruction du 12 décembre 2022 relative au régime disciplinaire des personnels navigants de l'aéronautique civile

CONSTAT PREALABLE D'INFRACTION CONCERNANT :

NOM, PRENOM :

FONCTION :

LIEU :

DATE et HEURE U.T.C. :

AERONEF:

TYPE :

IMMATRICULATION :

INDICATIF D'APPEL :

NOM ET ADRESSE DU PROPRIETAIRE OU DE L'EXPLOITANT :

AGENT FAISANT LE CONSTAT D'INFRACTION:

NOM, PRENOM :

QUALITE :

EXPOSE DES FAITS RELEVES:

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

LISTE DES PIECES JOINTES AU CPI

**MINISTÈRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET DE LA COHESION DES
TERRITOIRES**

Direction générale de l'aviation civile

**PROCES-VERBAL D'INFRACTION
(Infringement Report)**

(Application de l'instruction 12 décembre 2022 relative au régime disciplinaire des personnels navigants de l'aéronautique civile)

ORGANISME D'EMISSION DU PROCES – VERBAL
(Organization issuing the report)

DSAC/EC // DSAC/IR // SEAC // SAC // DAC // OCV

PROCES – VERBAL D'INFRACTION:
(Infringement report concerning)

ETABLI A L'ENCONTRE DE (established against):

NOM, PRENOM :

(Surname and first name)

FONCTION :

(Acting in the capacity of)

LIEU :

(Place)

DATE et HEURE U.T.C.

(Date and U.T.C. time)

AERONEF:

(Aircraft)

TYPE:

(Type)

IMMATRICULATION :

(Registration)

INDICATIF d'APPEL :

(Radio callsign)

NOM ET ADRESSE DU PROPRIETAIRE OU DE L'EXPLOITANT :

(Owner or operator name and adress)

AGENT RELEVANT L'INFRACTION:

(Person reporting infringement)

NOM, PRENOM :

(Surname, first name)

QUALITE :

(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)

(A RENSEIGNER PAR LE PERSONNEL NAVIGANT CONCERNE)

PERSONNEL NAVIGANT MIS EN CAUSE:

(Crew member involved)

NOM, PRENOM :

(Surname, first name)

DATE DE NAISSANCE :

(Date of birth)

ADRESSE PERSONNELLE :

(Home address)

NUMERO DE TELEPHONE, COURRIEL :

(Telephone number – e-mail)

FONCTIONS AU MOMENTS DES FAITS :

(Acting in the capacity of)

BREVETS, LICENCES, CERTIFICATS OU QUALIFICATIONS DETENUS 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)

Fait le :

Signature du Navigant :

LISTE DES PIECES JOINTES AU PVI

(Attached documents)

<p>DECISION OU AVIS DU DIRECTEUR DSAC/IR// SEAC//SAC//DAC : (decision or advise of the local authority)</p> <p>COMMENTAIRES (comments) :</p> <p>Fait à..... le (nom, prénom, qualité et signature)</p>
