

PARTIE I: PARTIE LEGISLATIVE

LIVRE Ier AÉRONEFS

TITRE Ier DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article L110-1

Sont qualifiés aéronefs pour l'application du présent code, tous les appareils capables de s'élever ou de circuler dans les airs.

Article L110-2

Les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public ne sont soumis qu'à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.

TITRE II IMMATRICULATION, NATIONALITÉ ET PROPRIÉTÉ DES AÉRONEFS

CHAPITRE Ier IMMATRICULATION ET NATIONALITÉ DES AÉRONEFS

Article L121-1

Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé.

Article L121-2

Il est institué un registre d'immatriculation tenu par les soins du ministre chargé de l'aviation civile. Tout aéronef immatriculé au registre français, dans les conditions fixées par décret, a la nationalité française. Il doit porter le signe apparent de cette nationalité tel qu'il est fixé par les règlements.

Article L121-3

Un aéronef ne peut être immatriculé en France que s'il appartient:

- à une personne physique française ou ressortissante d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen;
- ou à une personne morale constituée en conformité avec la législation d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, et ayant son siège statutaire ou son principal établissement sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

Des dérogations peuvent être accordées à titre exceptionnel par l'autorité administrative.

Article L121-4

Un aéronef immatriculé en France perd la nationalité française si les conditions prévues à l'article précédent ne sont plus remplies ou si son propriétaire le fait immatriculer en pays étranger.

Article L121-5

Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre français qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre étranger.

Article L121-6

Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en circulation sont régis par la loi de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef toutes les fois que la loi territoriale serait normalement compétente.

Article L121-10

Code de l'aviation civile

L'inscription au registre d'immatriculation vaut titre. Ce registre est public et toute personne peut en obtenir copie conforme.

Article L121-11

Les aéronefs constituent des biens meubles pour l'application des règles posées par le code civil. Toutefois, la cession de propriété doit être constatée par écrit et ne produit d'effet à l'égard des tiers que par l'inscription au registre d'immatriculation. Toute mutation de propriété par décès et tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété doivent être inscrits sur le registre à la requête du nouveau propriétaire.

CHAPITRE II HYPOTHÈQUES ET PRIVILÈGES SUR LES AÉRONEFS

Article L122-1

Les aéronefs, tels qu'ils sont définis à l'article L. 110-1, ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties. L'hypothèque grève, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, la cellule, les moteurs, hélices, appareils de bord et toutes pièces destinées de façon continue au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

Article L122-2

L'hypothèque peut grever par un seul acte tout ou partie de la flotte aérienne appartenant à un même propriétaire à condition que les différents éléments de la flotte soient individualisés dans l'acte.

Article L122-3

L'hypothèque peut être étendue à titre accessoire aux pièces de rechange correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués à condition que lesdites pièces soient individualisées. Ces pièces de rechange sont entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font l'objet de la publicité prévue à l'article L. 122-4. Lorsqu'elles sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent immédiatement être remplacées. Le créancier est prévenu de cette utilisation.

Article L122-4

Les pièces de rechange visées à l'article précédent comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, appareils de radio, instruments, équipements, garnitures, parties de ces divers éléments et plus généralement tous objets de quelque nature que ce soit conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation. Une publicité appropriée, effectuée sur place par voie d'affiches, devra avertir dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées et mentionner le registre où l'hypothèque est inscrite ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire. Un inventaire indiquant la nature et le nombre desdites pièces est annexé au document inscrit.

Article L122-5

L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif peut être authentique ou sous seing privé. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque. Il peut être à ordre; dans ce cas, l'endos emporte translation du droit de l'hypothécaire. La mention dans l'acte de vente d'un aéronef que tout ou partie du prix reste dû au vendeur entraîne, sauf stipulation contraire, hypothèque à son profit en garantie de la somme indiquée comme restant due à condition que le vendeur requière l'inscription de cette hypothèque dans la forme prévue par décret. Un aéronef en construction ne peut être hypothéqué que s'il a été préalablement déclaré au service chargé de la tenue du registre d'immatriculation. Cette déclaration indique les principales caractéristiques de l'appareil en construction; il en est délivré récépissé.

Article L122-6

En cas de perte ou d'avarie d'un aéronef le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé, sauf convention contraire à l'assuré dans le droit à l'indemnité due par l'assureur. Avant tout paiement, l'assureur doit requérir un état des inscriptions hypothécaires. Aucun paiement n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers figurant sur ledit état.

Code de l'aviation civile

Article L122-7

Toute hypothèque doit être inscrite sur le registre d'immatriculation. Elle n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de son inscription.

La radiation ainsi que toute modification de l'hypothèque par convention des parties ou jugement doit également faire l'objet d'une mention au même registre.

Article L122-8

S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur les mêmes aéronefs, leur rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription.

Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence nonobstant la différence des heures de l'inscription.

Article L122-9

L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Article L122-10

L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêts en plus de l'année courante.

Article L122-11

Les inscriptions hypothécaires sont radiées au vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

Article L122-12

Sauf le cas de vente forcée poursuivie conformément aux dispositions définies par décret, un aéronef ne peut être rayé du registre d'immatriculation s'il n'a pas été donné main levée préalable du droit inscrit.

Article L122-13

Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur les aéronefs suivent leur gage en quelque main qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles L. 122-14 et L. 122-17.

Article L122-14

Sont seules privilégiées sur aéronefs, par préférence aux hypothèques, les créances suivantes:

- 1° Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et la distribution de son prix, dans l'intérêt commun des créanciers;
- 2° Les rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef;
- 3° Les frais indispensables engagés pour sa conservation.

Article L122-15

Les privilèges mentionnés à l'article précédent portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article L. 122-6. Ils suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe.

Ils s'éteignent trois mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que auparavant, le créancier n'ait fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation de l'aéronef, après avoir fait reconnaître amiablement son montant ou, à défaut, avoir introduit une action en justice à son sujet.

Ils s'éteignent encore indépendamment des modes normaux d'extinction des privilèges:

- 1° Par la vente en justice de l'aéronef, faite dans les formes prévues par décret;
- 2° Au cas de cession volontaire régulièrement inscrite au registre d'immatriculation, au plus tard deux mois après publication de la cession au Bulletin officiel du registre du commerce, ainsi que dans un journal d'annonces légales du domicile du vendeur, à moins que, avant l'expiration de ce délai, le créancier n'ait notifié sa créance à l'acquéreur au domicile élu par lui dans les publications.

Article L122-16

Les créances visées à l'article L. 122-14 sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération audit article.

Code de l'aviation civile

Les créances de même rang viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance. Toutefois, les créances visées à l'article L. 122-14 (2° et 3°), sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

Article L122-17

Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article L. 122-14 ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces privilèges. Toutefois, en cas de vente en France d'un aéronef grevé dans un Etat partie à la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs signée à Genève le 19 juin 1948, les droits prévus à l'article 1er de ladite convention et grevant l'aéronef ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes de dommages causés à la surface en vertu de l'article VII-5 de ladite convention.

Article L122-18

Sauf le cas de vente forcée dans les formes prévues par décret, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être transférée dans un autre Etat, sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement des titulaires. Jusqu'à ce qu'il ait été satisfait à cette condition, le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation doit refuser toute radiation.

CHAPITRE III SAISIE ET VENTE FORCÉE DES AÉRONEFS

Article L123-1

Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé dans un Etat partie à la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs, aucune vente forcée ne peut avoir lieu si les droits préférables à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints par le prix de vente ou s'ils ne sont pas pris en charge par l'acquéreur.

Toutefois si un aéronef hypothéqué cause un dommage aux tiers à la surface, sur territoire français, les dispositions de l'alinéa précédent ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants droit saisissant l'aéronef cause du dommage ou tout autre aéronef ayant le même propriétaire.

Article L123-2

Sans préjudice des procédures spéciales prévues par le présent code, les aéronefs français et étrangers, affectés à un service d'Etat ou à des transports publics, ne peuvent faire l'objet d'une ordonnance de saisie conservatoire que si la créance porte sur les sommes dues par le propriétaire à raison de l'acquisition de ces aéronefs ou de contrats de formation ou de maintenance liés à leur exploitation.

Article L123-3

En outre, l'autorité publique a le droit de retenir tout aéronef français ou étranger qui ne remplit pas les conditions prévues par le présent livre pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction au sens du présent code.

CHAPITRE IV LOCATION ET MISE A DISPOSITION D'AÉRONEFS

Article L124-1

La location d'un aéronef est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un preneur un aéronef sans équipage.

TITRE III CIRCULATION DES AÉRONEFS

CHAPITRE 1er DROIT DE CIRCULATION

Article L131-1

Les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus des territoires français. Toutefois les aéronefs de nationalité étrangère ne peuvent circuler au-dessus du territoire français que si ce droit leur est accordé

Code de l'aviation civile

par une convention diplomatique ou s'ils reçoivent, à cet effet, une autorisation qui doit être spéciale et temporaire.

Article L131-2

Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire.

Article L131-3

Le survol de certaines zones du territoire français peut être interdit pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique. L'emplacement et l'étendue des zones interdites doivent être spécialement indiqués.

Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite est tenu, dès qu'il s'en aperçoit, d'atterrir sur l'aérodrome le plus rapproché en dehors de la zone interdite.

Lorsqu'un territoire est déclaré en état de siège et le survol de ce territoire interdit tout aéronef ayant contrevenu à cette interdiction sera saisi dès l'atterrissage en un point quelconque du territoire national, et ses occupants déférés devant des tribunaux militaires, sous inculpation d'espionnage, si le commandant de bord ne peut justifier des raisons qui l'ont amené à survoler le territoire.

Si l'aéronef est aperçu en vol, il doit se conformer à la première injonction, ralentir sa marche, descendre à l'altitude et atterrir sur l'aérodrome qui lui sont indiqués.

CHAPITRE II ATERRISSAGE

Article L132-1

Les aéronefs qui effectuent un vol international doivent:

1° Suivre, pour franchir la frontière, la route aérienne qui leur est imposée;

2° Utiliser au départ et à l'arrivée un aéroport international.

Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensées par autorisation administrative d'utiliser un aéroport international.

TITRE IV DOMMAGES ET RESPONSABILITÉS

Article L141-1

En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est réglée conformément aux dispositions du code civil.

Article L141-2

L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient aux personnes et aux biens situés à la surface.

Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime.

Article L141-3

Il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, hors les cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques, à l'exception du lest réglementaire.

Au cas de jet par suite de force majeure ou de jet de lest réglementaire ayant causé un dommage aux personnes et biens de la surface la responsabilité sera réglée conformément aux dispositions de l'article précédent.

Article L141-4

Au cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés.

Toutefois, si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire n'en est responsable que si le tiers établit une faute de sa part.

Code de l'aviation civile

CHAPITRE II ASSISTANCE ET SAUVETAGE - DÉCOUVERTE D'ÉPAGES - DISPARITION

Article L142-1

Les chapitres Ier et II de la loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer sont applicables aux aéronefs en péril et aux pilotes des aéronefs qui peuvent prêter assistance aux personnes en péril.

Article L142-2

Les règles relatives aux épaves maritimes s'appliquent seules aux épaves d'aéronefs trouvés en mer ou sur le littoral maritime.

Article L142-3

Au cas de disparition sans nouvelles d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois mois après la date de l'envoi des dernières nouvelles.

Le décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef peut, après expiration de ce délai, être déclaré par jugement par application des articles 87 à 89 du code civil.

Il appartient au ministre chargé de l'aviation civile de déclarer, le cas échéant, la présomption de disparition et d'adresser au procureur général près la cour d'appel compétente les réquisitions nécessaires pour la constatation judiciaire des décès des personnes disparues.

Les intéressés peuvent également se pourvoir, conformément à l'article 90 du code civil, à l'effet d'obtenir la déclaration judiciaire d'un décès. La requête, en ce cas, est communiquée par le ministère public au ministre chargé de l'aviation civile.

TITRE V DISPOSITIONS PÉNALES

Article L150-1

Seront punis d'une amende de 500 000 F et d'un emprisonnement de un an, ou de l'une de ces deux peines seulement, l'exploitant technique, le propriétaire et, le cas échéant, l'exploitant commercial qui auront:

1° Mis ou laissé en service un aéronef sans avoir obtenu un certificat d'immatriculation, un document de navigabilité ou un certificat de limitation de nuisances lorsque ceux-ci sont exigibles;

2° Mis ou laissé en service un aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article L. 121-2;

3° Fait ou laissé circuler un aéronef dont le document de navigabilité ou le certificat de limitation de nuisances ont cessé d'être valables;

4° Fait ou laissé circuler un aéronef ne répondant pas à tout moment tant aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité qu'aux règles relatives au maintien en état de validité de ce document;

5° Fait ou laissé circuler un aéronef dans des conditions d'utilisation non conformes aux règles édictées en vue d'assurer la sécurité par le présent code ou par des arrêtés pris en application du présent code par le ministre chargé de l'aviation civile et relatifs à l'équipement des aéronefs, aux modalités de leur utilisation, à la composition des équipages et à leurs conditions d'emploi.

Article L150-1-1

Le fait d'exploiter un aéronef pour une ou plusieurs opérations de transport aérien public, en l'absence du certificat de transporteur aérien exigé en application de l'article L. 330-1, en cours de validité à la date du transport, ou dans des conditions non conformes à celles fixées par ledit certificat, est puni d'un an d'emprisonnement et de 500 000 F d'amende.

Article L150-2

Les mêmes peines seront prononcées contre le pilote qui aura:

1° Conduit un aéronef sans être titulaire d'un brevet ou d'une ou licence;

2° Détruit un des documents de bord de l'aéronef prévus par le présent code ou porté sur l'un de ces documents des indications sciemment inexactes;

3° Conduit sciemment un aéronef dans les conditions prévues à l'article L. 150-1.

Code de l'aviation civile

Article L150-3

Le pilote qui, en infraction aux dispositions de l'article L. 132-1, n'aura pas utilisé, sauf cas de force majeure, un aéroport international au départ ou à l'arrivée d'un vol international sera puni d'une amende de 200 000 F et d'un emprisonnement de trois ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice de l'application des peines prévues par la législation douanière.

Sera puni des mêmes peines tout membre d'équipage qui, sur un tel aéroport, aura tenté de se soustraire aux contrôles réglementaires.

Article L150-4

Sera puni d'une amende de 100 000 F et d'un emprisonnement de six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, le pilote qui, par maladresse ou négligence, aura survolé une zone du territoire français en violation d'une interdiction prononcée dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article L. 131-3.

Sera puni d'une amende de 300 000 F et d'un emprisonnement de un an, ou de l'une de ces deux peines seulement, le pilote qui:

- a) Se sera sciemment engagé ou maintenu au-dessus d'une zone mentionnée au premier alinéa du présent article;
- b) Ne se sera pas conformé aux prescriptions des deuxième et quatrième alinéas de l'article L. 131-3.

Article L150-5

Le possesseur, le détenteur ou le pilote qui aura apposé ou fait apposer sur l'aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat de d'immatriculation ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées sera puni d'une amende de 120 000 F et d'un emprisonnement de trois ans. Seront punis des mêmes peines, ceux qui auront apposé ou fait apposer sur un aéronef privé les marques distinctives réservées aux aéronefs publics ou qui auraient fait usage d'un aéronef privé portant lesdites marques.

Article L150-6

Sera puni des peines prévues à l'article L. 150-1:

1° Quiconque aura transporté par aéronef sans autorisation spéciale des explosifs, armes et munitions de guerre, des pigeons voyageurs ou des objets de correspondance compris dans le monopole postal;

2° Quiconque aura transporté ou utilisé des appareils photographiques dont le transport et l'usage ont été interdits par les règlements.

3° Quiconque aura fait usage à bord des objets ou appareils dont le transport est interdit;

4° Quiconque aura, sans autorisation spéciale, fait usage d'appareils photographiques au-dessus des zones interdites.

Article L150-7

Quiconque ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles précédents commettra une autre des infractions prévues aux mêmes articles ou la même infraction dans un délai de cinq ans après l'expiration de la peine d'emprisonnement ou le paiement de l'amende ou la prescription de ces deux peines sera condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende et ces peines pourront être élevées jusqu'au double.

Article L150-8

L'interdiction de conduite d'un aéronef quelconque pourra être prononcée par le jugement ou l'arrêt pour une durée de trois mois à trois ans contre le pilote condamné, en vertu des articles L. 150-2, L. 150-4 et L. 150-5.

Si le pilote est condamné une seconde fois pour l'un quelconque de ces mêmes délits dans un délai prévu par l'article L. 150-7, l'interdiction de conduire un aéronef sera prononcée et sa durée sera portée au maximum et pourra être élevée jusqu'au double.

Les brevets dont seraient porteurs les pilotes resteront déposés pendant toute la durée de l'interdiction au greffe de la juridiction qui aura prononcé l'interdiction.

Les condamnés devront effectuer les dépôts de ces brevets soit à ce greffe, soit à celui de leur domicile, dans les cinq jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi,

Code de l'aviation civile

ils seront punis d'un an d'emprisonnement et d'une amende 60 000 F ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice des peines portées à l'article L. 150-2 au cas où ils conduiraient un aéronef pendant la période d'interdiction et qui ne pourront se confondre.

Article L150-9

Tous jets volontaires et inutiles d'objets susceptibles de causer des dommages aux personnes et aux biens de la surface sont interdits à bord des aéronefs en évolution et seront punis d'une amende de 25 000 F et d'une peine de deux mois de prison ou de l'une de ces deux peines seulement, même si ces jets n'ont causé aucun dommage et sans préjudice des peines plus fortes qui pourraient être encourues en cas de délit ou de crime.

Article L150-10

En cas d'accident causé par un aéronef aux personnes de la surface, l'article 434-10 du code pénal, qui prévoit et réprime le délit de fuite, est applicable, sauf le cas où il serait établi que l'arrêt de l'aéronef aurait compromis la sécurité des passagers.

Article L150-11

Sans préjudice de peines plus graves, s'il y a lieu, sera puni des peines de l'abus de confiance prévues par les articles 314-1 et 314-10 du code pénal le fait de détruire ou de détourner ou de tenter de détruire ou de détourner un aéronef ou des pièces de rechange grevés d'une hypothèque régulièrement inscrite. Seront punies des mêmes peines toutes manœuvres frauduleuses destinées à priver le créancier de sa garantie.

Article L150-13

Indépendamment des officiers de police judiciaire sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions du présent livre et des décrets pris pour son application les agents des contributions indirectes, les agents techniques des eaux et forêts ou des douanes, les gendarmes, les ingénieurs de l'armement, affectés à l'aéronautique, les techniciens d'études et de fabrication des constructions aéronautiques, les ingénieurs des ponts et chaussées, les ingénieurs des travaux publics de l'Etat (ponts et chaussées) chargés des bases aériennes, les ingénieurs des mines, les ingénieurs des travaux publics de l'Etat (mines), les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile, les personnels navigants effectuant des contrôles en vol pour le compte de l'administration, les militaires, marins et agents de l'autorité militaire ou maritime, commissionnés à cet effet et assermentés.

Article L150-14

Le procureur de la République, le juge d'instruction, les officiers de police judiciaire désignés à l'article 16 du code de procédure pénale, les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile, les militaires ou marins et les agents de l'autorité militaire ou maritime, commissionnés à cet effet, les gendarmes, les ingénieurs de l'armement affectés à l'aéronautique, les techniciens d'études et de fabrication des constructions aéronautiques, les agents des contributions indirectes, les agents des douanes, les agents techniques des eaux et forêts et les gardes champêtres auront le droit de saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs, les appareils de photographie, les clichés et les correspondances postales, ainsi que les appareils radiotélégraphiques et radiotéléphoniques qui se trouveraient à bord sans l'autorisation spéciale prévue par les règlements.

Les mêmes autorités pourront saisir les pigeons voyageurs, les appareils photographiques et les clichés qui se trouveront à bord d'aéronefs autorisés à transporter ces objets dans le cas où ces aéronefs seraient passés au-dessus de zones interdites.

Elles pourront également saisir les pigeons-voyageurs ainsi que les messages dont ils seraient porteurs. La confiscation des objets et appareils régulièrement saisis sera prononcée par le tribunal.

Article L150-15

Les aéronefs dont le document de navigabilité ne pourra être produit ou dont les marques d'immatriculation ne concorderont pas avec celles du certificat d'immatriculation pourront être retenus à la charge de l'exploitant technique ou, le cas échéant, de l'exploitant commercial ou du propriétaire, par les autorités chargées d'assurer l'exécution du présent livre.

Code de l'aviation civile

Article L150-16

Les procès-verbaux constatant les infractions prévues au présent livre et aux décrets pris pour son application sont transmis sans délai au procureur de la République.
Copie des procès-verbaux est adressée au directeur de région aéronautique.

Article L150-16-1

Pour les infractions prévues par le présent titre et par les textes pris pour son application, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'aviation civile a le droit de transiger, après accord du procureur de la République, selon les modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.

LIVRE II AÉRODROMES

TITRE Ier DISPOSITIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE III POLICE DES AÉRODROMES ET DES INSTALLATIONS A USAGE AÉRONAUTIQUE

Article L213-1

Les dispositions du présent code relatives à la police des aérodromes et des installations à usage aéronautique sont, sans préjudice de l'application éventuelle des dispositions douanières et des mesures dont l'application incombe au service des douanes, applicables:
Sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique;
Sur les aérodromes réservés à l'usage d'administrations de l'Etat, sans préjudice de l'application, sur les aérodromes militaires, des articles 70 et suivants du code pénal, et, le cas échéant, de dispositions spéciales;
Sur les aérodromes à usage restreint autres que les aérodromes réservés à l'usage d'administrations de l'Etat;
En tous lieux où il existe des installations destinées à assurer le contrôle de la circulation aérienne, les télécommunications aéronautiques, l'aide à la navigation aérienne et l'assistance météorologique, y compris les réseaux de câbles et canalisations qui les desservent;
Sur les dépendances des aérodromes et des installations à usage aéronautique qui ne sont pas librement accessibles au public.

Article L213-2

La police des aérodromes et des installations aéronautiques, tels qu'ils sont définis à l'article précédent, est assurée, sous réserve des pouvoirs de l'autorité militaire à l'égard des aérodromes et installations dépendant de la défense nationale, par le préfet qui exerce, à cet effet dans leur emprise, les pouvoirs impartis au maire par l'article L. 131-2 du code des communes.
Un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application des dispositions de l'alinéa précédent ainsi que les conditions dans lesquelles un préfet sera chargé des pouvoirs visés audit alinéa, lorsque l'emprise de l'aérodrome s'étend sur plusieurs départements.

Article L213-3

Les aérodromes assurent, suivant des normes techniques définies par l'autorité administrative, le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs, ainsi que la prévention du péril aviaire. Ils participent à l'organisation des visites de sûreté dans les conditions prévues au b de l'article L. 282-8. Sous l'autorité des titulaires du pouvoir de police mentionnés à l'article L. 213-2, l'exploitant d'aérodrome assure l'exécution des services en cause. Il peut faire assurer celle-ci, en vertu d'une convention, par le service départemental d'incendie et de secours, par l'autorité militaire ou par un organisme agréé dans les conditions fixées par décret.

Code de l'aviation civile

CHAPITRE V DISPOSITIONS SANITAIRES

Article L215-1

Conformément à l'article L. 52 du code de la santé publique, le contrôle sanitaire aux frontières est régi sur le territoire de la République française par les dispositions des règlements sanitaires pris par l'Organisation mondiale de la santé, conformément aux articles 21 et 22 de sa constitution, des arrangements internationaux et des lois et règlements nationaux intervenus ou à intervenir en cette matière en vue de prévenir la propagation par voie aérienne des maladies transmissibles.

TITRE II AÉRODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE

CHAPITRE Ier CRÉATION

Article L221-1

La création d'un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique, lorsqu'il n'appartient pas à l'Etat, est subordonnée à la conclusion d'une convention entre le ministre chargé de l'aviation civile et la personne physique ou la personne morale de droit public ou de droit privé qui crée l'aérodrome.

Article L221-2

Le signataire de la convention prévue à l'article L. 221-1 et le tiers exploitant agréé par l'administration sont solidairement responsables à l'égard de l'Etat.

CHAPITRE III EXPLOITATION

Article L223-1

Lorsque le signataire n'exécute pas les obligations qui lui incombent du fait de la convention prévue à l'article L. 221-1, le ministre chargé de l'aviation civile prononce, s'il y a lieu, soit la mise en régie de l'exploitation de l'aérodrome aux frais du signataire de la convention, soit la résiliation de la convention.

Article L223-2

Pour des raisons de défense nationale, un décret rendu en Conseil d'Etat peut prescrire que l'Etat est substitué temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aérodrome. Les conditions de cette substitution sont fixées par un décret en Conseil d'Etat.

CHAPITRE IV REDEVANCES

Article L224-1

Conformément à l'article 195 bis modifié du code des douanes, aucun droit de port ou redevance sur les produits pétroliers, mentionnés au tableau B de l'article 265 de ce code, livrés à l'avitaillement des navires ou des aéronefs ne peut être institué ou perçu au profit soit des collectivités ou organismes quelconques (départements, communes, chambres de commerce, ports autonomes, aéroports, etc.), soit de concessionnaires d'installations de distribution sans que la création ou de ce droit ou de cette redevance ait été autorisée par décret.

CHAPITRE VII ENVIRONNEMENT DES AÉRODROMES

Article L227-1

Il est institué, dans les six mois à compter de la promulgation de la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, une autorité administrative indépendante dénommée "Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires", composée de huit membres nommés en raison de leur compétence dans les domaines économique, juridique ou technique ou de leur connaissance en matière d'environnement, de santé humaine ou de transport aérien:

Code de l'aviation civile

1° Un président nommé par décret pris en conseil des ministres; celui-ci exerce ses fonctions à plein temps;

2° Deux membres respectivement désignés par le président de l'Assemblée nationale et par le président du Sénat;

3° Cinq membres, nommés par décret en conseil des ministres, respectivement compétents en matière:

- d'acoustique, sur proposition du ministre chargé de l'environnement;
- de gêne sonore, sur proposition du ministre chargé de l'environnement;
- de santé humaine, sur proposition du ministre chargé de la santé;
- d'aéronautique, sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile;
- de navigation aérienne, sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile.

Le mandat des membres de l'autorité est de six ans. Il n'est pas révocable.

Pour assurer un renouvellement par moitié de l'autorité, quatre membres sont nommés tous les trois ans. Sauf démission, il ne peut être mis fin aux fonctions de membre qu'en cas d'empêchement constaté par l'autorité dans des conditions qu'elle définit.

Tout membre exerçant une activité ou détenant un mandat, un emploi ou des intérêts incompatibles avec sa fonction est déclaré démissionnaire d'office, après consultation de l'autorité, selon les formes requises pour sa nomination.

Si, en cours de mandat, le président ou un membre de l'autorité cesse d'exercer ses fonctions, le mandat de son successeur est limité à la période restant à courir. Ce successeur est nommé dans un délai de deux mois.

Le mandat des membres de l'autorité n'est pas renouvelable. Toutefois, cette règle n'est pas applicable aux membres dont le mandat, en application de l'alinéa ci-dessus, n'a pas excédé deux ans.

Pour la constitution initiale de l'autorité, le président est nommé pour six ans. Les mandats de l'un des deux membres mentionnés au 2° et de trois des cinq membres mentionnés au 3° sont fixés à trois ans. La détermination des sièges correspondants se fait par tirage au sort postérieurement à la désignation de leurs titulaires.

Les membres de l'autorité ne peuvent être nommés au-delà de l'âge de soixante-cinq ans.

L'autorité ne peut délibérer que si quatre au moins de ses membres sont présents. Si elle n'a pu délibérer, une réunion doit se tenir dans un délai maximum d'un mois. Elle délibère à la majorité des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Les fonctions de président sont rémunérées et les fonctions de membre de l'autorité sont indemnisées dans des conditions fixées par arrêté interministériel.

Article L227-2

La qualité de membre de l'autorité est incompatible avec l'exercice de toute activité professionnelle publique ou privée et de toute responsabilité associative, donnant à son titulaire un intérêt direct ou indirect à l'activité des aéroports. Elle est également incompatible avec l'exercice de tout mandat électif, ainsi qu'avec la détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans une entreprise des secteurs aéronautique ou aéroportuaire.

Article L227-3

L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires émet, à son initiative ou sur saisine du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre chargé de l'urbanisme et du logement ou du ministre chargé de l'environnement ou d'une commission consultative de l'environnement mentionnée à l'article 2 de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes ou d'une association concernée par l'environnement sonore aéroportuaire, des recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit et notamment à la définition d'indicateurs de mesure adéquats, à l'évaluation de la gêne sonore, à la maîtrise des nuisances sonores du transport aérien et de l'activité aéroportuaire, et à la limitation de leur impact sur l'environnement, en particulier par les procédures de moindre bruit pour le décollage et l'atterrissage. L'autorité prend connaissance des informations et propositions émises par l'ensemble des parties concernées par le bruit lié aux aérodromes et aux trajectoires de départ, d'attente et d'approche.

Code de l'aviation civile

Elle est habilitée à saisir l'autorité administrative compétente de tout manquement aux règles fixées pour la protection de l'environnement sonore des aérodromes, passible d'une sanction administrative.

Article L227-4

Sur proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires prononce une amende administrative à l'encontre:

- soit de la personne physique ou morale exerçant une activité de transport aérien public au sens du premier alinéa de l'article L. 330-1,
- soit de la personne physique ou morale au profit de laquelle est exercée une activité de transport aérien au sens de l'article L. 310-1,
- soit de la personne physique ou morale exerçant une activité aérienne, rémunérée ou non, autre que celles visées à l'article L. 310-1 et au premier alinéa de l'article L. 330-1,
- soit du frêteur dans le cas visé à l'article L. 323-1, dont l'aéronef ne respecte pas les mesures prises par le ministre chargé de l'aviation civile sur un aérodrome fixant:
 - des restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de la classification acoustique, de leur capacité en sièges ou de leur masse maximale certifiée au décollage;
 - des restrictions permanentes ou temporaires apportées à l'exercice de certaines activités en raison des nuisances sonores qu'elles occasionnent;
 - des procédures particulières de décollage ou d'atterrissage en vue de limiter les nuisances sonores engendrées par ces phases de vol;
 - des règles relatives aux essais moteurs;
 - des valeurs maximales de bruit à ne pas dépasser.

Les manquements à ces mesures sont constatés par les fonctionnaires et agents visés à l'article L. 150-13. Ces manquements font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que le montant de l'amende encourue, sont notifiés à la personne concernée et communiqués à l'autorité.

La personne concernée est invitée à présenter ses observations à l'autorité dans un délai d'un mois à compter de cette notification.

A l'expiration du délai d'un mois mentionné à l'alinéa précédent, l'autorité saisit la commission pour que celle-ci lui fasse une proposition sur les suites à donner à l'affaire et, le cas échéant, sur le montant de l'amende à prononcer. Cette proposition est adoptée à la majorité des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président de la commission est prépondérante.

Durant la procédure suivie devant l'autorité et la commission, la personne concernée doit avoir connaissance de l'ensemble des éléments de son dossier. Elle doit pouvoir être entendue par la commission avant que celle-ci ne se prononce sur son cas et se faire représenter ou assister par la personne de son choix.

Les amendes administratives sont prononcées par l'autorité et ne peuvent excéder, par manquement constaté, un montant de 10 000 F pour une personne physique et de 80 000 F pour une personne morale. Elles font l'objet d'une décision motivée notifiée à la personne concernée. Elles sont recouvrées comme les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction. Aucune amende ne peut être prononcée plus de deux ans après la constatation d'un manquement.

Les membres de la Commission nationale de prévention des nuisances sont nommés par le ministre chargé de l'aviation civile et comprennent, outre un président choisi parmi les personnes représentant l'Etat, des personnalités qualifiées dans les domaines de l'aéronautique et de l'environnement. Un décret en Conseil d'Etat fixe le nombre de membres titulaires et suppléants de la commission, ainsi que ses règles de fonctionnement.

Article L227-5

Pour les aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires:

1° Définit:

- les indicateurs de mesure du bruit et de la gêne sonore;
- les prescriptions techniques applicables, en conformité avec les normes internationales, aux dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires;

Code de l'aviation civile

- les prescriptions concernant le nombre et l'emplacement des stations de mesure de bruit pour chacun de ces aérodromes;
- les prescriptions d'exploitation du réseau de stations.

Ces indicateurs et prescriptions sont, après homologation par arrêté des ministres chargés de l'environnement et de l'aviation civile, publiés au Journal officiel de la République française. La mise en place, l'entretien et le renouvellement de ces stations sont assurés par l'exploitant de l'aérodrome;

2° S'assure du respect de ces prescriptions par l'exploitant de l'aérodrome. En cas de manquement, l'autorité met l'exploitant de l'aérodrome en demeure de respecter les obligations qui lui sont imposées en vertu du 1° du présent article dans un délai qu'elle fixe et qui ne peut être supérieur à un an. Si à l'expiration de ce délai elle constate que l'exploitant ne s'est pas conformé à la mise en demeure qui lui a été adressée, elle fait procéder elle-même aux travaux et réalisations nécessaires. Ces travaux sont effectués aux frais et sous la responsabilité de l'exploitant;

3° Etablit un programme de diffusion auprès du public, ou de toute personne physique ou morale qui en fait la demande, des informations sur le bruit dû au transport aérien et à l'activité aéroportuaire, et en particulier des enregistrements qui proviennent des réseaux de mesure de bruit et des données relatives aux sanctions infligées en vertu de l'article L. 227-4 et veille à la mise en œuvre de ce programme;

4° S'assure, le cas échéant, de la fiabilité des conditions dans lesquelles ces informations ont été recueillies auprès des exploitants d'aérodromes, des transporteurs aériens et des services de l'Etat concernés;

5° S'assure des conditions dans lesquelles les personnes ont accès aux informations relatives aux plans d'exposition au bruit et aux plans de gêne sonore et émet des recommandations pour améliorer l'accès à ces informations;

6° Est consultée sur le projet de plan de gêne sonore visé au II de l'article 19 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et sur le projet de plan d'exposition au bruit et recommande leur révision quand elle l'estime nécessaire;

7° Est consultée sur les projets de textes réglementaires fixant pour les aérodromes concernés les mesures visant à assurer la protection de leur environnement sonore, notamment les valeurs maximales de bruit à ne pas dépasser, et sur les projets d'élaboration ou de modification des procédures de départ, d'attente et d'approche aux instruments des mêmes aérodromes;

8° Contrôle, à son initiative ou sur saisine de la commission consultative de l'environnement mentionnée à l'article 2 de la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 précitée, le respect des engagements pris par les différentes parties intéressées à l'exploitation de l'aérodrome en vue d'assurer la maîtrise des nuisances sonores liées à cette exploitation. Elle rend publics les résultats de ce contrôle;

9° Peut être saisie, en cas de désaccord sur l'exécution des engagements visés au 8°, d'une demande de médiation par l'une ou l'autre des parties, par la commission consultative de l'environnement mentionnée ci-dessus, par le ministre chargé de l'aviation civile ou par le ministre chargé de l'environnement.

Article L227-6

Pour l'exercice de ses missions visées au premier alinéa de l'article L. 227-3 et à l'article L. 227-5, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires peut charger un ou plusieurs de ses membres ou de ses agents, ou des experts qu'elle aura mandatés, de procéder à des vérifications sur place ou de se faire communiquer tous renseignements et documents utiles à ses missions.

Les autorités publiques, les agents publics, les exploitants d'aérodromes et les transporteurs aériens ne peuvent s'opposer à l'action de l'autorité pour quelque motif que ce soit et doivent prendre toutes mesures utiles pour la faciliter.

Article L227-7

L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires établit chaque année un rapport rendant compte de son activité. Ce rapport est remis au Gouvernement et au Parlement. Il est rendu public. L'autorité peut suggérer dans ce rapport toute modification législative ou réglementaire que lui paraissent appeler notamment les évolutions techniques et l'approfondissement des connaissances en matière de santé humaine.

Article L227-8

Code de l'aviation civile

Les crédits nécessaires au fonctionnement de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires sont inscrits au budget général de l'Etat sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile.
Les dispositions de la loi du 10 août 1922 relative à l'organisation du contrôle des dépenses engagées ne sont pas applicables à leur gestion.
Le président de l'autorité est ordonnateur des dépenses. Il présente les comptes de l'autorité au contrôle de la Cour des comptes.

Article L227-9

L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires dispose de services qui sont placés sous l'autorité de son président.
L'autorité établit son règlement intérieur.
L'autorité peut employer des fonctionnaires en position de détachement dans les mêmes conditions que le ministère chargé de l'aviation civile. Elle peut recruter des agents contractuels.
Les personnels des services de l'autorité sont tenus au secret professionnel pour les faits, actes et renseignements dont ils ont pu avoir connaissance en raison de leurs fonctions.

TITRE V AÉROPORT DE PARIS

CHAPITRE Ier DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article L251-1

L'aéroport de Paris est un établissement public doté de l'autonomie financière placé sous l'autorité du ministre chargé de l'aviation civile.

Article L251-2

Il est chargé d'aménager, d'exploiter et de développer l'ensemble des installations de transport civil aérien ayant leur centre dans la région d'Ile-de-France, ainsi que toutes installations annexes qui ont pour objet de faciliter l'arrivée et le départ des aéronefs, d'assurer un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs et de prévention du péril aviaire, de guider la navigation, de participer à l'organisation des visites de sûreté dans les conditions prévues par le b de l'article L 282-8 d'assurer l'embarquement, le débarquement et l'acheminement à terre des voyageurs, des marchandises et du courrier transportés par air.

Il se tient en liaison permanente avec les autres aérodromes français et étrangers, auxquels il doit éventuellement demander ou prêter le concours qu'imposent les nécessités du trafic aérien.

Article L251-3

Des décrets déterminent les éléments qui font partie de l'aéroport et qui comprennent notamment:

- a) Les aérodromes ouverts à la navigation aérienne civile, situés dans un rayon de 50 kilomètres du centre de Paris;
- b) Les voies d'accès aux aérodromes destinés au trafic des lignes aériennes mondiales, continentales et nationales;
- c) Les routes aériennes réservées aux transports commerciaux;
- d) Les dispositifs de protection de ces routes;
- e) Les installations et dépendances rattachées à l'aéroport en vue de permettre son exploitation complète.

L'aéroport de Paris peut en outre être autorisé à accepter des concessions et des affermage ou à prendre des participations se rattachant à son objet et présentant un intérêt direct et certain pour l'aménagement et le fonctionnement de l'aéroport.

Il peut concéder, affermer les différents ouvrages et services dépendants de son exploitation. Les décisions de concession sont prises par décret en Conseil d'Etat.

Article L251-4

L'utilité publique et l'urgence des travaux de construction, de reconstruction, de raccordement aux centres desservis, ainsi que les opérations d'urbanisme rendues nécessaires par la création de l'aéroport sont déclarées par décret en Conseil d'Etat.

Code de l'aviation civile

Les expropriations nécessaires sont faites par application des articles L. 13-9 et L. 15-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.
L'administration peut pénétrer dans les propriétés privées et les occuper temporairement dans les conditions prévues par la loi du 29 décembre 1892 modifiée.

Article L251-5

Il est interdit de renouveler les baux, de relouer des locaux vacants, d'effectuer les travaux sans autorisation préalable dans les immeubles de l'ancienne enceinte fortifiée de Paris ayant fait l'objet d'une mesure de réquisition pour cause d'insalubrité. Cette interdiction prend effet dès publication de l'arrêté de réquisition. Elle s'applique dans les mêmes conditions aux immeubles compris dans les zones provisoires de protection de l'aéroport qui sont délimitées par les décrets prévus à l'article L. 251-3.
En ce qui concerne les immeubles situés dans le périmètre de l'aéroport ou dans ses rayons provisoires de protection, l'autorisation prévue à l'alinéa 1er est donnée par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article L251-6

Dans les limites maxima fixées chaque année par la loi de finances, des emprunts peuvent être émis par l'aéroport de Paris pour faire face à ses dépenses de premier établissement. Ces emprunts bénéficient de la garantie de l'Etat, leurs titres sont compris au nombre des valeurs admises pour tous emplois et réemplois de fonds en valeurs garanties par l'Etat.
En attendant la réalisation des emprunts, le ministre de l'économie et des finances est autorisé dans les conditions fixées par la loi du 31 mars 1932 à faire des avances directes en capital.

CHAPITRE II RÈGLES D'ADMINISTRATION, DE GESTION ET DE CONTROLE

Article L252-1

L'Aéroport de Paris est géré par un conseil d'administration assisté d'un directeur général nommé par décret.
La composition du conseil d'administration, les attributions respectives du conseil d'administration et du directeur général, les règles relatives au régime administratif et financier de l'aéroport sont déterminées par un décret en Conseil d'Etat.
Ce règlement détermine également les règles de contrôle financier auxquelles l'aéroport est soumis ainsi que la tenue des comptes de l'aéroport.

TITRE VI AÉROPORT DE BALE-MULHOUSE

Article L260-1

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est exploité dans les conditions fixées par une convention entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse

.

TITRE VII AÉROPORTS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL SITUÉS HORS DU TERRITOIRE DE LA FRANCE MÉTROPOLITAINE

Article L270-1

En vue d'assurer l'exploitation commerciale des aéroports appartenant à l'Etat en dehors du territoire de la France métropolitaine, un ou plusieurs établissements publics à caractère commercial peuvent être institués par décrets en Conseil d'Etat.
Ces décrets précisent en particulier l'organisation administrative et financière de ces établissements.
Ils définissent les immeubles domaniaux dont la gestion leur est confiée.
La comptabilité des établissements dont il s'agit est autonome; elle est tenue dans la forme commerciale.

Code de l'aviation civile

TITRE VIII DISPOSITIONS PÉNALES

CHAPITRE Ier SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

Article L281-1

Les infractions aux dispositions réglementaires concernant les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne sont punies d'une amende de 25 000 F. En cas de récidive, les infractions sont punies d'une amende de 50 000 F et d'un emprisonnement de trois mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article L281-2

Sur réquisition du ministère public agissant à la demande du ministre intéressé, le tribunal saisi de la poursuite impartit aux personnes qui contreviennent aux dispositions de l'article L. 281-1, sous peine d'une astreinte de 10 F à 100 F par jour de retard, un délai pour enlever ou modifier les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage.

Dans le cas où ce délai n'est pas observé, l'astreinte prononcée court à partir de l'expiration dudit délai jusqu'au jour où la situation est effectivement régularisée.

Si cette régularisation n'est pas intervenue dans l'année de l'expiration du délai, le tribunal peut, sur réquisition du ministère public agissant dans les mêmes conditions, relever à une ou plusieurs reprises le montant de l'astreinte même au-delà du maximum prévu ci-dessus.

Le tribunal peut autoriser le reversement d'une partie des astreintes lorsque la situation aura été régularisée et que le redevable établira qu'il a été empêché d'observer par une circonstance indépendante de sa volonté le délai qui lui avait été imparté.

En outre, si à l'expiration du délai fixé par le jugement la situation n'a pas été régularisée, l'administration peut faire exécuter les travaux d'office aux frais et risques des personnes civilement responsables.

Article L281-3

Les astreintes sont recouvrées par les comptables directs du Trésor, sur réquisition du ministre intéressé ou de son délégué.

Article L281-4

Les infractions mentionnées à l'article L. 281-1 peuvent être constatées par des procès-verbaux dressés par les officiers de police judiciaire, les gendarmes et les fonctionnaires de l'administration intéressée, commissionnés à cet effet et assermentés dans les conditions prévues par décret.

Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire.

CHAPITRE II PROTECTION DES AÉRODROMES, DES AÉRONEFS AU SOL ET DES INSTALLATIONS A USAGE AÉRONAUTIQUE

SECTION I Répression des crimes et délits

Article L282-1

Sera puni d'un emprisonnement de cinq ans et d'une amende de 120 000 F ou de l'une de ces deux peines seulement sans préjudice, le cas échéant, de l'application des dispositions des articles 322-1 à 322-11 et 322-15 du code pénal réprimant les destructions, dégradations et détériorations, quiconque aura volontairement:

1° Détruit ou endommagé les immeubles ou installations destinés à assurer le contrôle de la circulation des aéronefs, les télécommunications aéronautiques, l'aide à la navigation aérienne ou l'assistance météorologique;

2° Troublé, par quelque moyen que ce soit, le fonctionnement de ces installations;

3° Détruit ou endommagé un aéronef dans l'emprise d'un aéroport;

4° Entravé, de quelque manière que ce soit, la navigation ou la circulation des aéronefs, hors les cas prévus aux articles 224-6 et 224-7 du code pénal;

Code de l'aviation civile

5° Interrompu à l'aide d'un dispositif matériel, d'une substance ou d'une arme, le fonctionnement des services d'un aérodrome si cet acte porte atteinte ou est de nature à porter atteinte à la sécurité à l'intérieur de cet aérodrome.

Pour toutes les infractions prévues au présent article, la tentative du délit sera punie comme le délit lui-même.

Article L282-2

S'il est résulté de ces faits des blessures ou maladies, la peine sera celle de la réclusion criminelle à temps à vingt ans.

S'il en est résulté la mort d'une ou plusieurs personnes, la peine sera celle de la réclusion criminelle à perpétuité, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions des articles 221-1 à 221-4 du code pénal réprimant les atteintes volontaires à la vie.

Article L282-3

L'attaque ou la résistance avec violence et voies de fait envers les agents préposés à la garde ou au fonctionnement des aérodromes ou installations mentionnés à l'article L. 213-1, dans l'exercice de leurs fonctions, sera punie des peines applicables à la rébellion, suivant les distinctions faites par les articles 433-7 et 433-8 du code pénal.

Article L282-4

Si les actions visées dans les articles précédents ont été commises en bande, les chefs, instigateurs et provocateurs seront punis des peines prévues pour les auteurs du crime ou du délit.

Article L282-4-1

Pour l'application du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, fait à Montréal le 24 février 1988, complémentaire à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971, peut être poursuivie et jugée par les juridictions françaises, si elle se trouve en France, toute personne qui s'est rendue coupable, hors du territoire de la République, de l'une des infractions énumérées par l'article 689-7 du code de procédure pénale ou de la tentative de l'une de ces infractions.

SECTION II Police de la conservation

Article L282-5

Si un procès-verbal est dressé pour constater, sur un aérodrome ou dans l'un des lieux visés à l'article L. 213-1, des dégradations ou l'exécution d'ouvrages ou de travaux pouvant porter atteinte à la sécurité de la navigation aérienne ou entraver l'exploitation des services aéronautiques, l'autorité compétente visée à l'article L. 282-6 peut adresser aux contrevenants une mise en demeure pour leur enjoindre de cesser les travaux et, le cas échéant, de rétablir les lieux dans leur état initial.

Si les intéressés n'obtempèrent pas, l'autorité compétente ou l'exploitant de l'aérodrome fait, en tant que de besoin, exécuter d'office les travaux nécessaires à la remise en état des lieux.

Article L282-6

Les autorités ci-après désignées reçoivent copie des procès-verbaux dressés pour constater les infractions à la police de la conservation des installations et ouvrages du domaine aéronautique et peuvent adresser au ministère public leur avis sur la gravité des faits relevés et présenter des observations devant la juridiction saisie des poursuites:

Le directeur général de l'Aéroport de Paris, pour les aérodromes et installations faisant partie de l'ensemble constitué par cet établissement public;

Les directeurs de région aéronautique, pour les aérodromes et installations de leur région ne relevant pas d'un aéroport principal;

Les directeurs d'aéroport principal, pour les aérodromes et installations faisant partie de l'aéroport principal;

Les ingénieurs en chef du service des bases aériennes, pour les aérodromes et installations de leur circonscription;

Code de l'aviation civile

Les commandants de base aérienne militaire, pour l'aérodrome ou la zone relevant de leur autorité. Les mêmes prérogatives appartiennent au commandant de l'aéroport de Bâle-Mulhouse pour faire réprimer les infractions à la police de la conservation des terrains et de l'ensemble des ouvrages et installations réalisés en application de la convention franco-suisse du 4 juillet 1949.

SECTION III Police de l'exploitation

Article L282-7

Les autorités ci-après désignées reçoivent copie des procès-verbaux dressés pour constater les infractions à la police de l'exploitation des aérodromes et des installations à usage aéronautique du domaine public et peuvent adresser au ministère public leur avis sur la gravité des faits relevés et présenter des observations devant la juridiction saisie des poursuites:

Le directeur général de l'Aéroport de Paris, pour les aérodromes et installations faisant partie de l'ensemble constitué par cet établissement public;

Les directeurs de région aéronautique, pour les aérodromes et installations de leur région ne relevant pas d'un aéroport principal;

Les directeurs d'aéroport principal, pour les aérodromes et installations faisant partie de l'aéroport principal;

Les commandants de base aérienne militaire, pour l'aérodrome ou la zone relevant de leur autorité.

Les mêmes prérogatives appartiennent au commandant de l'aéroport de Bâle-Mulhouse pour faire réprimer les infractions à la police de l'exploitation de l'aérodrome et de l'ensemble des ouvrages et installations réalisés en application de la convention franco-suisse du 4 juillet 1949.

Article L282-8

En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, tant en régime national qu'international, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire peuvent procéder à la visite des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones non librement accessibles au public des aérodromes et de leurs dépendances. Ils peuvent aussi faire procéder à cette visite sous leurs ordres:

a) Par des policiers auxiliaires ou des gendarmes auxiliaires;

b) Et éventuellement par des agents de nationalité française ou ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, que les entreprises de transport aérien ou les gestionnaires d'aérodromes ont désigné ou fait désigner par des entreprises liées par un contrat de louage de services pour cette tâche; ces agents devront avoir été agréés par le représentant de l'Etat dans le département et le procureur de la République; leur intervention sera limitée, en ce qui concerne la visite des personnes, à la mise en œuvre des dispositifs automatiques de contrôle, à l'exclusion des fouilles à corps et de la visite manuelle des bagages à main.

Les agents des douanes peuvent, dans le même but et dans les mêmes lieux, procéder à la visite des bagages de soute, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules en régime international. Ils peuvent y faire procéder sous leurs ordres par des agents désignés dans les conditions fixées à l'alinéa précédent.

Les agréments prévus au b sont refusés ou retirés lorsque la moralité de la personne ou son comportement apparaissent incompatibles avec l'exercice des fonctions susmentionnées. L'agrément ne peut être retiré par le représentant de l'Etat dans le département ou par le procureur de la République qu'après que l'intéressé a été mis en mesure de présenter ses observations. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article.

Article L282-9

L'enlèvement d'un aéronef qui encombre, pour quelque cause que ce soit, une piste, une bande, une voie de circulation, une aire ou leurs dégagements doit être effectué par le propriétaire ou par l'exploitant de l'aéronef sur l'ordre qu'il reçoit des autorités aéroportuaires.

Article L282-10

Dans le cas où le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement, l'autorité compétente mentionnée à l'article L. 282-7 ou son représentant

Code de l'aviation civile

responsable de la circulation aérienne sur l'aérodrome, peut prendre d'office toutes les dispositions utiles pour faire dégager les pistes, bandes, voies de circulation ou aires ainsi que leurs dégagements, aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef.

Les mêmes dispositions peuvent être prises par l'autorité compétente désignée à l'alinéa précédent ou par son représentant dans le cas où le gardien d'un véhicule, d'un objet ou d'animaux constituant un obstacle ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement; dans ce cas, l'enlèvement a lieu aux frais et risques dudit gardien.

SECTION IV Dispositions communes

Article L282-11

Sans préjudice de la compétence reconnue à d'autres fonctionnaires et aux militaires de la gendarmerie par les lois et règlements en vigueur, les infractions aux dispositions du présent chapitre peuvent être constatées par des procès-verbaux dressés par tous agents civils et militaires habilités à cet effet et assermentés.

Article L282-12

Les procès-verbaux établis pour contravention aux dispositions du présent chapitre sont transmis sans délai à l'autorité compétente pour engager les poursuites.
Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire.

Article L282-13

Les infractions mentionnées dans le présent chapitre sont poursuivies devant les juridictions judiciaires de droit commun, sous réserve de la compétence des juridictions militaires dans les cas prévus par le code de la justice militaire.

Article L282-14

Dans le cas où les infractions aux dispositions du présent chapitre ont porté atteinte à l'intégrité du domaine public ou à sa conservation, les autorités énumérées à l'article L. 282-6 saisissent le tribunal administratif territorialement compétent, au besoin, en cas d'urgence, dans les conditions et suivant les procédures prévues par le code des tribunaux administratifs.

Le tribunal administratif dispose de tous les pouvoirs reconnus au juge des contraventions de grande voirie pour assurer la réparation des atteintes portées au domaine public.

Les personnes condamnées supportent les frais des mesures provisoires et urgentes que l'administration a pu être amenée à prendre pour faire cesser le trouble apporté au domaine public par les infractions constatées.

Article L282-15

Les tribunaux judiciaires de droit commun peuvent condamner à la réparation de l'atteinte portée aux aérodromes ou installations mentionnées à l'article L. 213-1 qui ne font pas partie du domaine public, et notamment à l'enlèvement des ouvrages faits. Les personnes condamnées supportent les frais des mesures provisoires et urgentes que l'administration a pu être amenée à prendre pour faire cesser le trouble provoqué par cette infraction.

SECTION V Dispositions diverses

Article L282-16

Les modalités d'application à l'aéroport de Bâle-Mulhouse des dispositions du présent code relatives à la police des aérodromes et des installations à usage aéronautique, seront, en tant que de besoin précisées par décret en Conseil d'Etat.

Article L282-17

Dans les départements d'outre-mer, les prérogatives prévues aux articles L. 282-6 et L. 282-7 appartiennent au chef du service de l'aviation civile.

Code de l'aviation civile

L'ingénieur en chef du service des bases aériennes peut exercer les prérogatives prévues à l'article L. 282-6 pour les aérodromes et installations de sa circonscription.

CHAPITRE III Contrôle sanitaire aux frontières

Article L283-1

Conformément à l'article L. 54 du code de la santé publique, tout fonctionnaire ou agent public, tout commandant ou officier d'un aéronef, tout médecin qui, dans un document ou une déclaration, aura sciemment altéré ou dissimulé les faits ou qui aura négligé d'informer l'autorité sanitaire de faits à sa connaissance qu'il était dans l'obligation de révéler en application des textes mentionnés à l'article L. 52 du code de la santé publique, ci-dessus rappelé à l'article L. 215-1, sera puni d'une peine de deux ans d'emprisonnement, et d'une amende de 25000 F, ou de l'une de ces deux peines seulement.

LIVRE III TRANSPORT AÉRIEN

TITRE Ier DISPOSITIONS GÉNÉRALES - DÉFINITION

Article L310-1

Le transport aérien consiste à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination des passagers, des marchandises ou de la poste.

TITRE II CONTRAT DE TRANSPORT

CHAPITRE Ier TRANSPORT DES MARCHANDISES

Article L321-1

Les règles du code de commerce relatives aux transports par terre et par eau sont applicables au transport par air sous réserve des dispositions suivantes.

Article L321-2

Le contrat de transport de marchandises par air est constaté par une lettre de voiture ou un récépissé. Ce titre doit contenir, outre les énonciations prévues par l'article 102 du code de commerce, l'indication que le transport est effectué par aéronef.

Article L321-3

La responsabilité du transporteur de marchandises ou de bagages est régie, au cas de transport par air, par les seules dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 ou de toute convention la modifiant et applicable en France, même si le transport n'est pas international au sens de cette convention.

Article L321-4

Pour l'application de l'article 25 de ladite convention, la faute considérée comme équipollente au dol est la faute inexcusable. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable.

La faute prévue à l'article 26 (alinéa 4) de ladite convention est celle par laquelle le transporteur a dissimulé ou tenté de dissimuler les avaries, manquants ou retards, ou a par tout autre moyen empêché ou tenté d'empêcher le réceptionnaire de formuler ses protestations dans les délais requis. La victime est pareillement relevée de la forclusion prévue par ce texte si elle a été empêchée de formuler ces protestations par un cas de force majeure.

Article L321-5

Code de l'aviation civile

L'action en responsabilité contre le transporteur de marchandises et de bagages doit être intentée, sous peine de déchéance, dans les deux ans du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination.

Article L321-6

Le jet de marchandises indispensable au salut de l'aéronef n'engage pas la responsabilité du transporteur envers l'expéditeur et le destinataire, à raison de cette perte de marchandises.

Article L321-7

En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, les transporteurs aériens doivent recourir aux services d'un "expéditeur connu" pour l'expédition de fret ou de colis postaux en vue de leur transport ou mettre en œuvre, dans les conditions définies par le décret prévu au sixième alinéa du présent article, des procédures de sûreté spécifiques pouvant comporter des visites de sûreté pratiquées par des agents agréés dans les conditions prévues par l'article L. 282-8.

Peuvent être agréés en qualité d'expéditeur connu" par le ministre chargé des transports les entreprises ou organismes qui mettent en place des procédures appropriées de sûreté en vue du transport de fret ou de colis postaux expédiés pour leur compte ou celui d'un tiers. Ces marchandises ne sont pas soumises aux contrôles prévus à l'article L. 282-8, l'Etat conservant toutefois la faculté d'imposer ces contrôles si les circonstances l'exigent.

En cas de dommage résultant d'un acte malveillant et causé par des colis postaux ou du fret visés par le présent article, la responsabilité d'un "expéditeur connu" ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures de sûreté prévues par le présent code.

L'agrément peut être refusé ou retiré lorsque l'entreprise ou l'organisme ne se conforme pas aux obligations prévues par les deuxième et cinquième alinéas du présent article ou par le décret d'application mentionné au sixième alinéa, ou peut constituer, par ses méthodes de travail ou le comportement de ses dirigeants ou agents, un risque pour la sûreté. L'agrément ne peut être retiré qu'après que l'entreprise ou l'organisme concerné a été mis en mesure de présenter ses observations. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

Les officiers de police judiciaire et les agents des douanes sont chargés de vérifier que les entreprises ou organismes ayant demandé un agrément sont en mesure de satisfaire aux conditions posées à l'obtention dudit agrément et que ceux l'ayant obtenu respectent ces conditions. A cet effet, ils ont accès, à tout moment, aux locaux et terrains à usage professionnel des entreprises ou organismes titulaires de l'agrément ou qui en demandent le bénéfice, à l'exception des pièces exclusivement réservées à l'habitation. Ils peuvent requérir, pour l'accomplissement de leurs missions, l'ouverture de tous colis, bagages et véhicules professionnels en présence du responsable de l'entreprise ou de l'organisme, ou de ses préposés en cas d'absence de celui-ci, et se faire communiquer les documents comptables, financiers, commerciaux ou techniques propres à faciliter l'accomplissement de leurs contrôles. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. Ce décret tient compte des contraintes propres à chacune des catégories de personnes visées au premier ou au deuxième alinéa. Il peut prévoir que le fret ou les colis postaux visés au présent article, ainsi que les correspondances et le transport de la presse, sont soumis à des règles particulières ou sont exemptés de procédures de sûreté. Il détermine également les prescriptions que les entreprises ou organismes visés au deuxième alinéa doivent respecter en matière de réception et de contrôle pour éviter des dépôts et des expéditions anonymes.

CHAPITRE II TRANSPORT DE PERSONNES

Article L322-1

Le contrat de transport des passagers doit être constaté par la délivrance d'un billet.

Article L322-2

Pour les transports internationaux, le transporteur ne peut embarquer les voyageurs qu'après justification qu'ils sont régulièrement autorisés à atterrir au point d'arrivée et aux escales prévues.

Article L322-3

Code de l'aviation civile

La responsabilité du transporteur de personnes est régie par les dispositions de la Convention de Varsovie comme prévu aux articles L. 321-3, L. 321-4 et L. 321-5. Toutefois, la limite de la responsabilité du transporteur relative à chaque passager, prévue par le paragraphe premier de l'article 22 de ladite convention, est fixée à 750 000 F. Si, en raison d'une modification apportée à la Convention de Varsovie, la limite de responsabilité du transporteur aérien se trouve portée à un niveau supérieur au chiffre susvisé, cette nouvelle limite se substitue à celle de 750 000 F à compter de la mise en vigueur pour la France de la modification de ladite convention. En outre, sauf stipulations conventionnelles contraires, la responsabilité du transporteur effectuant un transport gratuit ne sera engagée, dans la limite prévue ci-dessus, que s'il est établi que le dommage a pour cause une faute imputable au transporteur ou à ses préposés.

La responsabilité du transporteur par air ne peut être recherchée que dans les conditions et limites prévues ci-dessus, quelles que soient les personnes qui la mettent en cause et quel que soit le titre auquel elles prétendent agir.

Article L322-4

Le commandant de bord a la faculté de débarquer toute personne parmi les passagers qui peut présenter un danger pour la sécurité ou le bon ordre à bord d'un aéronef.

CHAPITRE III AFFRÈTEMENT D'AÉRONEFS

Article L323-1

L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un frèteur met à la disposition d'un affrèteur un aéronef avec équipage. Sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du frèteur.

Article L323-2

Toute entreprise frétant un aéronef, à titre onéreux, pour une opération de transport est soumise aux lois et règlements applicables au transport aérien public, quelle que soit l'utilisation faite par l'affrèteur de cet aéronef.

TITRE III ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

Article L330-1

Le transport aérien public consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, du fret ou du courrier, à titre onéreux.

L'activité de transporteur aérien public est subordonnée à la détention d'une licence d'exploitation et d'un certificat de transporteur aérien délivrés par l'autorité administrative dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat et conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 2407/92 du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, annexé au présent code.

Les transports aériens de passagers, de fret ou de courrier, prévus au 2 de l'article 1er du règlement (CEE) n° 2407/92 mentionné au précédent alinéa, ne nécessitent l'obtention d'une licence d'exploitation et d'un certificat de transport aérien que si la capacité d'emport des aéronefs utilisés est supérieure à une limite fixée par un décret en Conseil d'Etat. Ce décret détermine également les conditions d'octroi de ladite licence d'exploitation et dudit certificat de transporteur aérien, notamment en ce qui concerne les garanties morales, financières et techniques exigées du transporteur.

Article L330-2

L'exploitation de services réguliers ou non réguliers de transport aérien public au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire national est soumise à autorisation préalable de l'autorité administrative, dans des conditions fixées par un décret en Conseil d'Etat et, pour ceux de ces services relevant du règlement (CEE) n° 2408/92 du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intra-communautaires, dans le respect des dispositions dudit règlement annexé au présent code. A cet effet, les programmes d'exploitation des transporteurs aériens sont soumis à dépôt préalable ou à l'approbation de l'autorité administrative.

Article L330-3

Code de l'aviation civile

L'autorisation nécessaire pour effectuer des services réguliers de transport de personnes entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national est délivrée au vu du programme d'exploitation déposé par le transporteur, après information des collectivités territoriales, des chambres de commerce et d'industrie et des autres établissements publics intéressés. Par dérogation au II de l'article 7 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, cette autorisation peut être délivrée sans qu'ait été conclue au préalable une convention répondant à cette disposition sauf lorsque les dispositions des paragraphes d et h de l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92 mentionné à l'article L. 330-2 sont appliquées.

Article L330-4

En cas d'exercice d'une activité de transport aérien par une entreprise non régulièrement autorisée, le ministre chargé de l'aviation civile pourra prononcer, à l'expiration d'un délai de huit jours suivant une mise en demeure notifiée à cette entreprise, la mise sous séquestre des appareils utilisés.

Article L330-5

Les ministres intéressés assurent la coordination entre les transports aériens et les transports terrestres ou maritimes.

Article L330-6

Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique que le ministre chargé de l'aviation civile exerce en vue d'assurer la sécurité aérienne.

Les dépenses entraînées par ce contrôle sont à la charge des entreprises.

Article L330-7

Le ministre chargé de l'aviation civile peut déléguer certaines de ses attributions de contrôle à un organisme technique habilité à cet effet.

Article L330-8

Sans préjudice du règlement (CEE) n° 2409/92 du 23 juillet 1992 sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens annexé au présent code, les tarifs et les conditions de transport des services de transport aérien public peuvent être soumis à dépôt préalable ou à homologation administrative, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L330-9

Pour les infractions prévues par le présent titre et par les textes pris pour son application, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'aviation civile a le droit de transiger, après accord du procureur de la République, selon les modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.

TITRE IV SOCIÉTÉ AIR FRANCE

CHAPITRE Ier INSTITUTION

Article L341-1

La société dite société Air France est régie par le présent code et, dans tout ce qu'elles n'ont pas de contraire à celui-ci, par les lois sur les sociétés anonymes.

Elle a pour objet d'assurer l'exploitation de transports aériens dans les conditions fixées par le ministre chargé de l'aviation civile après accord, s'il y a lieu, des autres ministres intéressés. Aucune subvention ne peut lui être allouée pour les lignes exploitées en concurrence avec d'autres sociétés françaises de transport aérien.

Elle peut créer ou gérer des entreprises présentant un caractère annexe par rapport à son activité principale ou prendre des participations dans des entreprises de ce genre, après autorisation. Toutefois elle ne peut créer ou gérer des entreprises de fabrication de matériel aéronautique, ni prendre de participation dans de telles entreprises.

Code de l'aviation civile

CHAPITRE II FONCTIONNEMENT

Article L342-1

La société Air France est soumise au contrôle général du ministre chargé de l'aviation civile et à un contrôle économique et financier.

Article L342-2

La société Air France doit couvrir par ses ressources propres l'ensemble de ses dépenses d'exploitation, l'intérêt et l'amortissement des emprunts, l'amortissement du matériel et des installations et les provisions à constituer pour couvrir les risques de tout ordre.

Toutefois, les obligations qui lui sont imposées dans l'intérêt général font l'objet de contrats préalables assortis de cahiers des charges, passées entre la société, d'une part, l'Etat, les collectivités publiques de la métropole et d'outre-mer, d'autre part.

Article L342-3

En vue de financer ses immobilisations et d'augmenter son fonds de roulement, la société Air France est habilitée à émettre dans le public des emprunts qui peuvent bénéficier de la garantie de l'Etat.

Article L342-4

Les conditions d'application des articles L. 330-3, L. 330-4, L. 330-6 du titre III et L. 342-1, L. 342-2 et L. 342-3 du titre IV sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Par dérogation aux dispositions des articles L. 433-2 et L. 435-4 du code du travail, les personnels navigants professionnels constituent un collège spécial pour l'élection des représentants du personnel au sein des comités d'établissement de la société Air France et disposent d'une représentation spécifique au comité central d'entreprise. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent alinéa.

TITRE V TRANSPORTS SANITAIRES ET TRANSPORTS PAR MOYENS MILITAIRES

SECTION I Transports sanitaires

Article L351-1

Conformément à l'article L. 51-1 du code de la santé publique, un agrément est délivré par le préfet, après avis de la commission départementale de l'équipement, section sanitaire et sociale, aux personnes physiques ou morales qui exploitent une entreprise privée de transports sanitaires, que le transport soit terrestre, aérien ou maritime, dès lors qu'elles se conforment aux conditions d'exploitation déterminées par un décret en Conseil d'Etat qui précise les droits qu'il leur confère et les obligations qui en découlent.

Article L351-2

Ainsi qu'il est dit à l'article L. 51-2 du code de la santé publique, l'agrément prévu à l'article précédent est retiré par le préfet, après avis de la commission départementale d'équipement, section sanitaire et sociale, dès lors que les conditions prévues au règlement d'administration publique ne sont plus remplies. En cas d'urgence, le préfet peut prononcer une mesure de retrait provisoire d'agrément, à charge pour lui d'en saisir pour avis la commission visée à l'alinéa 1er de cet article dans le délai d'un mois.

Article L351-3

Conformément à l'article L.51-3 du code de la santé publique, les droits et obligations définis par le décret en Conseil d'Etat mentionné à l'article L. 51-1 de ce code sont applicables aux services publics assurant des transports sanitaires aériens.

Code de l'aviation civile

LIVRE IV PERSONNEL NAVIGANT

TITRE Ier DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article L410-1

Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doivent être pourvus d'un brevet d'aptitude dans les conditions qui sont déterminées par le ministre chargé de l'aviation civile.

TITRE II PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

CHAPITRE Ier RÈGLES GÉNÉRALES

Article L421-1

La qualité de navigant professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes exerçant de façon habituelle et principale, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération:

Le commandement et la conduite des aéronefs (section A);

Le service à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la navigation de l'aéronef (section B);

Le service à bord des autres matériels montés sur aéronefs, et notamment les appareils photographiques et météorologiques, les appareils destinés au travail agricole et les appareils destinés à la manœuvre des parachutes (section C);

Les services complémentaires de bord comprennent, notamment, le personnel navigant commercial du transport aérien (section D).

Article L421-2

Le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile appartient à l'une des trois catégories suivantes:

I. - Essais et réceptions.

II. - Transport aérien.

III. - Travail aérien.

Article L421-3

Nul ne peut faire partie du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile des sections A, B et C et du personnel permanent de la section D s'il n'est inscrit sur le registre spécial correspondant à sa catégorie et à sa section.

Toutefois, le personnel de la section D recruté pour une durée inférieure à six mois n'est pas inscrit sur le registre du personnel navigant de l'aéronautique civile.

Article L421-4

Pour être initialement inscrit sur un des registres, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes:

1° Être de nationalité française;

2° Être titulaire des brevets ou certificats déterminés par décret et d'une licence en état de validité;

3° N'avoir encouru aucune condamnation à l'emprisonnement ou à une peine plus grave soit pour crime, soit pour délit contre la probité ou les bonnes mœurs.

Article L421-5

Les personnes qui n'ont pas la nationalité française et qui sont admises à exercer une activité professionnelle dans la métropole ou les départements et territoires d'outre-mer peuvent être autorisées à exercer temporairement les activités réservées par l'article L. 421-1 au personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

Article L421-6

Code de l'aviation civile

Les titres désignés sous le nom de Brevets et Certificats sanctionnent un ensemble de connaissances générales théoriques et pratiques. Ils sont délivrés après examen et sont définitivement acquis à leurs titulaires.

Les titres désignés sous le nom de Licences sanctionnent l'aptitude et le droit, pour les titulaires de brevets, de remplir les fonctions correspondantes sous réserve des qualifications prévues à l'article suivant. Les licences ne sont valables que pour une période limitée; elles sont renouvelables pour vérifications périodiques des diverses aptitudes requises.

Article L421-7

L'exercice des fonctions correspondant aux différentes licences est subordonné à la possession par le titulaire de qualifications professionnelles spéciales eu égard à l'aéronef, à l'équipement ou aux conditions de vols considérés.

Article L421-8

Pour l'inscription sur les registres du personnel navigant professionnel des catégories Transport aérien et Travail aérien, prévues à l'article L. 421-1, les dispositions des articles L. 421-4 (1°) et L. 421-5 ne sont pas applicables aux ressortissants des Etats membres de la Communauté économique européenne, sous réserve de réciprocité de la part de ces Etats.

Article L421-9

Le personnel navigant de l'aéronautique civile de la section A du registre prévu à l'article L. 421-3 ne peut exercer aucune activité en qualité de pilote ou de copilote dans le transport aérien public au-delà de l'âge de soixante ans. Toutefois, le contrat de travail du navigant n'est pas rompu du seul fait que cette limite d'âge est atteinte sauf impossibilité pour l'entreprise de proposer un reclassement dans un emploi au sol.

CHAPITRE II COMMANDANT DE BORD ET ÉQUIPAGE

Article L422-1

L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous les ordres d'un commandant de bord.

Article L422-2

Le commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission. Dans les limites définies par les règlements et par les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef.

Il peut différer ou suspendre le départ et, en cours de vol, changer éventuellement de destination chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité et sous réserve d'en rendre compte en fournissant les motifs de sa décision.

Article L422-3

Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou toute partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef. En vol, il peut s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant. Il doit, si le choix est possible, jeter les marchandises de faible valeur. Il assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée de la mission.

Article L422-4

Le commandant de bord est consignataire de l'appareil et responsable du chargement. En cas de difficultés dans l'exécution de son mandat, il doit demander des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il a le droit sans mandat spécial:

- a) D'engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise;
- b) De faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer sa mission dans un délai rapproché;

Code de l'aviation civile

- c) De prendre toutes dispositions et d'effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret;
- d) D'engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et de le congédier;
- e) D'emprunter les sommes indispensables pour permettre l'exécution des mesures visées aux paragraphes précédents.

Le règlement du litige est porté, le cas échéant, devant le tribunal de commerce.

CHAPITRE III CONTRAT DE TRAVAIL

Article L423-1

L'engagement d'un membre du personnel navigant professionnel donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat de travail écrit.

Ce contrat précise, en particulier:

- 1° Le salaire minimum mensuel garanti;
- 2° L'indemnité de licenciement qui sera allouée, sauf en cas de faute grave, au personnel licencié sans droit à pension à jouissance immédiate;
- 3° Les conditions dans lesquelles le contrat est résilié en cas de maladie, invalidité ou disparition;
- 4° Le lieu de destination final et le moment à partir duquel la mission est réputée accomplie si le contrat est conclu pour une mission déterminée;
- 5° Si le contrat prévoit l'expatriement du navigant:

La durée du séjour hors de la métropole qui ne pourra pas excéder trois années consécutives, sauf accord entre les deux parties;

L'indemnité de séjour;

Les congés accordés en fin de séjour et les conditions de rapatriement.

En cas de licenciement, les intéressés auront droit, sauf demande de leur part, à être rapatriés avant l'expiration du préavis et aux frais de l'employeur;

6° Le délai de préavis à observer en cas de résiliation du contrat par l'une ou l'autre des parties. Pendant le délai de préavis, le travail aérien mensuel demandé aux navigants doit rester égal à la moyenne de celui demandé pendant la même période aux membres du personnel navigant de l'entreprise considérée;

7° Le montant de l'indemnité exclusive de départ, allouée au personnel dont le contrat prend fin en application de l'article L. 421-9, à raison soit de l'impossibilité pour l'entreprise de proposer à l'intéressé de le reclasser dans un emploi au sol, soit du refus de l'intéressé d'accepter l'emploi qui lui est offert, calculé selon les mêmes modalités que celles prévues au deuxième alinéa de l'article L. 122-14-13 du code du travail.

L'employeur peut cependant ne pas utiliser le navigant en période de délai-préavis, mais dans ce cas il doit lui verser, immédiatement et en une seule fois, une indemnité calculée pour la durée minimum du préavis sur la base du salaire global mensuel moyen de la dernière année d'activité normale.

Sauf s'il s'agit d'assurer un service public, les navigants et le personnel complémentaire de bord ne peuvent être astreints à un travail aérien en zone d'hostilités civiles et militaires que s'ils sont volontaires. Un contrat particulier fixera alors les conditions spéciales du travail et devra couvrir expressément, en dehors des risques habituels, les risques particuliers dus aux conditions d'emploi.

L'application des dispositions du présent article ne concerne que les rapports de l'employeur et du salarié. Elle ne met pas obstacle à l'exercice par les autorités publiques du droit de réquisition prévu par les lois en vigueur.

Article L423-2

Le contrat de travail à durée déterminée et dont le terme survient au cours d'une mission est prorogé jusqu'à l'achèvement de la mission.

Le contrat de travail à durée indéterminée résilié au cours d'une mission prend fin à l'expiration du délai de préavis, qui commence à courir du jour de l'achèvement de la mission.

Tout membre du personnel navigant débarqué pour quelque cause que ce soit en cours de mission est rapatrié aux frais de l'exploitant jusqu'au lieu d'engagement.

Article L423-3

Code de l'aviation civile

L'interruption de la mission décidée par le commandant de bord pour un motif de sécurité ne constitue pas un cas de rupture de contrat de travail.

Tous les frais résultant de cette interruption sont supportés par l'exploitant, y compris ceux qui sont précisés à l'article précédent.

Article L423-4

En cas d'internement, détention ou captivité d'un membre de l'équipage à l'occasion du service et qui ne serait pas manifestement la conséquence d'un délit de droit commun, le contrat de travail est prorogé de plein droit jusqu'à la fin de l'internement, de la détention ou de la captivité.

Sauf convention contraire, l'exploitant verse mensuellement aux ayants droit ou, à leur défaut, à la personne désignée par l'intéressé, les trois cinquièmes du salaire global mensuel moyen des douze mois précédents.

Article L423-5

Aucun membre du personnel navigant de l'aéronautique civile n'est tenu de remplir des fonctions autres que celles qui ont été spécifiées dans son contrat de travail, sauf en vol, sur l'ordre du commandant de bord.

Toutefois, lorsque les moyens techniques sont insuffisants, l'équipage participe à terre aux opérations de dépannage et de remise en état des aéronefs.

Article L423-6

Outre les biens qui, aux termes du code de procédure civile ou des lois spéciales, ne peuvent faire l'objet de saisies ou de mises en gage, ne peuvent être ni saisis ni mis en gage pour quelque cause que ce soit: l'équipement, les instruments et autres objets appartenant aux membres du personnel navigant et affectés à l'exercice de leur profession.

Les sommes dues aux intéressés pour frais médicaux ou pharmaceutiques, frais de logement et de subsistance et frais de rapatriement au lieu d'engagement sont incessibles et insaisissables.

CHAPITRE IV INCAPACITÉS - MALADIES - CONSEIL MÉDICAL DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE

Article L424-1

En cas d'incapacité de travail résultant de blessures ou de maladies non imputables au service d'un membre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en cours d'exécution du contrat, l'exploitant est tenu de lui assurer jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à décision du conseil médical de l'aéronautique civile ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de la retraite:

Son salaire mensuel garanti pendant le mois au cours duquel est survenue l'incapacité, et pendant les trois mois suivants;

La moitié de ce salaire pendant les trois mois suivant cette première période.

Article L424-2

En cas d'incapacité résultant d'un accident du travail ou d'une maladie imputable au service et reconnue comme telle par le conseil médical de l'aéronautique civile, l'intéressé a droit à percevoir jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à décision dudit conseil médical de l'aéronautique civile ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de sa retraite:

Son salaire mensuel garanti pendant les six premiers mois d'incapacité;

La moitié de ce salaire pendant les six mois suivant l'incapacité.

Le présent article ne peut faire échec aux accords plus avantageux qui ont été ou pourraient être conclus entre les exploitants et leur personnel.

Article L424-3

Dans les cas d'incapacité prévus à l'article L. 424-2, les frais médicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation normaux sont supportés par l'exploitant, là où ils ne sont pas pris en charge par la sécurité sociale.

Code de l'aviation civile

Article L424-4

Ne donnent lieu à aucune prestation au titre des articles L. 424-1 et L. 424-2 les maladies, blessures ou infirmités résultant d'une faute intentionnelle de l'intéressé.

Article L424-5

Lorsqu'un accident aérien survenu en service ou lorsqu'une maladie imputable au service et reconnue comme telle par le conseil médical de l'aéronautique civile ont entraîné le décès ou une incapacité permanente totale au sens de la législation relative à la réparation des accidents du travail, une indemnité en capital sera versée par la caisse créée en application de l'article L. 426-1 à l'intéressé ou à ses ayants droit.

Les limites inférieures et supérieures entre lesquelles le conseil d'administration de la caisse établit le barème des sommes qui sont dues en application de l'alinéa ci-dessus sont fixées par un règlement d'administration publique qui établit également les majorations pour charges de famille qui pourraient s'y ajouter.

Bénéficient également des dispositions prévues au présent article les navigants stagiaires de l'aéronautique civile.

Article L424-6

Si l'incapacité résultant des causes prévues à l'article précédent entraîne seulement l'inaptitude permanente à exercer la profession de navigant, la caisse de retraites verse à l'intéressé une somme en capital.

Bénéficient également des dispositions du présent article les navigants stagiaires de l'aéronautique civile visés au dernier alinéa de l'article précédent.

Article L424-7

Les entreprises seront tenues de prendre toutes les dispositions permettant, compte tenu des aptitudes requises, de réserver certains emplois aux membres du personnel navigant atteints, avant l'âge fixé pour la retraite, d'une incapacité résultant de leurs services et les rendant inaptes au travail en vol.

CHAPITRE VI RETRAITES

Article L426-1

Le personnel navigant professionnel civil inscrit sur les registres prévus à l'article L. 421-3 du présent code, qui exerce de manière habituelle la profession de navigant à titre d'occupation principale, bénéficie d'un régime complémentaire de retraite auquel est affilié obligatoirement le personnel salarié.

Sont également assujettis à ce régime de retraite les navigants stagiaires de l'aéronautique civile.

Les intéressés ont droit à cette retraite à partir de, sous réserve des dispositions particulières fixées par le décret en Conseil d'Etat prévu ci-après en faveur des navigants mis dans l'obligation, de cesser toute activité de navigant à la suite d'un accident survenu ou d'une maladie contractée du fait de l'exercice de la profession (2).

Les cotisations destinées à alimenter le régime de retraite sont supportées par l'employeur et par l'employé pour le personnel salarié.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par un décret en Conseil d'Etat.

Article L426-2

Les personnels de l'armée de l'air et de l'aéronavale, titulaires d'un brevet du personnel navigant militaire, qui quittent l'armée avant d'avoir accompli quinze années de services militaires effectifs afin de poursuivre leur carrière comme membres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile peuvent faire prendre en compte leurs services militaires pour le calcul de la pension servie au titre du régime complémentaire prévu à l'article L. 426-1 s'ils remplissent, par ailleurs, les conditions prévues pour l'ouverture du droit à pension dans ledit régime. Leurs ayants droit éventuels bénéficient de cet avantage dans les mêmes conditions.

Code de l'aviation civile

Les services militaires pris en compte dans la liquidation des pensions militaires concédées au titre de l'article L. 6-2° du code des pensions civiles et militaires de retraite ne sont, en aucun cas, pris en compte dans le régime complémentaire de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

Article L426-3

Avant la réalisation de la condition d'âge fixée à l'article L. 426-1, les membres du personnel navigant de l'aéronautique civile cessant leur activité à quarante-cinq ans d'âge accomplis après vingt-cinq années au moins de services valables pour les retraites visées aux articles précédents, pourront obtenir la liquidation d'une pension anticipée.

Article L426-4

Sont fixées par un décret en Conseil d'Etat les modalités d'application des articles L. 426-2 et L. 426-3 ci-dessus et les conditions dans lesquelles les membres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en exercice au 5 avril 1953 peuvent faire valider leurs services militaires accomplis au-delà de la durée légale pour la liquidation de leur pension versée en application de l'article L. 426-1.

Article L426-5

La cotisation dont le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est redevable à la caisse de retraites instituée en application de l'article L. 426-1 est précomptée sur la rémunération perçue lors de chaque paie par les intéressés. Ceux-ci ne peuvent s'opposer à ce prélèvement.

Le montant des cotisations précomptées et des cotisations à la charge de l'exploitant doit être versé par ce dernier à la caisse de retraites dans les délais fixés par le conseil d'administration de la caisse.

Les versements qui ne sont pas effectués dans le délai ci-dessus prévu sont passibles d'une majoration de retard dont le taux est égal à celui en vigueur dans le régime général de la sécurité sociale.

Le paiement des cotisations est garanti pendant un an, à dater de leur exigibilité:

- a) Par un privilège mobilier qui prend rang concurremment avec celui établi par l'article 2101 (4°) du code civil;
- b) Par une hypothèque légale prenant rang du jour de son inscription au bureau des hypothèques.

CHAPITRE VII DISPOSITIONS PÉNALES

Article L427-1

Sera punie d'une amende de 25 000 F et d'un emprisonnement d'un mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui aura exercé un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en contravention avec les dispositions du présent titre.

Sera puni de la même peine le responsable de toute entreprise qui aura confié un de ces emplois à une personne ne remplissant pas les conditions exigées au présent titre.

Article L427-2

L'exploitant qui a retenu par-devers lui indûment la contribution ouvrière précomptée sur le salaire, en application de l'article L. 426-5, est passible des peines de l'abus de confiance prévues par les articles 314-1 et 314-10 du code pénal.

Article L427-3

Dans les territoires d'outre-mer, toute infraction à la réglementation relative à la durée du travail du personnel navigant est punie:

En ce qui concerne l'employeur, d'une amende de 25 000 F;

En ce qui concerne le contrevenant, du retrait de sa licence qui est prononcé par le ministre chargé de l'aviation civile dans les catégories transport aérien et travail aérien et par le ministre chargé de la défense nationale dans la catégorie essais et réception, pour une durée qui ne pourra être inférieure à quinze jours ni supérieure à deux mois.

Code de l'aviation civile

LIVRE V DISPOSITIONS PARTICULIÈRES A LA FORMATION AÉRONAUTIQUE

TITRE Ier AÉRO-CLUBS ET FÉDÉRATIONS

Article L510-1

Par dérogation à l'article L. 46 (2e alinéa) du code du domaine de l'Etat, les matériels nécessaires à la pratique du vol à voile et du parachutisme peuvent faire l'objet soit d'une location, soit d'un prêt à usage au profit d'associations aéronautiques agréées. Dans l'un et l'autre cas le contrat a pour effet de transférer auxdites associations la responsabilité des dommages causés par les matériels loués ou prêtés.

TITRE II AIDE AUX JEUNES

Article L520-1

Une subvention dont le montant est fixé chaque année par la loi de finances est affectée au bénéfice des jeunes de moins de vingt et un ans, qui pratiquent, dans les aéro-clubs, le vol à moteur.

Cette subvention se traduit par une ristourne réduisant le tarif en vigueur de l'heure de vol.

Les aéro-clubs sont responsables de la justification rigoureuse des abattements pratiqués sur lesdites heures de vol.

Les modalités d'application des dispositions qui précèdent et les conditions du contrôle exercé par le ministre chargé de l'aviation civile sont fixées par décret.

TITRE III FONDS DE PRÉVOYANCE DES SPORTS AÉRIENS

Article L530-1

Un fonds de prévoyance des sports aériens est affecté à la couverture des risques courus par les personnes qui pratiquent le vol sans moteur, le vol à moteur ou le parachutisme, dans les associations sportives et centres de sports aériens et qui ne relèvent pas de l'un des fonds de prévoyance créés par l'article 3 de la loi du 30 mars 1928 ou du statut fixé par les dispositions du livre IV.

Les indemnités sont attribuées aux accidentés ou à leurs ayants droit par décision du ministre chargé de l'aviation civile, après avis d'une commission.

L'organisation du fonds de prévoyance, dont la gestion est confiée à la Caisse des dépôts et consignations, les conditions d'attribution et le taux des indemnités, ainsi que la composition de la commission visée à l'alinéa précédent sont fixés par un décret en Conseil d'Etat.

TITRE IV OBLIGATIONS DES USAGERS

Article L540-1

Les particuliers admis à effectuer un stage ou un vol d'initiation dans un centre d'Etat d'aviation légère et sportive et les personnes morales bénéficiant du concours de moniteurs de l'Etat à des meetings organisés par elles sont assujettis au paiement d'une redevance dans des conditions qui sont fixées par arrêté.

Les sommes ainsi recueillies sont rattachées au budget du ministère chargé de l'aviation civile, selon la procédure prévue en matière de fonds de concours pour dépenses d'intérêt public.

LIVRE VI IMPUTATION DES CHARGES

Article L611-1

Les entreprises de transport aérien et les exploitants d'aérodromes supportent la charge des dépenses de personnel et de matériel du conseil supérieur de l'aviation marchande. La répartition de ces charges entre les différentes entreprises intéressées est effectuée dans des conditions fixées par décret.

Code de l'aviation civile

Article L611-2

Donne lieu à rétablissement de crédit: le produit des ventes et abonnements des publications éditées par la section des instructions aéronautiques de l'aviation civile.

Article L611-3

Les sommes dues pour services rendus par les avions photographes du secrétariat général à l'aviation civile (2) aux collectivités publiques et aux organismes privés d'intérêt général donnant lieu à remboursement et versées à ce titre sont rattachées au budget du ministère chargé de l'aviation civile (secrétariat général à l'aviation civile) selon la procédure des fonds de concours pour dépenses d'intérêt public.

Article L611-4

Le produit de la cession aux aéro-clubs des pièces de rechange de matériels aéronautiques, réalisée par le secrétariat général à l'aviation civile (service de la formation aéronautique), est rattaché au budget du ministère chargé de l'aviation civile, section Aviation civile, selon la procédure des fonds de concours pour dépenses d'intérêt public.

LIVRE VII ENQUETE TECHNIQUE RELATIVE AUX ACCIDENTS OU INCIDENTS

TITRE Ier DISPOSITIONS GENERALES

CHAPITRE UNIQUE

Article L711-1

I. - L'enquête technique menée à la suite d'un accident ou d'un incident d'aviation civile a pour seul objet, dans le but de prévenir de futurs accidents ou incidents et sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire, de collecter et d'analyser les informations utiles, de déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de cet accident ou incident et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité.

II. - Pour l'application du présent livre, constitue un accident, un incident grave ou un incident d'aviation civile, un accident, un incident grave ou un incident, entendus au sens de la directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile, survenu à tout type d'aéronef, à l'exclusion des aéronefs conçus exclusivement à usage militaire ou exploités en circulation aérienne militaire ou de ceux appartenant à un Etat qui ne sont pas inscrits au registre d'immatriculation prévu à l'article 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

III. - Tout accident ou incident grave d'aviation civile survenu à un aéronef muni d'un certificat de navigabilité délivré en conformité avec la convention relative à l'aviation civile internationale fait l'objet d'une enquête technique. Tout autre accident ou incident d'aviation civile peut également faire l'objet d'une enquête technique.

IV. - Conformément aux règles internationales, l'enquête technique est de la compétence des autorités françaises pour les accidents et les incidents d'aviation civile qui sont survenus:

1° Sur le territoire ou dans l'espace aérien français;

2° En dehors du territoire ou de l'espace aérien français, si l'accident ou l'incident concerne un aéronef immatriculé en France ou exploité par une personne physique ou morale ayant en France son siège statutaire ou son principal établissement et si:

- l'accident ou l'incident survenant sur le territoire ou dans l'espace aérien d'un autre Etat, ce dernier n'ouvre pas une enquête technique;

- l'accident ou l'incident concernant un aéronef immatriculé dans un autre Etat, ce dernier n'ouvre pas une enquête technique.

Les autorités françaises peuvent déléguer à un Etat membre de la Communauté européenne la réalisation de tout ou partie de l'enquête technique. Elles peuvent également déléguer à un Etat non membre de la Communauté européenne la réalisation d'une enquête portant sur un incident survenu à un

Code de l'aviation civile

aéronef immatriculé dans cet Etat ou des investigations liées à des événements survenus sur le territoire de cet Etat. Les autorités françaises peuvent accepter la délégation par un Etat étranger de la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique.

Article L711-2

L'enquête technique est effectuée par un organisme permanent spécialisé, assisté, le cas échéant, pour un accident déterminé, par une commission d'enquête instituée par le ministre chargé de l'aviation civile. Dans le cadre de l'enquête, l'organisme permanent et les membres de la commission d'enquête agissent en toute indépendance et ne reçoivent ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité, ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.

Article L711-3

Seuls les agents de l'organisme permanent commissionnés à cet effet par le ministre chargé de l'aviation civile sur proposition du responsable de l'organisme permanent peuvent exercer les attributions prévues au présent livre pour les enquêteurs techniques.

Toutefois, des agents appartenant aux corps techniques de l'aviation civile peuvent être agréés pour effectuer les opérations d'enquête prévues à l'article L. 721-1 sous le contrôle et l'autorité de l'organisme permanent. Ils sont appelés enquêteurs de première information.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de commissionnement des enquêteurs techniques, d'agrément des enquêteurs de première information et de nomination des membres des commissions d'enquête.

TITRE II L'ENQUETE TECHNIQUE

CHAPITRE Ier POUVOIRS DES ENQUETEURS

Article L721-1

Les enquêteurs techniques et les enquêteurs de première information peuvent immédiatement accéder au lieu de l'accident ou de l'incident, à l'aéronef ou à son épave et à son contenu pour procéder sur place à toute constatation utile. En cas d'accident, l'autorité judiciaire est préalablement informée de leur intervention.

Si nécessaire, les enquêteurs techniques ou, à défaut, les enquêteurs de première information prennent toute mesure de nature à permettre la préservation des indices.

Article L721-2

Les enquêteurs techniques ont accès sans retard au contenu des enregistreurs de bord et à tout autre enregistrement jugé pertinent et peuvent procéder à leur exploitation dans les conditions ci-après :

I. - Lorsqu'il y a ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrements sont, selon les modalités prévues aux articles 97 et 163 du code de procédure pénale, préalablement saisis par l'autorité judiciaire et mis, à leur demande, à la disposition des enquêteurs techniques qui prennent copie, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, des enregistrements qu'ils renferment.

II. - Lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement peuvent être prélevés par les enquêteurs techniques ou, sur instruction de l'organisme permanent, par les enquêteurs de première information, en présence d'un officier de police judiciaire. En cas d'accident, le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République.

Article L721-3

En cas d'accident ou d'incident ayant entraîné l'ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enquêteurs techniques peuvent procéder, avec l'accord selon le cas du procureur de la République ou du juge d'instruction, au prélèvement, aux fins d'examen ou d'analyse, de débris, fluides, pièces, organes, ensembles ou mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident.

Code de l'aviation civile

A défaut d'accord, ils sont informés des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente. Ils ont le droit d'y assister et d'exploiter les constatations faites dans le cadre de ces opérations pour les besoins de l'enquête technique.

Les enquêteurs techniques ne peuvent soumettre les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes qui ont fait l'objet d'une saisie à des examens ou analyses susceptibles de les modifier, altérer ou détruire qu'avec l'accord de l'autorité judiciaire.

TITRE II L'ENQUETE TECHNIQUE

CHAPITRE Ier POUVOIRS DES ENQUETEURS

Article L721-4

En cas d'accident ou d'incident n'ayant pas entraîné l'ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enquêteurs techniques ou, sur instruction de l'organisme permanent, les enquêteurs de première information peuvent, en présence d'un officier de police judiciaire, prélever, aux fins d'examen ou d'analyse, les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident. En cas d'accident, le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République.

Les objets ou les documents retenus par les enquêteurs techniques sont restitués dès lors que leur conservation n'apparaît plus nécessaire à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident. La rétention et, le cas échéant, l'altération ou la destruction, pour les besoins de l'enquête, des objets ou des documents soumis à examen ou à l'analyse n'entraînent aucun droit à indemnité.

Article L721-5

Les enquêteurs techniques peuvent exiger, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, la communication des documents de toute nature relatifs aux personnes, entreprises et matériels en relation avec l'accident ou l'incident et concernant notamment la formation et la qualification des personnes, la construction, la certification, l'entretien, l'exploitation des matériels, la préparation du vol, la conduite, l'information et le contrôle de l'aéronef ou des aéronefs impliqués.

Lorsque ces documents sont placés sous scellés par l'autorité judiciaire, il en est établi une copie pour les enquêteurs techniques.

Toutefois, les dossiers médicaux ne sont communiqués qu'aux médecins rattachés à l'organisme permanent. Seuls peuvent être communiqués les dossiers médicaux d'aptitude relatifs aux personnes chargées de la conduite, de l'information ou du contrôle de l'aéronef ou des aéronefs concernés.

Article L721-6

Les enquêteurs techniques reçoivent, sur leur demande, communication des résultats des examens ou prélèvements effectués sur les personnes chargées de la conduite, de l'information et du contrôle de l'aéronef ou des aéronefs en relation avec l'accident ou l'incident et des conclusions de rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes.

CHAPITRE II PRESERVATION DES ELEMENTS DE L'ENQUETE

Article L722-1

Il est interdit à toute personne de modifier l'état des lieux où s'est produit un accident, d'y effectuer des prélèvements quelconques, de se livrer sur l'aéronef ou son épave à quelque manipulation ou prélèvement que ce soit, de procéder à son déplacement ou à son enlèvement, sauf si ces actions sont commandées par des exigences de sécurité ou par la nécessité de porter secours aux victimes ou ont été autorisées par l'autorité judiciaire après avis de l'enquêteur technique ou, à défaut, de l'enquêteur de première information.

En cas d'accident ou d'incident, l'équipage concerné, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ainsi que les personnes ou entreprises en relation avec l'accident ou l'incident et leurs préposés prennent toutes les

Code de l'aviation civile

dispositions de nature à préserver les documents, matériels et enregistrements pouvant être utiles à l'enquête, et notamment à éviter l'effacement après le vol de l'enregistrement des conversations et alarmes sonores.

Article L722-2

Toute personne impliquée, de par sa fonction, dans un incident qu'elle a spontanément et sans délai signalé à l'organisme permanent et, le cas échéant, à son employeur ne peut faire l'objet d'aucune sanction disciplinaire ou administrative, sauf en cas de manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité.

CHAPITRE III PROCES-VERBAUX DE CONSTAT

Article L723-1

Des procès-verbaux sont établis par les enquêteurs techniques à l'occasion des opérations effectuées en application de l'article L. 721-5.

Les procès-verbaux comportent la date et l'heure de début et de fin de l'intervention, le nom et la signature de l'enquêteur technique qui y procède, l'inventaire des pièces ou documents retenus ou vérifiés et, le cas échéant, les observations de la personne qui en avait la garde.

Lorsqu'une procédure judiciaire est ouverte, une copie du procès-verbal est adressée à l'autorité judiciaire.

TITRE III DIFFUSION DES INFORMATIONS ET DES RAPPORTS D'ENQUETE

CHAPITRE UNIQUE

Article L731-1

I. - Les personnels de l'organisme permanent, les enquêteurs de première information, les membres des commissions d'enquête et les experts auxquels ils font appel sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues à l'article 226-13 du code pénal.

II. - Par dérogation aux dispositions qui précèdent, le responsable de l'organisme permanent est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique, s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un accident ou un incident grave, aux autorités administratives chargées de la sécurité de l'aviation civile, aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des aéronefs ou de leurs équipements, aux personnes physiques et morales chargées de l'exploitation des aéronefs ou de la formation des personnels.

En outre, le responsable de l'organisme permanent et, le cas échéant, les présidents de commission d'enquête sont habilités, dans le cadre de leur mission, à rendre publiques des informations sur les constatations faites par les enquêteurs techniques, le déroulement de l'enquête technique et éventuellement ses conclusions provisoires.

Article L731-2

En cours d'enquête, l'organisme permanent peut émettre des recommandations de sécurité s'il estime que leur mise en œuvre dans des délais brefs est de nature à prévenir un accident ou un incident grave.

Article L731-3

L'organisme permanent rend public au terme de l'enquête technique un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'événement. Ce rapport n'indique pas le nom des personnes. Il ne fait état que des informations résultant de l'enquête nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident et à la compréhension des recommandations de sécurité.

Code de l'aviation civile

Avant la remise du rapport, l'organisme permanent peut recueillir les observations des autorités, entreprises et personnels intéressés. Ceux-ci sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne les éléments de cette consultation.

TITRE IV DISPOSITIONS PENALES

CHAPITRE UNIQUE

Article L741-1

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 100 000 F d'amende le fait, pour les personnes qui, de par leurs fonctions, sont appelées à connaître d'un accident ou d'un incident, de ne pas le porter à la connaissance des autorités administratives.

Article L741-2

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 100 000 F d'amende le fait d'entraver l'action de l'organisme permanent:

- 1° Soit en s'opposant à l'exercice des fonctions dont sont chargés les enquêteurs techniques;
- 2° Soit en refusant de leur communiquer les enregistrements, les matériels, les renseignements et les documents utiles, en les dissimulant, en les altérant ou en les faisant disparaître.

LIVRE V ENQUETE TECHNIQUE RELATIVE AUX ACCIDENTS OU INCIDENTS

TITRE IV DISPOSITIONS PENALES

CHAPITRE UNIQUE

Article L741-3

Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies au présent titre.

Les peines encourues par les personnes morales sont:

- 1° L'amende, selon les modalités prévues par l'article 131-38;
- 2° Les peines mentionnées à l'article 131-39.

L'interdiction mentionnée au 2° de l'article 131-39 porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise.

Partie II: PARTIE REGLEMENTAIRE, DECRETS EN CONSEIL D'ETAT

LIVRE Ier AÉRONEFS

TITRE II IMMATRICULATION, NATIONALITÉ ET PROPRIÉTÉ DES AÉRONEFS

CHAPITRE II HYPOTHÈQUE ET PRIVILÈGES SUR LES AÉRONEFS

Article R122-1

Pour faire inscrire une hypothèque sur aéronef en vertu des articles L. 122-1 à L. 122-18, le requérant présente au bureau chargé de la tenue du registre d'immatriculation un des originaux du titre constitutif d'hypothèque, lequel y reste déposé s'il est rédigé sous seing privé ou dressé en brevet, ou une expédition s'il est établi en minute.

Code de l'aviation civile

Deux bordereaux signés par le requérant sont joints au titre constitutif d'hypothèque; l'un d'eux peut être porté sur le titre présenté. Ils indiquent:

- 1° Les nom, prénoms, profession, domicile et nationalité du créancier et du débiteur;
- 2° La date et la nature du titre;
- 3° Le montant de la créance exprimé dans le titre;
- 4° Les clauses relatives aux intérêts et au remboursement;
- 5° Le type de l'aéronef, son numéro de série, son numéro dans la série et ses marques d'immatriculation ou la déclaration prévue à l'article L. 122-5 (alinéa 3);
- 6° L'élection de domicile par le créancier dans la ville où est situé le bureau d'immatriculation des aéronefs.

L'inscription de l'hypothèque est mentionnée sur les bordereaux. Si le titre constitutif d'hypothèque est authentique, l'expédition en est remise au requérant, ainsi que l'un des bordereaux, au bas duquel certificat est donné que l'inscription a été faite.

Article R122-2

Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation délivre à tous ceux qui le requièrent l'état des inscriptions existant sur l'aéronef ou un bulletin certifiant qu'il n'en existe aucune.

Article R122-3

L'acquéreur d'un aéronef ou de pièces de rechange qui veut se garantir contre les poursuites autorisées par l'article R. 123-2 est tenu avant la poursuite ou dans le délai de quinzaine de la notification du procès-verbal de saisie, de notifier à tous les créanciers inscrits au registre d'immatriculation, au domicile élu par eux dans leurs inscriptions:

- 1° Un extrait de son titre d'acquisition indiquant la date et la nature du titre, le type de l'aéronef, son numéro de série, son numéro dans la série et ses marques d'immatriculation, ainsi que le prix, charges comprises;
- 2° Un état indiquant la date des inscriptions, le nom des créanciers, le montant des créances inscrites;
- 3° La déclaration qu'il est prêt à acquitter sur-le-champ les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence du prix, sans distinction des dettes exigibles ou non;
- 4° Constitution d'un avoué près le tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouve soit l'aéronef, soit son port d'attache, soit le lieu où il est immatriculé, ou recours à toute procédure correspondante dans les territoires d'outre-mer.

CHAPITRE III SAISIE ET VENTE FORCÉE DES AÉRONEFS

Article R123-1

Tout créancier inscrit peut requérir la mise aux enchères de l'aéronef en offrant de porter le prix à un dixième en sus et de donner caution pour le paiement du prix et des charges.

La réquisition de mise aux enchères doit être signée du créancier et signifiée à l'acquéreur dans le délai de cinq jours de la notification augmenté des délais de distance. Elle contient assignation devant le tribunal de grande instance auprès duquel l'acquéreur a constitué avoué, pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises. Dans les territoires d'outre-mer, l'assignation sera faite devant l'autorité judiciaire correspondante.

La vente aux enchères a lieu à la diligence soit du créancier qui l'a requise soit de l'acquéreur, dans les formes établies pour les ventes sur saisies.

Article R123-2

Il ne peut être procédé à la saisie d'un aéronef qu'après notification d'un commandement de payer fait à la personne du propriétaire ou à son domicile.

L'huissier énonce dans le procès-verbal de saisie les nom, prénoms, domicile du créancier pour qui il agit, le titre en vertu duquel il procède, la somme dont il poursuit le paiement, l'élection du domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie, le nom du propriétaire, le type de l'aéronef, son immatriculation.

Il énonce et décrit les principaux équipements et accessoires.

Code de l'aviation civile

Il désigne un gardien.

Article R123-3

Le créancier saisissant doit dans un délai de cinq jours francs augmenté des délais de distance, notifier au propriétaire copie du procès-verbal de saisie et le faire citer devant le tribunal de grande instance du lieu où la vente est poursuivie, pour dire qu'il sera procédé à la vente. Si le propriétaire n'est pas domicilié en France et n'y a pas de représentant habilité, les significations et citations peuvent être délivrées en la personne du commandant de bord.

Article R123-4

Le procès-verbal de saisie est transcrit au bureau chargé de la tenue du registre d'immatriculation dans le délai de cinq jours francs augmenté des délais de distance.

Dans la huitaine, le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation délivre sur demande écrite du requérant un état des inscriptions et, dans les trois jours qui suivent, la saisie est dénoncée par exploit d'huissier ou par lettre recommandée avec accusé de réception aux créanciers inscrits aux domiciles élus dans leurs inscriptions, avec indication du jour de la comparution devant le tribunal de grande instance. Le délai de comparution est de huit jours, si le propriétaire est domicilié en France. Dans le cas contraire, les délais sont ceux prévus aux articles 644 et 645 du nouveau code de procédure civile.

Article R123-5

Le tribunal de grande instance fixe par son jugement la mise à prix et les conditions de la vente. Si au jour fixé pour la vente il n'est pas fait d'offre, le tribunal indique par jugement le jour auquel les enchères auront lieu sur une nouvelle mise à prix inférieure à la première et fixée par lui.

La vente sur saisie se fait à l'audience des criées du tribunal de grande instance trois semaines après une apposition d'affiches et une insertion de cette affiche:

1° Dans l'un des journaux désignés pour recevoir les annonces judiciaires du ressort du tribunal;

2° Dans le Bulletin officiel des Annonces commerciales. Néanmoins, le tribunal peut ordonner que la vente soit faite ou devant un autre tribunal de grande instance ou en l'étude et par ministère soit d'un notaire, soit d'un autre officier public, au lieu où se trouve l'aéronef saisi. Le jugement détermine la publicité locale complémentaire qui doit être faite.

Les affiches sont apposées sur la partie la plus apparente de l'aéronef saisi à la porte principale du tribunal de grande instance devant lequel on doit procéder, au lieu où se trouve l'aéronef ainsi qu'à la porte du bureau d'immatriculation.

Article R123-6

Les annonces et affiches doivent indiquer les nom, prénoms, profession et domicile du poursuivant, les titres en vertu desquels il agit, la somme qui lui est due, l'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le tribunal de grande instance et dans le lieu où l'aéronef saisi doit rester, les nom, prénoms, profession et domicile du propriétaire de l'aéronef saisi, les marques d'immatriculation de l'aéronef ainsi que les caractéristiques portées au certificat d'immatriculation, le lieu où se trouve l'aéronef, la mise à prix et les conditions de la vente, les jour, heure et lieu de l'adjudication.

L'adjudicataire est tenu de verser son prix, sans frais à la Caisse des dépôts et consignations, dans les trois jours de l'adjudication, à peine de folle enchère. Il doit, dans les cinq jours suivants, présenter requête au président du tribunal de grande instance pour faire commettre un juge devant lequel il citera les créanciers, par acte signifié aux domiciles élus, à l'effet de s'entendre à l'amiable sur la distribution du prix.

L'acte de convocation est affiché dans l'auditoire du tribunal de grande instance et inséré dans l'un des journaux désignés pour recevoir les annonces judiciaires dans le ressort du tribunal et dans le Bulletin officiel des Annonces commerciales, le délai de convocation est de quinzaine sans augmentation à raison de la distance.

Article R123-7

Dans le cas où les créanciers ne s'entendraient pas sur la distribution du prix, il sera dressé procès-verbal de leurs prétentions et contredits. Dans la huitaine, chacun des créanciers doit déposer au greffe du tribunal de grande instance une demande de collocation contenant constitution d'avoué avec titres à

Code de l'aviation civile

l'appui. A la requête du plus diligent, les créanciers sont, par simple acte d'avoué à avoué, appelés devant le tribunal, qui statue à l'égard de tous, même des créanciers privilégiés.

Le jugement est signifié dans les trente jours de sa date, à avoué seulement pour les parties présentes et aux domiciles élus pour les parties défaillantes; le jugement n'est pas susceptible d'opposition. Le délai d'appel est de dix jours à compter de la signification du jugement sous réserve des dispositions des articles 644 et 645 du nouveau code de procédure civile.

L'acte d'appel contient assignation et énonciation des griefs à peine de nullité. La disposition finale de l'article 762 du code de procédure civile est appliquée, ainsi que les articles 761, 763 et 764 du même code. Dans les huit jours qui suivent l'expiration du délai d'appel et, s'il y a appel, dans les huit jours de la signification de l'arrêt le juge déjà désigné dresse l'état des créances colloquées en principal, intérêt et frais. Les intérêts des créances utilement colloquées cessent de courir à l'égard de la partie saisie.

Les dépens des contestations ne peuvent être pris sur les deniers à distribuer, sauf les frais de l'avoué le plus ancien.

sur l'ordonnance du juge commis, le greffier du tribunal de grande instance délivre les bordereaux de collocation exécutoire contre la caisse des dépôts et consignations dans les termes de l'article 770 du code de procédure civile (ancien). La même ordonnance autorisé la radiation par le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation des inscriptions des créanciers non colloqués. Il est procédé à cette radiation sur la demande de toute partie intéressée.

Article R123-8

En cas de saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, le propriétaire d'un aéronef étranger ou son représentant peut obtenir mainlevée de la saisie moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant à défaut d'accord amiable, est fixé dans le plus bref délai possible par le juge d'instance du lieu de la saisie.

Article R123-9

Lorsque le propriétaire de l'aéronef n'est pas domicilié en France ou que l'aéronef est de nationalité étrangère, tout créancier a le droit de pratiquer une saisie conservatoire avec l'autorisation du juge d'instance du lieu où l'appareil a atterri.

Le juge saisi doit donner mainlevée de la saisie si le propriétaire offre de déposer un cautionnement égal au montant de la créance réclamée et il peut ordonner cette mainlevée en fixant le montant du cautionnement à fournir au cas de contestation sur l'étendue de la créance. Ce cautionnement sera déposé à la Caisse des dépôts et consignations.

En cas de dommages causés à la surface par la chute d'un aéronef étranger ou dont le propriétaire est domicilié à l'étranger, comme aussi en cas d'infraction à la présente loi par un étranger, tous les agents chargés par l'article L. 150-13 de l'exécution des dispositions législatives et réglementaires du livre Ier et du titre II du livre III, et spécialement le maire de la commune d'atterrissage peuvent faire appel à la force publique pour retenir l'aéronef pendant quarante-huit heures, afin de permettre au juge d'instance de se rendre sur les lieux et d'arbitrer le montant des dommages causés, montant qui devra faire état non seulement des dommages causés, mais aussi, en cas d'infraction des amendes et frais encourus.

TITRE III CIRCULATION DES AÉRONEFS

CHAPITRE Ier DROIT DE CIRCULATION

Article R131-1

Un aéronef ne peut survoler une ville ou une agglomération qu'à une altitude telle que l'atterrissage soit toujours possible, même en cas d'arrêt du moyen de propulsion, en dehors de l'agglomération ou sur un aéroport public.

Article R131-2

Tout vol dit d'acrobatie comportant des évolutions périlleuses et inutiles pour la bonne marche de l'appareil est interdit au-dessus d'une agglomération ou de la partie d'un aéroport ouverte au public.

Article R131-3

Code de l'aviation civile

Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics sont soumises à une autorisation préalable donnée par le préfet, après avis du maire. Un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre de l'intérieur et du ministre de la défense détermine les conditions de nature à assurer la sécurité de ces manifestations; il fixe également les modalités de délivrance de l'autorisation.

Article R131-4

Les mesures d'interdiction de survol prévues au premier alinéa de l'article L. 131-3 sont prises par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et, lorsque des raisons d'ordre militaire sont invoquées, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de la défense.

Toutefois, lorsqu'elles présentent un caractère urgent et qu'en outre la zone interdite ne dépasse pas une hauteur de 1 000 mètres au-dessus du sol, et ne concerne pas les zones d'approche immédiate des aérodromes, les mesures d'interdiction de survol peuvent être décidées, pour une durée qui ne peut excéder quatre jours consécutifs, éventuellement renouvelables une fois pour une durée égale:

En métropole, par arrêté du préfet ou, en ce qui concerne les eaux territoriales, du préfet maritime, après consultation du directeur de la région d'aviation civile ou de son représentant;

Dans les départements d'outre-mer, par arrêté du préfet, après consultation du directeur régional de l'aviation civile ou, à défaut de directeur régional, du chef de service de l'aviation civile dans le département ou de leurs représentants; lorsqu'elles concernent les eaux territoriales au large de ces départements, ces mesures sont prises par le délégué du Gouvernement institué par le décret n° 79-413 du 25 mai 1979, après, outre les avis ci-dessus mentionnés, la consultation du commandant de la zone maritime ou de son représentant;

Dans les territoires d'outre-mer et la collectivité territoriale de Mayotte, par arrêté du délégué du Gouvernement après consultation du chef du service d'Etat de l'aviation civile ou de son représentant; lorsqu'elles concernent les eaux territoriales au large de ces territoires, ces mesures sont prises par le délégué du Gouvernement institué par le décret précité du 25 mai 1979, après consultation du chef du service d'Etat de l'aviation civile et du commandant de zone maritime ou de leurs représentants.

Article R131-5

Tout pilote d'aéronef ne peut effectuer, selon les règles de vol à vue, un vol comportant le franchissement, dans l'un ou l'autre sens, des frontières terrestres ou maritimes de la France métropolitaine que s'il a, au préalable, déposé un plan de vol.

Tout pilote d'aéronef motopropulsé ne peut pénétrer à l'intérieur de l'espace aérien métropolitain en évoluant selon les règles de vol à vue que si son appareil est équipé de moyens de radiocommunications. Lors du franchissement de la frontière il doit se mettre en relation radiotéléphonique avec un organisme français de la circulation aérienne. Si la liaison ne peut être établie au franchissement de la frontière, le pilote doit tenter de l'obtenir pendant la suite du vol. Si pour des raisons indépendantes de sa volonté il n'y parvient pas, il doit, dès l'atterrissage, se mettre en rapport avec les organismes locaux de la circulation aérienne et les services de douane et de police compétents. Le franchissement de la frontière par un aéronef en dérogation à l'obligation d'équipement en moyens de radiocommunications peut être exceptionnellement autorisé par le ministre chargé de l'aviation civile qui en informe le ministre chargé de la défense dans les cas d'impossibilité technique d'assurer cet équipement.

Les mesures techniques d'application du présent article font l'objet d'un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, pris en accord avec le ministre chargé de la défense et après avis du délégué à l'espace aérien dans la limite de ses attributions.

CHAPITRE II ATERRISSAGE

Article R132-1

Hors le cas de force majeure et les cas prévus à l'alinéa suivant, les aéronefs ne peuvent atterrir et prendre le départ que sur les aérodromes régulièrement établis.

Un décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'intérieur, fixe les conditions dans lesquelles les aéronefs de certains types peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome avec l'accord de la personne qui a la jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisé. Cet accord

Code de l'aviation civile

n'est toutefois pas nécessaire lorsqu'il s'agit d'opérations d'assistance ou de sauvetage pour lesquelles il est recouru à des aéronefs.

Article R132-2

En cas d'atterrissage sur une propriété privée le propriétaire du terrain ne peut s'opposer au départ ou à l'enlèvement de l'appareil dont la saisie conservatoire n'a pas été ordonnée, sauf le cas prévu au troisième alinéa de l'article R. 123-9.

Article R132-3

L'autorisation d'atterrir hors d'un aéroport douanier accordée en application de l'article L. 132-1 fixe, dans ce cas, l'aéroport d'arrivée et de départ, la route aérienne à suivre et les signaux à donner au passage de la frontière.

Article R132-4

Tout atterrissage ou décollage d'un aéronef exploité par une entreprise de transport aérien sur un aéroport entièrement coordonné au sens de l'article R. 221-12 est, sauf en cas de force majeure, subordonné à l'attribution préalable du créneau horaire correspondant par le coordonnateur désigné sur cet aéroport.

CHAPITRE III POLICE DE LA CIRCULATION DES AÉRONEFS

Article R133-1

I. - Un aéronef ne peut être utilisé pour la circulation aérienne que:

- a) S'il est muni d'un document de navigabilité en état de validité; ce document, propre à chaque appareil, peut être soit un certificat de navigabilité, soit un certificat de navigabilité spécial, soit un laissez-passer provisoire;
- b) S'il est apte au vol, c'est-à-dire s'il répond à tout moment aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité qui lui est propre et aux règles servant de base au maintien en état de validité de ce document;
- c) Si cette utilisation est faite conformément aux règles édictées en vue d'assurer la sécurité;
- d) Si les personnes assurant la conduite de l'aéronef ou des fonctions relatives à la sécurité à bord détiennent les titres prescrits par le livre IV du présent code.

II. - 1° Un certificat de navigabilité est délivré par le ministre chargé de l'aviation civile pour un aéronef lorsque:

- a) Le postulant a démontré la conformité de cet aéronef:
 - soit à un type déjà certifié dans les conditions fixées au 2° ci-après;
 - soit, lorsque l'aéronef était précédemment en service dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'Espace économique européen, aux conditions techniques de cet Etat présentant un niveau de sécurité équivalent aux conditions relatives à la sécurité notifiées pour le type correspondant dans les conditions fixées au 2° ci-après;
 - soit à un aéronef pour lequel il n'était pas exigé de certificat de type par la réglementation en vigueur à la date de la première immatriculation d'un appareil de ce type. Dans ce cas, il doit exister à la date de la demande un autre exemplaire détenant un certificat de navigabilité français valide ou périmé depuis moins d'un an. Le postulant doit apporter en outre la preuve que l'aéronef était précédemment en service dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'Espace économique européen.
- b) Le postulant a attesté de cette conformité auprès du ministre chargé de l'aviation civile;
- c) Le ministre chargé de l'aviation civile a admis cette conformité en application de procédures administratives fixées soit par un règlement de la Communauté européenne, soit par un accord bilatéral portant sur la fabrication des aéronefs conclu entre la France et l'Etat de construction, soit par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Code de l'aviation civile

2° Un certificat de type est délivré par le ministre de l'aviation civile lorsque:

- a) Le postulant a effectué les essais et les analyses nécessaires pour établir la conformité de l'aéronef aux conditions relatives à la sécurité qui lui ont été notifiées;
- b) Le postulant a attesté de cette conformité auprès du ministre chargé de l'aviation civile;
- c) Le ministre chargé de l'aviation civile a admis cette conformité en application de procédures administratives applicables à l'appareil considéré, fixées soit par un règlement de la Communauté européenne, soit par un accord bilatéral portant sur la certification de type des aéronefs conclu entre la France et l'Etat de conception, soit par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Un certificat de type peut être délivré dans les mêmes conditions pour certains équipements essentiels de l'aéronef (tels que les moteurs ou les hélices) pour lesquels des conditions techniques spécifiques sont notifiées.

III. - Un certificat de navigabilité spécial peut être délivré pour un aéronef lorsque:

- a) Le postulant a effectué les essais et analyses nécessaires pour établir la conformité de l'aéronef à des conditions relatives à la sécurité qui lui sont propres et qui lui ont été notifiées;
- b) Le postulant a attesté de cette conformité auprès du ministre chargé de l'aviation civile;
- c) Le ministre chargé de l'aviation civile a admis cette conformité en application de procédures administratives fixées soit par un règlement de la Communauté européenne, soit par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Dans le cas où il existe un accord bilatéral conclu entre la France et un autre Etat et portant sur la validation des certificats de navigabilité, un certificat de navigabilité spécial peut également être délivré si l'aéronef est conforme au type certifié par l'autorité compétente de cet Etat.

Le certificat de navigabilité spécial est délivré sous réserve des restrictions imposées par le ministre chargé de l'aviation civile dans l'intérêt de la sécurité.

IV. - Un laissez-passer provisoire n'est délivré pour un aéronef que sous réserve des restrictions imposées par le ministre chargé de l'aviation civile dans l'intérêt de la sécurité des tiers et relatives notamment à ses conditions d'utilisation.

Article R133-1-1

Les règles définies par le ministre chargé de l'aviation civile et relatives tant aux procédures de certification de type et certification de navigabilité des aéronefs qu'aux conditions d'aptitude au vol ou d'utilisation des aéronefs, comportent l'obligation pour les entreprises concernées de détenir un certificat d'agrément de leurs aptitudes techniques dans les conditions ci-après:

1° Pour les entreprises assurant la conception des aéronefs ou des équipements pour lesquels un certificat de type est délivré, ainsi que des modifications à ces aéronefs ou équipements, l'agrément prévu par les règles relatives aux procédures de certification de type est délivré après enquête technique portant sur les dispositions (organisation générale, moyens humains et matériels, procédures, documentation) prises par les entreprises de conception pour démontrer et attester de la conformité du produit aux conditions techniques qui ont été notifiées. Il porte notamment sur:

- a) La connaissance des règlements de certification et de leurs interprétations;
- b) La réalisation des études, analyses et essais nécessaires pour démontrer la conformité;
- c) La vérification des conclusions de ces études, analyses ou essais avant de déclarer la conformité.

2° Pour les entreprises assurant la production d'aéronefs ou la fabrication d'éléments d'aéronefs, l'agrément prévu par les règles relatives aux procédures de certification de navigabilité est délivré après enquête technique portant sur les dispositions (organisation générale, moyens humains et matériels, procédures, documentation) prises par l'entreprise pour démontrer la conformité des produits au type certifié. Il porte notamment sur:

- a) Les liens avec l'organisme responsable de la conception;
- b) La maîtrise de ses procédés de fabrication;
- c) Les contrôles de conformité.

3° Pour les entreprises assurant l'entretien et les réparations des aéronefs, l'agrément prévu par les règles relatives à l'aptitude au vol des aéronefs est délivré après enquête technique portant sur les dispositions (organisation générale, moyens humains et matériels, procédures, documentation) prises par l'entreprise pour assurer le respect des exigences relatives à la maintenance des aéronefs. Cet agrément porte notamment sur:

Code de l'aviation civile

- le respect des programmes et méthodes d'entretien;
- les vérifications des travaux effectués;
- l'approbation des matériels pour remise en service.

4° Pour les entreprises assurant l'exploitation des aéronefs, l'agrément des aptitudes techniques résulte, en ce qui concerne les entreprises de transport aérien, de la délivrance du certificat de transporteur aérien exigé par l'article 9 du règlement (C.E.E.) n° 2407/92 susvisé.

Le certificat de transporteur aérien ainsi que le certificat d'agrément prévu par les règles relatives à l'utilisation d'aéronefs par des entreprises autres que les entreprises de transport aérien sont délivrés après enquête technique portant sur les dispositions (organisation générale, moyens humains et matériels, procédures, documentation) prises par l'entreprise pour se conformer aux règles d'utilisation notamment en ce qui concerne:

- a) Le personnel navigant, la composition et les conditions techniques d'emploi des équipages, la conduite des vols;
- b) Le matériel volant, ses équipements, y compris ceux de secours et de sauvetage, ses instruments de bord, leur entretien;
- c) Les conditions d'emploi des aéronefs, les limitations liées à leurs performances, leur chargement (y compris le transport de marchandises réglementées);
- d) L'application des règles de circulation aérienne dans tous les espaces utilisés.

Les obligations d'agrément mentionnées aux 1° à 4° du présent article s'appliquent dans les domaines et aux dates fixés ci-après:

- à compter du 1er janvier 1997, pour la conception d'aéronefs et d'équipements d'aéronefs;
- à compter du 1er janvier 1998, pour la conception des modifications d'aéronefs et d'équipements d'aéronefs;
- à compter du 1er juin 1998, pour la production d'aéronefs et la fabrication d'éléments d'aéronefs;
- à la date de publication du présent décret, pour l'entretien et l'utilisation des aéronefs utilisés en transport public.

Article R133-1-2

Les aéronefs mentionnés ci-après peuvent faire l'objet de l'exemption de certaines obligations énumérées aux articles R. 133-1 et R. 133-1-1 à condition de respecter des dispositions particulières fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et portant, en tant que de besoin, aussi bien sur la conception des appareils que sur les conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent:

- a) Les aéronefs captifs ou tractés à partir de la surface du sol ou de l'eau;
- b) Les aéronefs qui circulent sans aucune personne à bord;
- c) Les aéronefs monoplaces ou biplaces non motorisés ou faiblement motorisés définis par le ministre chargé de l'aviation civile;
- d) Les ballons;
- e) Les parachutes;
- f) Les fusées.

Article R133-1-3

Les entreprises détenant un certificat d'agrément, ou sollicitant un tel certificat, en application de l'article R. 133-1-1, font l'objet d'un contrôle de l'Etat portant sur l'application des dispositions fixées par les conventions internationales, les lois et les règlements en vigueur dans les domaines prévus aux articles R. 133-1, R. 133-1-1 et R. 133-2.

Ces entreprises doivent, sur demande des agents chargés du contrôle, leur communiquer tous les documents et leur permettre l'accès aux installations de l'entreprise nécessaire à l'exercice de leur mission.

Article R133-2

Aucun aéronef appartenant à l'une des catégories définies par le ministre chargé de l'aviation civile ne peut être utilisé par la circulation aérienne sans être muni d'un certificat individuel de limitation de nuisances en état de validité attestant qu'il est conforme à un type déjà certifié. Le certificat de type

Code de l'aviation civile

atteste que les conditions relatives à la limitation de nuisances notifiées au postulant sont remplies pour un type déterminé d'aéronef.

Toutefois, un aéronef appartenant à l'une des catégories définies conformément à l'alinéa précédent et non muni du certificat individuel de limitation de nuisances prévu audit alinéa peut être utilisé pour la circulation aérienne s'il est muni:

- a) Soit d'un certificat spécial de limitation de nuisances attestant qu'il satisfait à des conditions qui lui sont propres et qui ont été notifiées au postulant;
- b) Soit d'un laissez-passer provisoire assorti de toutes restrictions jugées utiles.

Article R133-2-1

Doivent se trouver à bord ceux des documents suivants qui sont exigés, en fonction du type d'aéronef et de la nature du vol, par les arrêtés prévus au d de l'article R. 133-3:

- le certificat d'immatriculation;
- le document de navigabilité;
- le certificat de limitation de nuisances;
- les licences ou certificats de l'équipage;
- le carnet de route;
- le manuel d'exploitation;
- la licence de station d'aéronef;
- le certificat d'exploitation de l'installation radioélectrique de bord;
- la liste nominative des passagers;
- le manifeste du fret.

Article R133-3

Des arrêtés du ministre chargé de l'aviation civile fixent:

- a) Les conditions de délivrance et de maintien en état de validité des certificats et laissez-passer mentionnés aux articles R. 133-1 et R. 133-2;
- b) Les conditions du maintien de l'aptitude au vol et de son contrôle;
- c) Les règles d'utilisation des aéronefs mentionnées à l'article R. 133-1 (1°, c) et du contrôle y afférent;
- d) La liste et le contenu des documents de bord déterminés en fonction des types d'aéronefs et de la nature des vols.

Article R133-4

Les frais entraînés par les vérifications nécessaires à la délivrance et au maintien en état de validité des certificats et laissez-passer mentionnés aux articles R. 133-1 et R. 133-2 sont à la charge du postulant dans les conditions fixées par un décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de l'économie et des finances.

Article R133-4-1

Les dépenses entraînées par le contrôle technique que le ministre chargé de l'aviation civile exerce sur les entreprises de transport aérien, en vue d'assurer la sécurité aérienne, sont à la charge de ces entreprises. Chaque entreprise a la charge des contrôles qui sont exercés spécialement à son égard. Les autres dépenses de contrôle sont réparties entre les entreprises proportionnellement au tonnage effectivement transporté. Cette répartition est fixée chaque année par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article R133-5

Les vérifications nécessaires à la délivrance et au maintien en état de validité des certificats et laissez-passer mentionnés aux articles R. 133-1 et R. 133-2 ainsi que les contrôles prévus à l'article R. 133-1-1 sont exercés au sol et en vol soit par des agents de l'Etat, soit par l'intermédiaire d'organismes techniques ou de personnes extérieures à l'administration, disposant de la qualification technique nécessaire, habilités à cet effet par le ministre chargé de l'aviation civile.

L'habilitation des organismes techniques ou des personnes extérieures à l'administration peut comporter la délivrance et le maintien en état de validité des certificats et laissez-passer mentionnés aux articles R. 133-1 et R. 133-2.

Code de l'aviation civile

Des arrêtés du ministre chargé de l'aviation civile déterminent les cas, les conditions et les limites dans lesquels les agents de l'Etat, les organismes techniques ou les personnes extérieures à l'administration habilités à cet effet exercent leur action.

Si cette habilitation porte sur des contrôles et des vérifications en vue de la certification de type prévue à l'article R. 133-1 ou en vue de la délivrance du certificat d'agrément prévu au 1° de l'article R. 133-1-1, l'arrêté est contresigné par le ministre de la défense.

Les contrôleurs auront, pour l'exercice de leur fonction et sur présentation d'un ordre de mission, accès à bord des aéronefs.

En ce qui concerne les contrôles en vol effectués à l'égard des transporteurs aériens, la liste des contrôleurs sera communiquée aux entreprises soumises à ces contrôles. Un titre de transport devra leur être délivré gratuitement.

Article R133-6

Sauf autorisation spéciale, est interdit le transport par aéronefs des explosifs, armes et munitions de guerre, pigeons voyageurs, objets de correspondance compris dans le monopole postal.

Le transport et l'usage des appareils photographiques peuvent être interdits par arrêté ministériel.

Article R133-7

Aucun appareil radiotélégraphique ou radiotéléphonique ne peut être installé à bord d'un aéronef sans autorisation spéciale.

Les aéronefs affectés à un service public de transport de voyageurs doivent être munis d'un dispositif de radiotélécommunication dans les conditions qui sont déterminées par décret.

Dans tous les cas, les hommes de l'équipage affectés au service des radiotélécommunications doivent être munis d'une licence spéciale.

Article R133-8

Tout aéronef qui atterrit ou décolle est soumis au contrôle et à la surveillance des autorités administratives quel que soit le lieu où s'effectue le décollage ou l'atterrissage.

Article R133-9

Tout aéronef en circulation en quelque lieu qu'il se trouve doit se soumettre aux injonctions des services de police et de douane, sous quelque forme que ces injonctions lui soient données.

Article R133-10

Les aéronefs évoluant exclusivement dans les aéroports et dans les régions agréées par l'autorité administrative comme champs d'expérience ne sont pas soumis aux dispositions des articles R. 133-1 à R. 133-7 tant que les évolutions ne donnent pas lieu à un spectacle public. Ils ne peuvent toutefois, transporter des passagers que s'ils sont munis du certificat de navigabilité.

Article R133-11

Les certificats de navigabilité, les certificats de limitation de nuisances, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité sont reconnus valables pour la circulation au-dessus du territoire français si l'équivalence a été admise par convention internationale ou par décret.

CHAPITRE IV REDEVANCES

Article R134-1

L'usage des installations et services mis en œuvre par l'Etat au-dessus du territoire métropolitain et dans son voisinage, pour la sécurité de la circulation aérienne en route et la rapidité de ses mouvements, y compris les services de radiocommunication et de météorologie, donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance pour services rendus, dite redevance de route.

Code de l'aviation civile

Un arrêté conjoint du ministre chargé des finances et du ministre chargé de l'aviation civile assure la publication des règles relatives à la redevance pour services rendus, dite redevance de route, adoptées par les instances compétentes, conformément à l'accord multilatéral fait à Bruxelles le 12 février 1981.

Article R134-2

Eurocontrol peut demander au ministre chargé de l'aviation civile d'émettre un état exécutoire pour la redevance de route qui est due, augmentée éventuellement des éléments accessoires déterminés par les instances internationales compétentes. Cet état exécutoire est confié à l'agent judiciaire du Trésor, qui procède au recouvrement dans les conditions prévues pour les créances de l'Etat, mentionnées à l'article 80 du décret n° 62-1587 du 29 décembre 1962 modifié portant règlement général sur la comptabilité publique. »

Article R134-4

Les services rendus par l'Etat pour la sécurité de la circulation aérienne et pour la rapidité de ses mouvements à l'arrivée et au départ des aéroports dont l'activité dépasse un certain seuil donnent lieu à rémunération sous forme d'une redevance pour services rendus, dite Redevance pour services terminaux de la circulation aérienne.

La liste de ces aéroports est fixée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances.

La redevance est due par l'exploitant de l'aéronef ou, s'il est inconnu, par le propriétaire de l'aéronef. Elle est exigible à l'occasion de chaque départ d'un aéroport figurant sur cette liste.

Son montant est déterminé en fonction de la masse maximum au décollage de l'aéronef, par application d'un taux unitaire, suivant des modalités fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances.

Le taux unitaire normal doit tenir compte du coût national du service rendu.

Des taux unitaires particuliers peuvent être fixés pour certaines zones dans lesquelles le coût du service rendu s'écarte de plus de 10 p. 100 du coût national.

L'arrêté peut prévoir des modes de calcul fondés sur des moyennes pondérées pour des aéronefs d'un même type exploités par une même entreprise.

Des taux unitaires réduits peuvent être fixés pour les vols dont l'aéroport de départ et l'aéroport d'arrivée sont situés sur le territoire métropolitain et qui ne comportent ni escale intermédiaire ni escale antérieure ou ultérieure en territoire étranger (vols domestiques), ainsi que pour certaines liaisons nommément désignées entre départements d'outre-mer et entre territoires d'outre-mer.

Article R134-5

Sont exonérés de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne:

1. Les vols effectués en totalité selon les règles du vol à vue;
2. Les vols se terminant à l'aéroport de départ de l'aéronef et au cours desquels aucun atterrissage n'a eu lieu (vols circulaires);
3. Les vols effectués par les aéronefs dont la masse maximum certifiée au décollage est inférieure à deux tonnes métriques;
4. Les vols civils effectués par les aéronefs qui sont la propriété d'un Etat, à condition que ces vols ne soient pas effectués à des fins commerciales et sous réserve de réciprocité;
5. Les vols militaires des Etats signataires de la convention Eurocontrol ou ayant conclu avec la France des accords de réciprocité;
6. Les vols de recherche et de sauvetage autorisés par un organisme compétent;
7. Les vols effectués en vue de vérifier ou de tester les équipements au sol utilisés ou destinés à être utilisés comme aide à la navigation aérienne;
8. Les vols d'essai effectués exclusivement en vue d'obtenir, de renouveler ou de maintenir le certificat de navigabilité d'un aéronef ou d'un équipement;
9. Les vols d'entraînement effectués exclusivement en vue d'obtenir, de renouveler ou de maintenir un brevet de pilote ou une qualification pour les personnels navigants.

Article R134-6

Code de l'aviation civile

Le recouvrement de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne est assuré selon la réglementation en vigueur en matière de créances de l'Etat mentionnées à l'article 80 du décret n° 62-1587 du 29 décembre 1962 susvisé.

Sous réserve des dispositions de l'alinéa suivant, le paiement doit être effectué avant la date indiquée sur le titre de perception; cette date ne peut être antérieure au trentième jour qui suit la date d'émission du titre de perception. Une majoration de 10 p. 100 de la somme à payer et des intérêts de retard sont appliqués en cas de non-paiement à la date précitée.

Le paiement comptant peut être requis du redevable s'il apparaît que cette procédure est mieux à même de garantir le recouvrement de la créance de l'Etat.

A défaut de paiement, constaté par les agents chargés du recouvrement de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne, un état exécutoire pour le montant restant dû en principal, majorations et intérêts liquidés, est émis par le ministre chargé de l'aviation civile. Cet état exécutoire est confié à l'agent judiciaire du Trésor.

Les modalités de perception de la redevance sont précisées par arrêté du ministre chargé des finances et du ministre chargé de l'aviation civile.

TITRE IV DOMMAGES ET RESPONSABILITÉS

CHAPITRE Ier RESPONSABILITÉ DES ÉQUIPAGES ET DES EXPLOITANTS

Article R141-1

Les pilotes sont tenus, au cours de la circulation aérienne, de se conformer aux règlements relatifs à la police de la circulation, à la route, aux feux et aux signaux, et de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages.

Article R141-2

L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur devant le tribunal du lieu où le dommage a été causé ou devant le tribunal du domicile du défendeur.

S'il s'agit d'une avarie causée à un appareil en circulation, le tribunal du lieu du dommage est celui dans la circonscription duquel la victime a été obligée d'atterrir après l'avarie.

CHAPITRE II ASSISTANCE, SAUVETAGE, DÉCOUVERTE D'ÉPAVES ET DÉCLARATIONS D'ACCIDENTS OU D'INCIDENTS

Article R142-1

Sous réserve des dispositions de l'article L. 142-1, toute personne qui trouve une épave d'aéronef doit en faire la déclaration à l'autorité municipale dans les quarante-huit heures de la découverte.

Article R142-2

Tout accident ou tout incident affectant ou pouvant affecter la sécurité d'un aéronef, survenu au sol ou dans l'espace aérien soumis à la souveraineté française, doit être déclaré par le commandant de bord soit au commandant d'aérodrome le plus proche, soit au centre de contrôle régional avec lequel il est en liaison. Il est précisé dans la déclaration si l'accident ou l'incident a causé des dommages aux personnes ou aux biens.

Si le commandant de bord est hors d'état de faire la déclaration mentionnée à l'alinéa précédent, celle-ci incombe aux dirigeants de la compagnie exploitant l'aéronef, au président de l'aéro-club dont dépend cet aéronef ou au propriétaire de l'appareil. La déclaration est faite, dans ce cas, au service du ministère chargé de l'aviation civile qui est responsable des enquêtes sur les accidents ou incidents d'aéronefs.

Lorsque l'accident ou l'incident est survenu hors du territoire français ou hors de l'espace aérien soumis à la souveraineté française, la déclaration prévue aux alinéas ci-dessus est effectuée par les dirigeants de la compagnie exploitant l'aéronef, le président de l'aéro-club ou le propriétaire de l'appareil auprès du service ci-dessus mentionné.

Code de l'aviation civile

Les accidents ou incidents survenus à des aéronefs en cours d'essai ou de réception sont déclarés au centre d'essai en vol du ministère de la défense par le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef.

Article R142-3

Les dirigeants des sociétés de construction aéronautique, des ateliers d'entretien ou de révision ou des sociétés de classification sont tenus, dans un délai de trente jours à compter de la constatation dans ces sociétés ou ateliers de défauts résultant d'un accident ou d'un incident et susceptibles de compromettre la sécurité d'un aéronef, de déclarer ces défauts au service mentionné à l'article R. 142-2.

Article R142-4

Si l'accident ou l'incident entraîne des dommages aux personnes ou aux biens transportés, le procureur de la République est tenu informé.

TITRE V DISPOSITIONS PÉNALES

Article R151-1

Seront punis des peines prévues par le 5° de l'article 131-13 du code pénal pour les contraventions de la cinquième classe:

1° Le pilote qui n'aura pas tenu son carnet de vol ou le carnet de route de l'aéronef lorsque ce document est exigé par la réglementation en vigueur;

2° Le propriétaire qui aura omis de conserver le carnet de route de l'aéronef pendant les trois ans qui suivent la dernière inscription;

3° Ceux qui auront contrevenu aux articles R. 131-1 et R. 131-2;

4° Les organisateurs de spectacles publics d'évolution d'aéronefs qui n'auront pas obtenu l'autorisation requise par l'article R. 131-3 et les pilotes qui auront participé à ces manifestations;

5° Ceux qui auront contrevenu à l'article R. 131-5.

Article R151-3

Toute contravention à l'article R. 142-1 est punie des peines prévues à l'article R. 30 du code pénal.

Article R151-4

Toute infraction aux dispositions des articles R. 142-2 et R. 142-3 sera punie de la peine d'amende prévue par le 4° de l'article 131-13 du code pénal pour les contraventions de la quatrième classe.

Article R151-5

La commission prévue par l'article L. 150-13 est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile ou, pour le personnel placé sous son autorité, par le ministre chargé des armées.

Elle mentionne l'objet du commissionnement et la circonscription géographique dans laquelle l'agent commissionné a vocation, en raison de son affectation, à constater les infractions.

Article R151-6

Les agents commissionnés en application de l'article R. 151-5 prêtent serment devant le tribunal de grande instance de leur résidence administrative.

Article R151-7

La formule du serment est la suivante :

Je jure de procéder avec exactitude et probité, dans les limites des lois et règlements en vigueur, à la constatation des infractions au livre Ier et au chapitre VII du titre II du livre II du code de l'aviation civile et aux décrets pris pour son application.

Je jure également de ne rien révéler ou utiliser de ce qui sera porté à ma connaissance à l'occasion de l'exercice de mes fonctions.

Article R151-8

Code de l'aviation civile

I. - La proposition de transaction prévue à l'article L. 150-16-1 est faite, lorsque l'infraction a été commise dans sa circonscription territoriale:

1° Par le directeur régional de l'aviation civile, en métropole ou dans les départements du groupe Antilles-Guyane;

2° Par le chef du service de l'aviation civile de la Réunion, de Mayotte et des îles Eparses;

3° Par le chef du service de l'aviation civile dans l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon;

4° Par le chef du service d'Etat de l'aviation civile dans les territoires d'outre-mer.

II. - La proposition de transaction est adressée au procureur de la République dans le délai de quatre mois à compter de la clôture du procès-verbal.

Cette proposition précise la somme que l'auteur de l'infraction sera invité à payer au Trésor public ainsi que le délai correspondant. Elle rappelle le cas échéant les mesures imposées en application notamment des articles R. 133-3 et R. 330-4 par les autorités chargées du contrôle technique.

III. - Lorsque le procureur de la République a donné son accord sur la proposition de transaction, l'autorité mentionnée au I ci-dessus la notifie en double exemplaire à l'auteur de l'infraction. Ce dernier dispose d'un mois pour l'accepter et, en ce cas, retourner un exemplaire signé de la proposition.

IV. - L'action publique est éteinte lorsque l'auteur de l'infraction a payé la somme fixée dans le délai imparti.

TITRE VI SANCTIONS ADMINISTRATIVES

Article R160-1

Le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer une amende administrative à l'encontre d'un transporteur aérien qui:

1° Soit effectue, en violation de l'article R. 132-4, un vol dont l'horaire de programmation et de commercialisation ne correspond pas à un créneau horaire de décollage ou d'atterrissage spécifiquement attribué à cet effet;

2° Soit exploite un aéronef en contradiction avec la réglementation relative au retrait d'exploitation des aéronefs bruyants.

Cette sanction est décidée après consultation de la commission administrative de l'aviation civile prévue à l'article R. 160-3.

Article R160-2

Les manquements énumérés à l'article R. 160-1 sont constatés par les fonctionnaires et agents mentionnés à l'article L. 150-13. Ces manquements font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que le montant maximum de l'amende encourue, sont notifiés dans le délai d'un an à compter de leur commission à la ou les personnes concernées et communiqués au ministre chargé de l'aviation civile. La ou les personnes concernées sont invitées à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de cette notification.

A l'expiration de ce délai, le ministre chargé de l'aviation civile saisit la commission administrative de l'aviation civile. La ou les personnes concernées par cette saisine en sont informées.

Article R160-3

La commission administrative de l'aviation civile, placée auprès du ministre chargé de l'aviation civile, a pour mission de donner au ministre un avis sur les sanctions administratives qui peuvent être appliquées en cas de manquements aux dispositions des livres Ier ou III.

Article R160-4

La commission administrative de l'aviation civile est composée de onze membres et d'un nombre égal de suppléants dont le mandat est de trois ans, renouvelable, répartis en deux collèges siégeant en séance plénière: un collège permanent et un collège spécialisé, ce dernier comportant deux formations distinctes.

Article R160-5

Code de l'aviation civile

Outre le président nommé par décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile parmi les membres ou anciens membres du Conseil d'Etat, le collège permanent est composé de cinq membres titulaires et d'un nombre égal de suppléants nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile:

- quatre membres représentant l'Etat: un membre de l'inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie, un représentant du ministre chargé de l'aviation civile, un membre de la gendarmerie des transports aériens désigné sur proposition du ministre chargé des armées et un représentant du ministre chargé de l'économie et des finances désigné sur proposition de celui-ci;
- une personnalité qualifiée choisie en raison de ses compétences dans le domaine de l'aviation civile.

Le vice-président, choisi parmi les membres du collège permanent, est nommé par décret sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile.

Article R160-6

Le collège spécialisé, dont les membres sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, comporte deux formations constituées afin de statuer respectivement sur des manquements aux dispositions des livres Ier (Aéronefs) ou III (Transport aérien) et qui comprennent cinq membres titulaires et un nombre égal de suppléants.

La formation "Aéronefs" comprend:

1. Quatre représentants des transporteurs aériens ou de leurs organisations professionnelles, dont un représentant des compagnies non établies en France desservant le territoire métropolitain;
2. Un représentant des gestionnaires d'aéroports.

La formation "Transport aérien" comprend:

1. Trois représentants des transporteurs aériens ou de leurs organisations professionnelles et un représentant de l'aviation générale;
2. Un représentant des chambres de commerce et d'industrie.

Article R160-7

Un membre qui perd la qualité en fonction de laquelle il a été nommé perd également sa qualité de membre de la commission.

En cas de vacance survenant plus de six mois avant l'expiration du mandat, il est pourvu à la nomination, dans les conditions prévues aux articles R. 160-5 et R. 160-6, d'un nouveau membre dont le mandat expire à la date à laquelle aurait expiré celui de la personne qu'il remplace.

Article R160-8

Afin d'instruire l'affaire dont est saisie la commission, un rapporteur est choisi par le président soit sur une liste de personnalités établie par le ministre chargé de l'aviation civile, soit parmi les fonctionnaires de la direction générale de l'aviation civile appartenant à un corps de catégorie A.

Le président ou le rapporteur peuvent demander l'audition de toute personne ou la production de toute pièce qu'ils estiment utile à l'examen de l'affaire dont la commission a été saisie.

La ou les personnes concernées doivent avoir connaissance de l'ensemble des éléments de leur dossier. Un rapport écrit, établi par le rapporteur, est communiqué aux membres de la commission et aux parties concernées avant la séance au cours de laquelle l'affaire doit être examinée.

Les membres de la commission sont tenus au respect de la confidentialité des dossiers soumis à l'examen de la commission.

Article R160-9

La commission administrative de l'aviation civile se réunit sur convocation de son président dans la formation correspondant à la nature des manquements pour lesquels son avis est recueilli.

Elle ne peut siéger que si huit au moins de ses membres titulaires ou suppléants sont présents. Si cette condition n'est pas remplie, les membres sont convoqués pour une nouvelle réunion de la commission qui peut alors délibérer valablement si la moitié au moins des membres titulaires ou suppléants sont présents.

La commission entend, outre le rapporteur, la ou les personnes concernées par la saisine, qui peuvent se faire représenter ou assister par une personne de leur choix, ainsi que toute personne dont l'audition est jugée utile.

Au cas où la ou les personnes concernées régulièrement convoquées négligent de comparaître ou de se faire représenter, la commission peut passer outre et délibérer valablement.

Code de l'aviation civile

Article R160-10

La commission délibère à la majorité des membres présents, la voix du président étant prépondérante en cas de partage égal des voix.

Les délibérations de la commission ont lieu hors la présence de la ou des personnes concernées et de leur représentant ou défenseur.

Les délibérations sont secrètes.

Chaque délibération donne lieu à la rédaction d'un avis. Les avis sont transmis par le président de la commission au ministre chargé de l'aviation civile.

Article R160-11

Le secrétariat de la commission est assuré par des agents du ministère chargé de l'aviation civile désignés à cet effet.

Article R160-12

Le ministre chargé de l'aviation civile, après avis de la commission administrative de l'aviation civile, fixe, s'il y a lieu, le montant de l'amende prévue à l'article R. 160-1 en tenant compte du type et de la gravité des manquements constatés et, éventuellement, des avantages qui en sont tirés. Ce montant ne peut excéder 10 000 F pour une personne physique et 50 000 F pour une personne morale par manquement constaté. Ces plafonds sont doublés en cas de nouveau manquement commis dans le délai d'un an à compter du précédent.

Article R160-13

Les amendes administratives sont notifiées à la ou les personnes concernées et recouvrées comme les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine.

Article R160-14

Les décisions du ministre mentionnées à l'article R. 160-1 sont motivées. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction.

LIVRE II AÉRODROMES

TITRE Ier DISPOSITIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE Ier DÉFINITIONS, RÈGLES GÉNÉRALES DE CRÉATION, D'UTILISATION ET DE CONTRÔLE

Article R211-1

Est considéré comme aérodrome tout terrain ou plan d'eau spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs.

Article R211-2

Tous les aérodromes peuvent être soumis au contrôle technique et administratif de l'Etat. Les conditions auxquelles sont assujettis la création, la mise en service et l'utilisation d'un aérodrome et l'exercice du contrôle de l'Etat, seront définies par décret.

Article R211-3

Les travaux de création ou d'extension d'infrastructure dont le coût total est supérieur au montant fixé au C de l'article 3 du décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 donnent lieu à l'établissement préalable de l'étude d'impact définie à l'article 2 du même décret.

Article R211-4

Code de l'aviation civile

Lorsqu'ils constituent des grands projets d'infrastructures tels que définis à l'article 3 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, les travaux de création et d'extension d'infrastructures donnent lieu à l'évaluation mentionnée à l'article 5 du même décret.

Article R211-5

En application de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 et du décret n° 85-453 du 23 avril 1985, les travaux suivants sont précédés d'une enquête publique organisée conformément aux dispositions des chapitres Ier et II dudit décret:

1. Réalisation d'un nouvel aérodrome, à l'exception des aérodromes à usage privé visés à l'article D. 233-1 du présent code et des hélistations destinées au transport à la demande.

2. Réalisation d'une nouvelle piste à l'intérieur des limites d'un aérodrome soumis à enquête en application du 1 ci-dessus;

3. Travaux exécutés en vue du changement de catégorie, au sens des dispositions de l'article R. 222-5 du présent code, d'un aérodrome soumis à enquête en application du 1 ci-dessus.

Toutefois, lorsque ces travaux doivent donner lieu à déclaration d'utilité publique, l'enquête est organisée conformément aux dispositions des articles R. 11-14-1 à R. 11-14-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

CHAPITRE III POLICE DES AÉRODROMES ET DES INSTALLATIONS A USAGE AÉRONAUTIQUE

SECTION I Champ d'application et compétence

Article R213-1

Pour l'application de l'article L. 213-2 du code de l'aviation civile, la police de la conservation et la police de l'exploitation des aérodromes et des installations à usage aéronautique mentionnées à l'article L. 213-1 sont exercées dans les conditions définies par le présent chapitre.

SECTION II Police de la conservation

Article R213-1-1

Sans préjudice des compétences reconnues aux officiers et agents de police judiciaire, ainsi qu'aux agents mentionnés à l'article 2 de la loi du 29 floréal an X, les contraventions de grande voirie sur les aérodromes peuvent être constatées par les ingénieurs de l'aviation civile et les ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile.

SECTION III Police de l'exploitation

Article R213-2

L'emprise des aérodromes affectés à titre exclusif, principal ou secondaire à l'aviation civile comprend:

Une zone publique;

Une zone réservée dont l'accès est soumis à des consignes particulières et à la possession de titres spéciaux définis par une instruction conjointe des ministres intéressés.

La zone publique et la zone réservée peuvent, suivant leur utilisation, comporter plusieurs secteurs.

Les aérodromes mixtes comprennent, en outre, une zone militaire.

Article R213-3

La zone publique peut comporter des parties librement accessibles au public et d'autres parties dont l'accès est réglementé.

L'accès à certaines parties de la zone publique peut être subordonné au paiement d'une redevance.

Un droit d'occupation privative peut également être accordé sur certaines parcelles de la zone publique pour l'exercice d'activités intéressant le public.

Code de l'aviation civile

Article R213-4

Un arrêté préfectoral détermine et délimite, en dehors de la zone militaire existant sur les aérodromes mixtes, la zone publique et la zone réservée ainsi que les secteurs dont elles peuvent être composées. Cet arrêté fixe les dispositions relatives à l'exercice de la police de l'exploitation.

Lorsque l'emprise d'un aérodrome s'étend sur plusieurs départements, le préfet chargé d'y exercer les pouvoirs de police prévus à l'article L. 213-2 est désigné par arrêté du ministre de l'intérieur après avis du ministre chargé de l'aviation civile.

Article R213-5

L'arrêté prévu à l'article R. 213-4, premier alinéa, est pris après avis ou proposition des autorités visées à l'article L. 282-7 ainsi que du chef du service des douanes et de l'autorité militaire territorialement compétents.

Article R213-6

Les pouvoirs de police exercés par les préfets sur l'emprise des aérodromes en application de l'article L. 213-2 comprennent tout ce qui concerne le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité, et notamment le soin de fixer par voie réglementaire:

- a) Les conditions de circulation et de stationnement dans la zone publique des personnes et des véhicules, et notamment des taxis, voitures de louage et véhicules de transport;
- b) Les conditions d'accès, de circulation et de stationnement des personnes et des véhicules admis à pénétrer en zone réservée;
- c) Les zones accessibles au stationnement et à la circulation des aéronefs;
- d) Les dispositions applicables sur les aires de stationnement des aéronefs, en plus de celles qui sont édictées par la réglementation sur la circulation aérienne;
- e) Les mesures de protection contre l'incendie;
- f) Les prescriptions sanitaires;
- g) Les dispositions applicables à la garde et à la conservation des aéronefs, véhicules, matériels et marchandises utilisant la plate-forme ou les installations de l'aérodrome.

Les mesures particulières d'application des règles générales ainsi définies sont fixées par les autorités énumérées à l'article L. 282-7.

Article R213-7

L'exécution des arrêtés pris par le préfet en application des articles R. 213-4 (1^{er} alinéa) et R. 213-5 est assurée par les fonctionnaires de police, les fonctionnaires et agents de la direction générale à l'aviation civile, ainsi que par la gendarmerie et notamment la gendarmerie de l'aviation civile. Le préfet dispose également du concours des agents des collectivités et établissements publics chargés d'une exploitation aéroportuaire, dans les limites des fonctions qui sont confiées à ces collectivités et établissements. Des gardes particuliers assermentés, désignés dans les conditions fixées par l'article 29 du code de procédure pénale, peuvent également assurer, dans les limites prévues par cet article, des fonctions de police pour le compte:

Soit d'organismes qui exercent une activité industrielle ou commerciale sur l'aérodrome;

Soit de la personne de droit privé qui a créé l'aérodrome, dans les conditions fixées par la convention passée avec l'Etat en application des articles L. 221-1 et R. 221-4.

Article R213-8

Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef ou le gardien d'un véhicule, d'un objet ou d'animaux qui encombrant une piste, une bande, une voie de circulation, une aire ou leurs dégagements réglementaires, doit immédiatement prendre, dans le cadre des directives qu'il reçoit de l'autorité aéroportuaire, toutes les dispositions nécessaires pour que l'enlèvement soit effectué dans le meilleur délai possible, compte tenu, le cas échéant, des nécessités des enquêtes auxquelles doivent donner lieu les événements ayant occasionné l'encombrement.

Code de l'aviation civile

Article R213-9

En application de l'article L. 282-9, pour chaque opération d'enlèvement, un délai limite peut être fixé par l'autorité aéroportuaire, en fonction de l'importance du trafic et de l'utilisation de l'ouvrage à dégager ainsi que, le cas échéant, des moyens de manutention susceptibles d'être utilisés.

S'il s'agit d'un aéronef accidenté, le délai d'enlèvement doit être déterminé en tenant compte des nécessités de l'information judiciaire et de l'enquête technique.

CHAPITRE VI SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

Article R216-1

I. - Les services d'assistance en escale régis par le présent chapitre sont les services rendus à un transporteur aérien sur un aéroport ouvert au trafic commercial figurant dans la liste annexée au présent code.¹

II. - L'auto-assistance en escale consiste, pour un transporteur aérien, à effectuer pour son propre compte une ou plusieurs catégories de services d'assistance sans conclure avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services. Un transporteur aérien n'est pas considéré comme tiers par rapport à un autre transporteur aérien:

1° Si l'un détient dans l'autre une participation majoritaire,

ou

2° Si une même entité détient dans chacun d'eux une participation majoritaire.

Article R216-2

A compter du 1er janvier 1998, les transporteurs aériens peuvent pratiquer librement L'auto-assistance en escale:

1° Sur tout aéroport dont le trafic annuel est supérieur ou égal à un million de mouvements de passagers ou 25 000 tonnes de fret transporté par avion, pour l'ensemble des services mentionnés au I de l'article R. 216-1;

2° Sur les autres aéroports, pour les services ou catégories de services autres que:

- a) Assistance bagages;
- b) Assistance opérations en piste;
- c) Assistance carburant et huile;
- d) Transport du fret et de la poste sur les aires de trafic.

Article R216-3

Sur les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à un million de mouvements de passagers ou 25 000 tonnes de fret transporté par avion, le ministre chargé de l'aviation civile peut, sur proposition du gestionnaire de l'aéroport, limiter le nombre de transporteurs aériens autorisés à pratiquer L'auto-assistance pour des services relevant d'une ou plusieurs des catégories suivantes:

- a) Assistance bagages;
- b) Assistance opérations en piste;
- c) Assistance carburant et huile;
- d) Transport du fret et de la poste sur les aires de trafic.

II. - La limitation prévue au I doit être justifiée:

1° Soit par l'espace disponible ou la capacité des installations de l'aéroport;

2° Soit par la sécurité ou la sûreté des personnes, des aéronefs, des installations et des équipements.

III. - Le nombre des transporteurs aériens autorisés ne peut être inférieur à deux par service.

Sont retenus les transporteurs aériens demandant à pratiquer L'auto-assistance qui réalisent le nombre de mouvements commerciaux le plus important sur l'aéroport concerné.

Le cas échéant, il peut être établie une liste séparée de transporteurs autorisés en tenant compte des mouvements d'avions ne transportant que du fret et de la poste.

Article R216-4

Toute personne physique ou morale établie sur le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, et titulaire de l'agrément

Code de l'aviation civile

prévu à l'article R. 216-14, peut fournir un ou plusieurs services d'assistance en escale à un transporteur aérien:

1° A compter du 1er janvier 1999, sur tout aéroport dont le trafic annuel est supérieur ou égal à trois millions de mouvements de passagers ou 75 000 tonnes de fret transporté par avion, ou ayant enregistré un trafic supérieur ou égal à deux millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret transporté par avion au cours de la période de six mois précédant le 1er avril ou le 1er octobre de l'année antérieure;

2° A compter du 1er janvier 2001, sur tout aéroport dont le trafic annuel est supérieur ou égal à deux millions de mouvements de passagers ou cinquante mille tonnes de fret transporté par avion.

Article R216-5

I. - Le ministre chargé de l'aviation civile peut, à la demande du gestionnaire de l'aéroport, décider de limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir, conformément à l'article R. 216-4, des services relevant d'une ou plusieurs catégories suivantes:

- a) Assistance bagages;
- b) Assistance opérations en piste;
- c) Assistance carburant et huile;
- d) Transport du fret et de la poste sur les aires de trafic.

II. - La limitation prévue au I doit être justifiée:

1° Soit par l'espace disponible ou la capacité des installations de l'aéroport;

2° Soit par la sécurité ou la sûreté des personnes, des aéronefs, des installations et des équipements.

III. - Le nombre des prestataires autorisés ne peut être inférieur à deux par service.

Article R216-6

Nonobstant les dispositions des articles R. 216-2 à R. 216-5, le ministre chargé de l'aviation civile peut confier au gestionnaire de l'aéroport la gestion des infrastructures servant à la fourniture des services d'assistance en escale dont la complexité, les conditions techniques d'exploitation, le coût ou l'impact sur l'environnement ne permettent pas, sur cet aéroport, la division ou la duplication. Le gestionnaire peut rendre obligatoire l'usage des infrastructures considérées pour les prestataires de services et pour les transporteurs aériens.

La liste des infrastructures entrant dans le champ d'application du présent article est définie par décret. Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à ce que le gestionnaire de l'aéroport délègue la gestion de tout ou partie de ces infrastructures à un tiers, conformément aux dispositions en vertu desquelles il assure la gestion du domaine public.

Article R216-7

I. - Lorsque, sur un aéroport ou une partie d'aéroport, des contraintes particulières en matière d'espace ou de capacité des installations ne permettent pas l'exercice des services d'assistance dans les conditions prévues aux articles R. 216-2 à R. 216-5, le ministre chargé de l'aviation civile peut, à la demande du gestionnaire de l'aéroport, décider, pour une durée limitée:

1° De réserver l'exercice de L'auto-assistance à un nombre limité de transporteurs aériens pour un ou plusieurs services ne relevant pas des catégories mentionnées au I de l'article R. 216-3;

2° D'interdire ou de limiter à un seul transporteur aérien l'exercice de L'auto-assistance pour un ou plusieurs services relevant des catégories mentionnées au I de l'article R. 216-3;

3° De limiter le nombre de prestataires pour un ou plusieurs services ne relevant pas des catégories mentionnées au I de l'article R. 216-5;

4° De réserver à un seul prestataire un ou plusieurs services relevant des catégories mentionnées au I de l'article R. 216-5.

II. - 1° Toute décision prise en application du I doit:

a) Préciser la ou les catégories de services pour lesquelles une dérogation est accordée ainsi que les contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles qui la justifient;

b) Être accompagnée d'un plan de mesures appropriées visant à surmonter ces contraintes.

2° Le ministre chargé de l'aviation civile informe la Commission européenne ainsi que le gestionnaire de l'aéroport de toute décision qu'il entend prendre sur la base du présent article ainsi que des motifs qui la justifient. A l'issue d'un délai de trois mois, le ministre notifie sa décision au gestionnaire ou son sursis

Code de l'aviation civile

à statuer dûment motivé. Cette décision ne peut être favorable si la Commission européenne a notifié son désaccord.

Les décisions prises doivent se limiter aux seules parties d'un aérodrome où les contraintes invoquées sont effectivement vérifiées.

3° La durée des dérogations consenties en application des 1°, 2° et 3° du I ne peut excéder trois années. Au plus tard trois mois avant l'expiration de cette période, toute nouvelle demande de dérogation doit faire l'objet d'une nouvelle décision, laquelle sera également soumise à la procédure prévue par le présent article.

La durée des dérogations accordées en application du I, 4°, ne peut excéder deux années. Cependant, après accord de la Commission européenne, le ministre chargé de l'aviation civile peut prolonger cette période une seule fois d'au plus deux années supplémentaires.

III. - Lorsque est prise une décision en application du I, 1° ou 2°, le gestionnaire de l'aérodrome autorise le ou les transporteurs aériens demandant à pratiquer L'auto-assistance qui réalisent le nombre de mouvements commerciaux le plus important sur l'aérodrome concerné.

Toutefois pour la catégorie "assistance passagers", le gestionnaire de l'aérodrome autorise le ou les transporteurs aériens demandant à pratiquer L'auto-assistance qui réalisent le trafic de passagers commerciaux le plus important sur l'aérodrome.

Pour l'assistance fret et l'assistance poste, à l'exclusion du transport sur les aires de trafic, le ou les transporteurs autorisés à pratiquer L'auto-assistance sur leur demande sont ceux qui réalisent le tonnage le plus important de fret ou de poste embarqué ou débarqué.

Lorsqu'en application du I, 2°, un seul transporteur aérien est autorisé à pratiquer L'auto-assistance dans une zone de fret, il s'agit de celui réalisant le plus grand nombre de mouvements d'avions ne transportant que du fret et de la poste, parmi ceux qui le demandent.

Article R216-8

Un comité des usagers est créé sur tout aérodrome visé au 1° de l'article R. 216-2, au I de l'article R. 216-3 et au 1° ou au 2° de l'article R. 216-4.

Ce comité est consulté pour avis, préalablement à toute décision limitant le nombre de prestataires en application de l'article R. 216-5 ou de l'article R. 216-7. Les cahiers des charges ou les spécifications techniques auxquels les prestataires doivent satisfaire lui sont soumis avant leur adoption.

La composition, le rôle et les modalités de fonctionnement des comités des usagers sont fixés par décret.

Article R216-9

Les transporteurs aériens et les prestataires exercent les services d'assistance en escale dans le respect des règles de gestion et de police du domaine public. Cet exercice est subordonné à la délivrance, par le gestionnaire de l'aérodrome, d'une autorisation et, le cas échéant, à la signature d'une convention d'occupation du domaine public.

Article R216-10

Lorsqu'il entend appliquer sur un aérodrome les dispositions prévues aux articles R. 216-3, R. 216-5 ou R. 216-7 limitant le nombre d'intervenants pour un ou plusieurs services d'assistance en escale, le ministre chargé de l'aviation civile le notifie aux transporteurs aériens ou aux prestataires exerçant de tels services sur l'aérodrome, ainsi qu'au gestionnaire d'aérodrome.

Les autorisations en cours expirent lorsque sont désignés les transporteurs aériens ou les prestataires de services retenus selon les règles fixées par les articles susmentionnés.

Article R216-11

1° Sur les aérodromes de Paris-Orly et Charles-de-Gaulle, le ministre chargé de l'aviation civile peut confier au gestionnaire de l'aérodrome ou à un prestataire de services la mission d'assurer la permanence des services d'assistance en escale. Sur tout autre aérodrome mentionné au 1° de l'article R. 216-2, cette même faculté échoit au préfet qui y exerce les pouvoirs de police.

2° Lorsqu'elle envisage de désigner un prestataire de services ou le gestionnaire de l'aérodrome pour cette mission, l'autorité prévue au 1° consulte au préalable, soixante jours à l'avance au moins, le Comité des usagers, le gestionnaire de l'aérodrome et, le cas échéant, le prestataire concerné sur l'étendue des services à assurer, et sur les conditions de prix.

Code de l'aviation civile

Le choix de l'autorité compétente doit reposer sur les conditions matérielles et financières dans lesquelles seront rendus les services.

3° Le prestataire désigné tient une comptabilité séparée du coût net des services de permanence et la soumet à ses frais à un auditeur indépendant dont le choix doit recevoir l'accord de l'autorité prévue au 1°.

Le responsable des services de permanence est rémunéré chaque année par un versement des autres prestataires, en proportion du chiffre d'affaires réalisé sur l'aérodrome par chacun de ces prestataires. A cet effet, ces prestataires communiquent chaque année leur chiffre d'affaires d'assistance en escale réalisé sur l'aérodrome, au prestataire désigné, ou au gestionnaire de l'aérodrome, et à l'autorité ayant délivré leur agrément. Ces derniers sont tenus à la confidentialité de cette information.

Article R213-12

Le ministre chargé de l'aviation civile peut refuser, suspendre ou retirer aux transporteurs aériens établis dans un Etat non membre de la Communauté européenne ou non partie à l'accord sur l'Espace économique européen, les droits résultant du présent chapitre, s'il apparaît que les transporteurs aériens établis en France ne bénéficient pas d'un traitement équivalent dans cet Etat.

Article R216-13

Le gestionnaire d'un aérodrome, le transporteur aérien ou le prestataire de services, qui fournissent des services d'assistance en escale sur les aérodromes mentionnés au 2° de l'article R. 216-4, doivent, à compter de leur premier exercice comptable clos postérieurement au 30 juin 1999, opérer une stricte séparation comptable entre les activités liées à la fourniture de ces services et leurs autres activités. Cette séparation est effectuée suivant des règles définies à cet effet par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget.

L'existence de cette séparation comptable et la régularité des comptes font l'objet, chaque année, d'une vérification spécifique par le ou les commissaires aux comptes. Lorsqu'il s'agit d'un établissement public doté d'un agent comptable, celui-ci peut effectuer lui-même cette vérification. La vérification donne lieu à l'établissement d'un rapport.

Dans le cas d'un gestionnaire d'aérodrome, le ou les commissaires aux comptes, ou l'agent comptable, doivent également vérifier que le produit des redevances perçues auprès des transporteurs aériens pour l'usage des installations aéronautiques ne contribue pas au financement de son activité d'assistance en escale.

Dans le cas d'un transporteur aérien, le ou les commissaires aux comptes précisent si cette comptabilité englobe ou non la part d'activité de ce transporteur aérien consacrée à l'auto-assistance.

Article R216-14

1° A compter du 1er juillet 1998, sur les aérodromes dont le trafic annuel est supérieur à 200 000 passagers embarqués et débarqués ou 20 000 tonnes de fret, l'activité d'un prestataire de services d'assistance en escale, de même que celle de ses sous-traitants, est subordonnée à l'obtention d'un agrément délivré par l'autorité préfectorale assurant la police de l'aérodrome en application de l'article L. 213-2 du code de l'aviation civile. Un agrément ne vaut que pour un aérodrome.

2° Cet agrément est délivré dès lors que le demandeur d'une part, satisfait aux critères suivants:

- a) Justifier des couvertures d'assurances pertinentes pour l'activité exercée, notamment en termes de responsabilité civile;
- b) Justifier d'une situation financière saine, et, d'autre part, souscrit les engagements suivants:
- c) Respecter les règlements et les consignes particulières à l'aérodrome en matière de sûreté;
- d) Respecter les règlements et les consignes particulières à l'aérodrome en matière de sécurité des installations, des équipements, des aéronefs ou des personnes, et notamment les dispositions prises en application de l'article R. 213-4;
- e) Respecter la législation et la réglementation applicables en matière de droit du travail et des conventions collectives correspondant aux activités d'assistance en escale exercées;
- f) Respecter les réglementations en vigueur et les consignes particulières à l'aérodrome relatives à la protection de l'environnement;
- g) Respecter la réglementation technique édictée pour la sécurité du transport aérien;

Code de l'aviation civile

- h) Pour les prestataires de services, participer d'une manière équitable à l'organisation ou à la couverture des frais de la permanence des services offerts aux transporteurs aériens sur l'aérodrome;
- i) Pour les prestataires de services, respecter l'obligation de séparation comptable prévue à l'article R. 216-13.

Les engagements souscrits au titre des c, d, f et g devront porter, le cas échéant, sur une formation adaptée des personnels.

A défaut de réponse dans les deux mois suivant la réception de la demande, l'agrément est réputé acquis.

3° Le titulaire d'un agrément doit notifier à l'autorité qui le lui a délivré toute modification apportée à sa raison sociale, à son nom ou à la répartition du capital. Il doit en outre demander un nouvel agrément pour toute modification souhaitée concernant la zone d'activité sur l'aérodrome ou la nature des services rendus.

4° L'agrément est délivré pour une durée de cinq ans renouvelable.

5° Si, pour des raisons qui lui sont imputables, le titulaire de l'agrément ne satisfait plus aux critères et aux engagements énoncés au 2°, le préfet adresse à l'intéressé, le cas échéant sur saisine du gestionnaire de l'aéroport ou du comité des usagers, une mise en demeure d'apporter les mesures correctives nécessaires aux manquements constatés.

En cas de carence persistante, à l'expiration d'un délai de trois mois suivant la mise en demeure, le préfet suspend l'agrément pour une durée maximale de six mois. Préalablement à cette suspension, l'intéressé est mis en mesure de présenter ses observations.

A l'issue de la période de suspension, et si les corrections nécessaires n'ont pas été apportées, l'agrément est retiré par l'autorité l'ayant délivré.

En cas de risque grave pour la sécurité ou à la sûreté des aéronefs, des personnes et des biens, l'agrément peut faire l'objet d'une suspension immédiate pour une durée maximale de six mois.

L'autorité préfectorale notifie tout retrait et toute suspension d'agrément à l'intéressé et en informe l'entité gestionnaire, le comité des usagers et le ministre chargé de l'aviation civile.

Article R216-15

La demande d'agrément, présentée sur un modèle défini par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, doit être accompagnée des documents suivants:

- a) Un extrait des statuts de la société;
- b) Une copie de la police d'assurance couvrant les risques de l'activité exercée sur l'aérodrome;
- c) Une copie du bilan certifié du dernier exercice;
- d) Les attestations de paiement des cotisations sociales et des impôts et taxes pour le dernier exercice exigible.

Les pièces mentionnées au c et au d ne sont exigées que si le demandeur a exercé une activité professionnelle antérieurement à sa demande.

Article R216-16

1° Les prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale sur un aérodrome sont soumis à une sélection lorsque leur nombre est limité dans les cas prévus à l'article R. 216-5 ou au I, 3° et 4°, de l'article R. 216-7. Cette procédure de sélection n'est pas applicable au gestionnaire de l'aérodrome ni à toute entreprise qu'il contrôle directement ou indirectement ou qui le contrôle directement ou indirectement.

La sélection des prestataires est opérée dans les conditions suivantes:

- a) Le cahier des charges ou les spécifications techniques auxquels ces prestataires doivent répondre sont établis par l'entité procédant à la sélection après consultation du comité des usagers prévu à l'article R. 216-8 ainsi, le cas échéant, que du gestionnaire de l'aérodrome. Ce cahier des charges fait notamment référence à la législation et à la réglementation applicables en matière de droit du travail ainsi qu'aux conventions collectives correspondant aux activités d'assistance en escale exercées;
- b) L'entité procédant à la sélection doit lancer un appel d'offres, publié au Journal officiel des Communautés européennes, auquel tout prestataire intéressé peut répondre;
- c) Les prestataires sont retenus, après consultation du comité des usagers:

Code de l'aviation civile

I. - Par le gestionnaire, si celui-ci ne fournit pas de services similaires d'assistance en escale et ne contrôle, directement ou indirectement, aucune entreprise fournissant de tels services, et ne détient aucune participation dans une telle entreprise;

II. - Par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome, après consultation du gestionnaire, dans les autres cas; le préfet informe de son choix le gestionnaire et le ministre chargé de l'aviation civile;

III. - Par le ministre chargé de l'aviation civile, pour les aérodromes de Paris-Orly et Charles-de-Gaulle;

d) Les prestataires retenus doivent détenir un agrément;

e) Les prestataires sont retenus pour une durée maximale de sept années;

f) Lorsqu'un prestataire cesse son activité avant l'expiration de la période pour laquelle il a été sélectionné, il est procédé à son remplacement suivant la même procédure;

g) A compter du 1er janvier 2001, l'un au moins des prestataires sélectionnés ne peut être contrôlé directement ou indirectement:

- ni par le gestionnaire de l'aérodrome;

- ni par un transporteur aérien ayant transporté plus de 25 % des passagers ou du fret enregistrés dans l'aérodrome au cours de l'année précédant celle où s'opère la sélection de ces prestataires;

- ni par une entité contrôlant ou étant contrôlée directement ou indirectement par ce gestionnaire ou par un tel transporteur aérien.

2° Le gestionnaire de l'aérodrome informe le comité des usagers des décisions prises en application du présent article.

TITRE II AÉRODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE

CHAPITRE 1er CRÉATION ET OUVERTURE

SECTION I Dispositions générales

Article R221-1

Est dit ouvert à la circulation aérienne publique l'aérodrome dont tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées sont autorisés à faire usage, sous réserve des dispositions de l'article R. 221-3.

Article R221-2

L'ouverture d'un aérodrome à la circulation aérienne publique est prononcée, après enquête technique, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

La fermeture d'un aérodrome à la circulation aérienne publique intervient dans les mêmes formes.

Article R221-3

L'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à certaines restrictions ou temporairement interdite, si les conditions de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou dans l'espace aérien environnant, ou des raisons d'ordre public le justifient. Ces décisions font l'objet d'avis aux navigateurs aériens.

En outre, lorsque plusieurs aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique desservent une même région le ministre chargé de l'aviation civile peut réglementer leur utilisation dans l'intérêt général et, notamment, réserver spécialement chacun d'eux à certains types d'appareils ou à certaines natures d'activités aériennes ou d'opérations commerciales.

SECTION II Création et gestion des aérodromes

Article R221-4

La convention prévue à l'article L. 221-1 doit être approuvée par le ministre assurant la tutelle de la collectivité ou de l'établissement public intéressé. Elle est également soumise à l'accord du ministre de

Code de l'aviation civile

l'économie et des finances si elle implique des obligations financières à la charge de l'Etat. Cette convention fixe notamment par référence au classement de l'aérodrome dans l'une des catégories prévues au chapitre II du présent titre:

- a) Les programmes et les caractéristiques de l'équipement à réaliser qui devra par priorité concerner l'infrastructure;
- b) Les modalités financières de l'exécution des travaux et de l'exploitation;
- c) Les mesures propres à maintenir l'aérodrome, ses annexes et ses dépendances dans l'état qu'exige la sécurité de la navigation aérienne et à permettre l'exercice des pouvoirs de police;
- d) Les conditions propres à garantir la permanence de l'exploitation et l'adaptation de l'aérodrome aux besoins du trafic aérien.

Article R221-5

Le signataire de la convention peut, avec l'accord du ministre chargé de l'aviation civile, confier à un tiers agréé par le ministre l'exécution de tout ou partie des obligations qui lui incombent du fait de la convention.

Article R221-6

Incombent à l'Etat:

- a) L'aménagement, l'entretien et l'exploitation des installations qui sont destinées à assurer sur un aérodrome le contrôle de la circulation aérienne;
- b) Les frais et les indemnités qui pourraient résulter de l'établissement des servitudes instituées dans l'intérêt de la navigation aérienne.

Toutefois, la convention prévue à l'article L. 221-1 peut spécifier que son signataire prendra en charge tout ou partie des dépenses engagées par l'Etat en application des dispositions du présent article.

Article R221-7

Incombent au signataire de la convention prévue à l'article L. 221-1 l'aménagement et l'entretien des ouvrages d'infrastructure, ainsi que des bâtiments, installations et outillages nécessaires à l'exploitation commerciale.

Toutefois, l'Etat peut accorder à ce signataire une aide financière couvrant une partie des charges lui incombant. Le montant de cette aide financière est arrêté après avis du conseil supérieur de l'aviation marchande ou pour les aérodromes affectés principalement à la formation aéronautique et au tourisme aérien, après avis de la commission de l'aviation légère et sportive, complété par les représentants du ministre de tutelle de la collectivité ou de l'établissement public intéressés et du ministre chargé du budget.

Article R221-8

Sur les aérodromes qui appartiennent à l'Etat, l'exécution du programme d'équipement peut être subordonnée à une participation financière des collectivités locales, des syndicats de communes, des régions économiques, des chambres de commerce, des ports autonomes et des établissements publics intéressés.

Article R221-9

Le ministre chargé de l'aviation civile met, le cas échéant, en demeure le signataire de la convention d'exécuter les travaux qui lui incombent.

Si la mise en demeure n'est pas suivie d'effet dans le délai imparti, le ministre peut ordonner l'exécution d'office desdits travaux aux frais du signataire de la convention.

Article R221-10

Conformément à l'article R. 11-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, les travaux de création et d'établissement des aérodromes de catégorie A définis à l'article R. 222-5 du présent code ne peuvent être déclarés d'utilité publique que par décret en Conseil d'Etat, même si les conclusions du commissaire-enquêteur ou de la commission d'enquête sont favorables.

Code de l'aviation civile

Article R221-11

Un établissement public signataire d'une convention de création d'aérodrome au sens de l'article L. 221-1 a le pouvoir de délivrer, dans les conditions prévues au II de l'article R. 57-4 du code du domaine de l'Etat, les titres d'occupation du domaine public de l'Etat en application des articles L. 34-1 à L. 34-9 dudit code et de l'article 3 de la loi n° 94-631 du 25 juillet 1994.

SECTION III Coordination des aérodromes

Article R221-12

1. La décision de qualifier d'aéroport coordonné, ou d'aéroport entièrement coordonné, un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, conformément aux dispositions de l'article 3 du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, est prise par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour les aérodromes dont le ministère de la défense n'est pas affectataire. S'il y a lieu de coordonner, en application de l'article 3 du règlement susmentionné, un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique dont le ministère de la défense est affectataire principal ou secondaire, celui-ci ne peut être qu'entièrement coordonné. La décision de qualification est prise par arrêté conjoint du ministre chargé des armées et du ministre chargé de l'aviation civile.

Lorsqu'un aérodrome est qualifié d'aéroport entièrement coordonné, l'arrêté prévu aux alinéas précédents précise la capacité disponible pour l'attribution des créneaux horaires sur cet aérodrome. Cette capacité est déterminée conformément aux dispositions de l'article 6 du règlement susmentionné.

Le ministre chargé de l'aviation civile exerce, par arrêté, le droit de réserver certains créneaux horaires sur les aéroports entièrement coordonnés prévu à l'article 9 du règlement susrappelé.

2. Le coordonnateur d'un aéroport coordonné ou entièrement coordonné est désigné par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile dans les conditions fixées à l'article 4 du règlement susmentionné; ce coordonnateur peut être une personne physique ou morale de droit privé ayant un intérêt légitime au bon fonctionnement de l'aérodrome concerné. Un cahier des charges annexé à l'arrêté désignant le coordonnateur définit les moyens qui lui sont nécessaires pour remplir sa mission en conformité avec les dispositions nationales et communautaires, ainsi que les moyens et modalités propres à garantir la continuité de la mission lui incombant. Il définit également les informations que le coordonnateur communique au ministre chargé de l'aviation civile pour l'exercice des missions qui lui sont dévolues par le règlement susmentionné.

Le comité de coordination prévu à l'article 5 du règlement susmentionné, pour assister à titre consultatif le coordonnateur désigné sur un aéroport entièrement coordonné, est créé par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Cet arrêté précise la composition, les compétences et les conditions de fonctionnement de ce comité de coordination.

CHAPITRE II CLASSIFICATION

Article R222-1

Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique font l'objet d'une classification établie en tenant compte des caractères et de l'importance du trafic qu'ils doivent assurer.

Cette classification peut être étendue aux aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique, lorsque les conditions d'utilisation de ces aérodromes le justifient.

Article R222-2

Les conditions techniques et administratives de la classification, les catégories dans lesquelles sont classés les aérodromes, la procédure précédant le classement et les effets du classement sont déterminés par un décret en Conseil d'Etat. Celui-ci est pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile, du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre de l'économie et des finances, du ministre de l'équipement, secrétariat d'Etat au logement, du ministre de l'intérieur, du ministre des armées, du ministre des postes et télécommunications, du ministère chargé des départements et territoires d'outre-mer et du ministre des affaires étrangères.

Article R222-3

Code de l'aviation civile

Le classement des aérodromes est prononcé par décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile après avis du ministre de l'économie et des finances, du ministre de l'équipement, secrétariat d'Etat au logement, du ministre de l'intérieur et des ministres intéressés.

Article R222-4

Les caractères du trafic aérien dont il est tenu compte pour la classification des aérodromes sont essentiellement:

La nature du trafic assuré par l'aérodrome;

La longueur d'étape au départ de l'aérodrome;

La nécessité éventuelle d'assurer normalement le service en toutes circonstances.

Les limites entre les étapes longues, moyennes et courtes sont fixées par le ministre chargé de l'aviation civile, après avis du conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes.

Un service est dit à grande distance s'il comporte au moins une étape longue, à moyenne distance s'il ne comporte pas d'étape longue mais s'il comporte au moins une étape moyenne, à courte distance s'il ne comporte que des étapes courtes.

Article R222-5

1° Les aérodromes terrestres destinés à la circulation aérienne publique sont classés dans les cinq catégories suivantes:

Catégorie A. - Aérodromes destinés aux services à grande distance assurés normalement en toutes circonstances.

Catégorie B. - Aérodromes destinés aux services à moyenne distance assurés normalement en toutes circonstances et à certains services à grande distance assurés dans les mêmes conditions mais qui ne comportent pas d'étape longue au départ de ces aérodromes.

Catégorie C. - Aérodromes destinés:

1° Aux services à courte distance et à certains services à moyenne et même à longue distance qui ne comportent que des étapes courtes au départ de ces aérodromes;

2° Au grand tourisme.

Catégorie D. - Aérodromes destinés à la formation aéronautique, aux sports aériens et au tourisme et à certains services à courte distance.

Catégorie E. - Aérodromes destinés aux giravions et aux aéronefs à décollage vertical ou oblique.

2° Les hydrobases destinées à la circulation aérienne publique sont classées dans les trois catégories suivantes:

Catégorie A. - Hydrobases destinées aux services à grande distance assurés normalement en toutes circonstances.

Catégorie B. - Hydrobases destinées aux services à moyenne distance assurés normalement en toutes circonstances et à certains services à grande distance assurés dans les mêmes conditions mais qui ne comportent pas d'étape longue au départ de ces hydrobases.

Catégorie C. - Hydrobases destinées aux services à courte distance et à certains services à moyenne et même à longue distance qui ne comportent que des étapes courtes au départ de ces hydrobases, ou au tourisme.

Article R222-6

Les aérodromes sont aménagés et équipés de manière à satisfaire aux activités correspondant à leur catégorie. Les modalités d'application du présent article seront précisées par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, après avis du conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes.

Article R222-7

Un aérodrome peut, pour les besoins de la défense nationale, comporter des caractéristiques supérieures à celles de la catégorie dans laquelle il est classé en raison de son utilisation civile. Mention en est faite dans le décret de classement de l'aérodrome.

Des arrêtés interministériels, pris après avis du conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes, détermineront les caractéristiques des aménagements et des équipements à réaliser pour satisfaire aux besoins particuliers de la défense nationale sur ces aérodromes.

Article R222-8

Code de l'aviation civile

Le décret de classement d'un aéroport est pris après avis du conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes.

En outre, lorsqu'il s'agit d'un aéroport créé par une personne de droit public autre que l'Etat, ou par une personne de droit privé, le décret est pris après accord de la personne en cause ou de ses ayants droit et fait mention de cet accord.

Article R222-9

Des arrêtés interministériels pris après avis du conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes désignent:

D'une part, l'administration publique chargée d'assurer l'administration générale et le commandement de l'aéroport; cette administration est dite affectataire principal;

D'autre part, le cas échéant, les administrations publiques autorisées à établir sur l'aéroport des installations pour leur propre usage ou pour l'usage des services ou établissements placés sous leur tutelle; ces administrations sont dites affectataires secondaires.

Ils précisent les activités aériennes autorisées sur l'aéroport. Ils sont publiés au Journal officiel de la République française.

Une instruction interministérielle sur l'administration et le commandement des aéroports utilisés en commun par plusieurs administrations publiques précise, compte tenu des dispositions du présent chapitre, les attributions et obligations de ces administrations.

CHAPITRE III EXPLOITATION

Article R223-1

Lorsque la résiliation de la convention a été prononcée en application de l'article L. 223-1 et lorsque, après avis du conseil supérieur de l'aviation marchande, il a été reconnu que l'intérêt général justifie que l'aéroport reste ouvert à la circulation aérienne publique, un décret en Conseil d'Etat peut prescrire le rachat des installations de cet aéroport aux conditions prévues par la convention.

Sous réserve des droits que peuvent détenir les titulaires de concessions ou d'autorisations accordées antérieurement et non inclus dans le rachat, l'aéroport est exploité soit directement par l'Etat, soit par un tiers désigné par lui.

Article R223-2

Les concessions accordées par l'Etat pour la construction, l'entretien et l'exploitation des aéroports qui lui appartiennent sont soumises aux conditions ci-après:

Les cahiers des charges types des concessions sont approuvés par décret en Conseil d'Etat pris sous le contreseing du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'économie et des finances.

Les concessions qui ne portent pas dérogation au cahier des charges type sont accordées par arrêté interministériel. Les concessions qui portent dérogation au cahier des charges type sont accordées par décret en Conseil d'Etat pris sous le contreseing du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'économie et des finances.

Les concessionnaires d'aéroports ont le pouvoir de délivrer, dans les conditions prévues au II de l'article R. 57-4 du code du domaine de l'Etat, les titres d'occupation du domaine public de l'Etat en application des articles L. 34-1 à L. 34-9 dudit code et de l'article 3 de la loi n° 94-631 du 25 juillet 1994.

Article R223-3

Sous réserve des droits des concessionnaires, des autorisations d'outillage privé avec obligation de service public peuvent être accordées sur un aéroport appartenant à l'Etat en vue de créer et de gérer des installations commerciales ou industrielles intéressant le trafic aérien et l'exploitation de l'aéroport. Ces autorisations sont délivrées dans les conditions prévues pour les concessions.

Article R223-4

Les collectivités publiques autres que l'Etat peuvent, sur les aéroports qu'elles ont créés, être autorisées, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de la tutelle de la

Code de l'aviation civile

collectivité intéressée, à octroyer des concessions ou des autorisations d'outillage privé avec obligation de service public.

Lorsque le cahier des charges est conforme à l'un des cahiers des charges type correspondants prévus à l'article R. 223-2, les concessions ou autorisations d'outillage privé avec obligation de service public sont accordées selon les règles propres aux concessions de la collectivité publique intéressée.

En cas de dérogation au cahier des charges, les concessions ou autorisations sont accordées par décret rendu en Conseil d'Etat, sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de tutelle.

Article R223-5

L'octroi d'une concession sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne peut être subordonné à un engagement pris par le concessionnaire de couvrir, dans les conditions qui seront déterminées par son cahier des charges, le montant d'une participation aux charges qui incombent à l'autorité concédante.

Article R223-6

Les concessionnaires et les bénéficiaires d'autorisations sont habilités à percevoir, en rémunération des services rendus par eux, et dans les conditions fixées au chapitre IV, celles des redevances visées à l'article R. 224-1 qui sont prévues à leur cahier des charges.

CHAPITRE IV REDEVANCES

Article R224-1

Sur tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, les services rendus aux usagers et au public donnent lieu à une rémunération, sous la forme de redevances perçues au profit de la personne qui fournit le service, notamment à l'occasion des opérations suivantes:

Atterrissage des aéronefs;

Usage des dispositifs d'assistance à la navigation aérienne;

Stationnement et abri des aéronefs;

Usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises;

Usage d'installations et d'outillages divers;

Occupation de terrains et d'immeubles;

Visite de tout ou partie des zones réservées de l'aérodrome.

Les redevances devront être appropriées aux services rendus.

Les redevances revenant à l'Etat, à des collectivités publiques et établissements publics sont perçues par un comptable public.

Elles sont recouvrées selon les règles propres à la collectivité ou à l'établissement qui en bénéficie et en ce qui concerne l'Etat, selon les règles prévues en matière de créances domaniales ou en vertu de titres de perception émis par les préfets.

Lorsque les redevances sont perçues au comptant leur encaissement peut être assuré par un régisseur.

Article R224-2

I. - Les conditions d'établissement et de perception des redevances pour:

- atterrissage des aéronefs de six tonnes et plus;

- usage des dispositifs d'assistance à la navigation aérienne par les aéronefs de six tonnes et plus;

- stationnement des aéronefs de six tonnes et plus;

- usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises;

- installations de distribution de carburants d'aviation,

sont déterminées par arrêté interministériel après avis du Conseil supérieur de l'aviation marchande.

II. - Les taux des redevances mentionnées au I ci-dessus sont fixés:

- pour Aéroports de Paris, par son conseil d'administration;

- pour les autres aérodromes, par l'exploitant.

Si l'aérodrome est doté d'une commission consultative économique, les taux sont fixés après avis de cette commission.

A. - S'il s'agit d'un aérodrome:

Code de l'aviation civile

- concédé conformément au cahier des charges type approuvé par le décret n° 97-547 du 29 mai 1997 ou exploité suivant le régime de la convention prévu à l'article L. 221-1;

- et ayant assuré en moyenne, au cours des trois dernières années civiles connues, un trafic de plus de 200 000 passagers, embarqués ou débarqués, les taux sont notifiés par l'exploitant au ministre chargé de l'aviation civile et au ministre chargé de l'économie par lettre recommandée avec avis de réception. Les taux sont exécutoires de plein droit un mois franc après leur réception par les deux ministres, à moins que l'un d'entre eux n'y fasse opposition dans ce délai.

Dans ce dernier cas, l'exploitant peut, dans le mois qui suit la notification de l'opposition et sans consulter nécessairement la commission consultative économique susmentionnée, formuler de nouvelles propositions aux ministres.

L'un ou l'autre des deux ministres dispose alors de quinze jours francs suivant réception pour s'opposer par décision explicite à tout ou partie des nouveaux taux proposés.

En toutes hypothèses, seuls les taux n'ayant pas fait l'objet d'une opposition sont exécutoires:

- soit à l'expiration du délai d'un mois imparti à l'exploitant de l'aérodrome pour formuler une nouvelle proposition;
- soit à l'expiration du délai de quinze jours francs imparti aux ministres pour s'opposer à de nouvelles propositions.

En cas d'opposition devenue définitive, les taux précédemment en vigueur demeurent applicables.

B. - S'il s'agit d'un aérodrome:

- concédé en vertu du cahier des charges type prévu par le décret n° 97-547 du 29 mai 1997 ou exploité suivant le régime de la convention prévu à l'article L. 221-1;

- et ayant assuré en moyenne, au cours des trois dernières années civiles connues, un trafic de moins de 200 000 passagers, embarqués ou débarqués, les taux sont notifiés au préfet territorialement compétent pour prendre les mesures prévues à l'article L. 213-2, par lettre recommandée avec avis de réception.

Les taux sont exécutoires de plein droit à l'expiration du délai d'un mois suivant leur réception par le préfet et après que les usagers et le public en ont été informés par affichage.

Toutefois, le préfet peut, dans le délai d'un mois prévu à l'alinéa précédent, demander à l'exploitant le réexamen des taux qui lui ont été notifiés. Les taux adoptés après ce réexamen sont exécutoires de plein droit dès leur notification au préfet, sous réserve de l'information des usagers et du public dans les conditions prévues à l'alinéa précédent.

C. - Si l'aérodrome en cause est:

- soit exploité par Aéroports de Paris;

- soit concédé ou exploité suivant un autre mode de gestion que ceux prévus au A et au B, les taux sont notifiés par l'exploitant, par lettre recommandée avec avis de réception:

- soit au ministre chargé de l'aviation civile et au ministre chargé de l'économie, si l'aérodrome en cause a assuré en moyenne, au cours des trois dernières années civiles connues, un trafic de plus de 200 000 passagers, embarqués ou débarqués;
- soit au préfet territorialement compétent pour prendre les mesures prévues à l'article L. 213-2, si l'aérodrome en cause a assuré en moyenne, au cours des trois dernières années civiles connues, un trafic de moins de 200 000 passagers, embarqués ou débarqués.

Les taux sont exécutoires à l'expiration d'un délai:

- d'un mois franc à compter de leur réception par les deux ministres, pour les aérodromes Charles-de-Gaulle et Paris-Orly;
- de deux mois francs à compter de leur réception par l'autorité compétente, pour les autres aérodromes, sauf si, dans ces délais, l'un des ministres, ou le préfet, selon le cas, s'y oppose en tout ou partie.

Dans cette dernière hypothèse, seuls les taux n'ayant pas fait l'objet d'une opposition sont exécutoires aux dates précitées, ceux précédemment en vigueur restant applicables dans le cas contraire.

Article R224-3

Les redevances autre que celles mentionnées à l'article précédent sont fixées par la personne qui fournit les services. Les décisions fixant ces redevances ne deviennent applicables à l'égard des usagers et du public que dix jours après qu'elles ont été portées à la connaissance de ces derniers, soit par notifications individuelles, soit par affichage ou insertion dans un journal d'annonces légales.

Code de l'aviation civile

Les décisions en cause doivent, avant leur mise en application, être communiquées au ministre chargé de l'aviation civile.

Si le montant des redevances ainsi fixées n'est pas approprié au service rendu, ces redevances peuvent être modifiées par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre de l'économie et des finances et, le cas échéant, si la personne fournissant le service est une collectivité ou un établissement public, du ministre de tutelle.

Article R224-4

Les redevances sont dues par le seul fait de l'usage des ouvrages, installations, bâtiments et outillages qu'elles rémunèrent.

En cas de non-paiement des redevances dues par l'exploitant de l'aéronef, l'exploitant de l'aérodrome est admis à requérir de l'autorité responsable de la circulation aérienne sur l'aérodrome que l'aéronef y soit retenu jusqu'à consignation du montant des sommes en litige.

Article R224-5

Sur les aérodromes appartenant à l'Etat, un arrêté interministériel peut prescrire que la totalité ou une partie du produit de certaines redevances qui n'ont pas déjà été attribuées à un concessionnaire soit versée aux collectivités ou établissements publics énumérés à l'article R. 221-8 pour être affectée au financement de leur participation.

Article R224-6

Au cas où les ressources provenant de l'exploitation de l'aérodrome sont insuffisantes pour permettre aux chambres de commerce, ports autonomes ou tous autres établissements publics d'assurer le financement de la participation mise à leur charge par les articles R. 221-8 et R. 223-5, ces établissements peuvent, à titre exceptionnel et avec l'accord des ministres intéressés, payer les dépenses restant à couvrir au moyen de toutes recettes qu'ils sont autorisés à percevoir et, notamment en ce qui concerne les chambres de commerce, au moyen du produit des centimes additionnels à la patente.

Ces établissements publics peuvent financer, dans les mêmes conditions, la part des dépenses d'équipement, d'entretien et d'exploitation leur incombant sur les aérodromes qu'ils ont créés ou dont ils sont concessionnaires.

CHAPITRE V DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX AÉRODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE DESTINÉS PRINCIPALEMENT A LA FORMATION AÉRONAUTIQUE

Article R225-1

Les collectivités publiques, les établissements publics et les personnes physiques ou morales de droit privé qui créent ou aménagent un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique et affecté principalement à la formation aéronautique et au tourisme aérien peuvent bénéficier, sous la forme de subvention exclusivement destinée à l'équipement, de l'aide financière de l'Etat prévue à l'article R. 221-7.

Dans la limite d'un maximum fixé chaque année par arrêté ministériel le montant de la subvention ne peut dépasser 30 p. 100 des charges d'équipement incombant à la personne qui crée l'aérodrome. Ce montant peut, dans les cas exceptionnels, atteindre 50 p. 100 desdites charges sans toutefois que le montant moyen de l'ensemble des subventions puisse dépasser 30 p. 100 des charges.

Article R225-2

Les crédits nécessaires à l'octroi de l'aide financière de l'Etat sont inscrits au budget du secrétariat général à l'aviation civile. Ils sont répartis, dans les limites fixées à l'article R. 225-1 après avis de la commission de l'aviation légère et sportive complété par les représentants du ministre de tutelle de la collectivité ou de l'établissement public intéressé et du ministre chargé du budget.

Article R225-3

L'octroi d'une aide financière de l'Etat est subordonné à l'engagement pris par la personne qui crée l'aérodrome de maintenir ce dernier en exploitation pendant vingt années au moins.

Code de l'aviation civile

Article R225-4

L'aide financière de l'Etat peut être accordée soit en espèces, soit, si la convention prévue à l'article R. 225-5 en dispose ainsi, partiellement en nature.

Article R225-5

Les conventions visées à l'article L. 221-1 et à l'article R. 221-4 et concernant les aérodromes principalement affectés à la formation aéronautique et au tourisme sont définitivement conclues entre le ministre chargé de l'aviation civile et la personne de droit public ou privé qui crée ou aménage l'aérodrome lorsqu'elles sont conformes à une convention type approuvée par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre de l'économie et des finances, du ministre de l'intérieur, du secrétaire d'Etat au budget et du ministre de l'industrie.

Les conventions dont les dispositions dérogent à la convention type doivent, en outre, être spécialement approuvées par les autorités mentionnées à l'alinéa ci-dessus.

Chaque convention indique notamment:

1° Les dispositions prévues aux alinéas a à d de l'article R. 221-4.

2° La durée de l'engagement prévu à l'article R. 225-4 ci-dessus.

3° Eventuellement la part servie en nature de la subvention d'équipement.

4° Les conditions dans lesquelles l'Etat exerce:

Son droit de reprise des installations et matériels qu'il aura procurés à l'aérodrome à titre de subvention en nature;

Un droit de créance sur la valeur non amortie des autres installations et matériels proportionnellement au montant des subventions d'équipement précédemment allouées par lui.

CHAPITRE VI Sanctions administratives

Article R226-1

Sur proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances, le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer une amende administrative à l'encontre du responsable du vol, propriétaire, exploitant technique ou exploitant commercial d'un aéronef, qui ne respecte pas ou ne fait pas respecter par l'un de ses préposés ou mandataires les mesures qu'il a prises par arrêté en application de l'article R. 221-3 et fixant sur un aérodrome:

1° Les restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de la classification acoustique, de leur capacité en sièges et de leur masse maximale certifiée au décollage;

2° Les restrictions permanentes ou temporaires apportées à l'exercice de certaines activités en raison des nuisances sonores qu'elles occasionnent;

3° Les procédures particulières de décollage en vue de limiter les nuisances sonores engendrées par cette phase de vol;

4° Les règles relatives aux essais moteurs;

5° Les valeurs maximales de bruit à ne pas dépasser.

Article R226-2

Les manquements aux mesures énumérées à l'article R. 226-1 sont constatés par les fonctionnaires et agents visés à l'article L. 150-13. Ces manquements font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que le montant maximum de l'amende encourue, sont notifiés à la personne concernée et communiqués au ministre chargé de l'aviation civile. La personne concernée est invitée à présenter ses observations dans un délai d'un mois à compter de cette notification.

A l'expiration de ce délai, le ministre chargé de l'aviation civile saisit la Commission nationale de prévention des nuisances qui lui fait une proposition sur les suites à donner aux affaires dont elle a été saisie.

La personne concernée doit avoir connaissance de l'ensemble des éléments de son dossier. Elle doit pouvoir être entendue par la commission avant que celle-ci ne fasse sa proposition et se faire représenter ou assister par la personne de son choix.

Code de l'aviation civile

Article R226-3

Les amendes administratives sont prononcées par le ministre chargé de l'aviation civile et ne peuvent excéder, par manquement constaté, un montant de 10 000 F pour une personne physique et de 50 000 F pour une personne morale. Aucune amende ne peut être prononcée plus de deux ans après la constatation d'un manquement.

Article R226-4

Les amendes administratives font l'objet d'une décision motivée notifiée à la personne concernée. Ces amendes sont recouvrées comme les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction.

Article R226-5

Les membres de la Commission nationale de prévention des nuisances, ainsi que leurs suppléants, sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour une période de trois ans renouvelable. La commission est présidée par un inspecteur général de l'aviation civile et de la météorologie et comprend en outre :

1° Quatre représentants de l'Etat, dont un proposé par le ministre chargé de l'environnement et un proposé par le ministre chargé de la défense ;

2° Quatre personnalités qualifiées dans le domaine de l'aéronautique, dont au moins un exploitant et un gestionnaire d'aérodrome ;

3° Quatre personnalités qualifiées dans le domaine de l'environnement, proposées par le ministre chargé de l'environnement, dont une au moins au titre des associations de riverains.

Article R226-6

Les membres titulaires ou suppléants de la Commission nationale de prévention des nuisances qui perdent la qualité en fonction de laquelle ils ont été nommés perdent la qualité de membre de la commission.

En cas de vacance survenant plus de six mois avant l'expiration du mandat, il est pourvu à la nomination, dans les conditions prévues à l'article R. 226-5, d'un nouveau membre dont le mandat expire à la date à laquelle aurait expiré le mandat de la personne qu'il remplace.

La commission ne peut délibérer que si au moins huit de ses membres sont présents. La proposition est adoptée à la majorité des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Les fonctions de membre de la Commission nationale de prévention des nuisances sont gratuites. Son secrétariat est assuré par la direction générale de l'aviation civile.

CHAPITRE VII : Environnement des aérodromes

Article R227-1

Les membres de la Commission nationale de prévention des nuisances prévue à l'article L. 227-4, ainsi que leurs suppléants, sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour une période de trois ans renouvelable.

La commission est présidée par un membre de l'inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie et comprend en outre :

1° Quatre représentants de l'Etat, dont un proposé par le ministre chargé de l'environnement et un proposé par le ministre de la défense ;

2° Quatre personnalités qualifiées dans le domaine de l'aéronautique, dont au moins un exploitant et un gestionnaire d'aérodrome ;

3° Quatre personnalités qualifiées dans le domaine de l'environnement, proposées par le ministre chargé de l'environnement, dont une au moins au titre des associations de riverains.

Chacun de ces membres titulaires dispose d'un suppléant nommé dans les mêmes conditions que ci-dessus. En cas d'indisponibilité de ce suppléant, il peut être fait appel à un second suppléant nommé dans les mêmes conditions.

Article R227-2

Code de l'aviation civile

Les membres titulaires ou suppléants de la Commission nationale de prévention des nuisances qui perdent la qualité en raison de laquelle ils ont été nommés cessent de plein droit d'appartenir à la commission.

En cas de vacance survenant plus de six mois avant l'expiration du mandat, il est pourvu à la nomination, dans les conditions prévues à l'article R. 227-1, d'un nouveau membre dont le mandat expire à la date à laquelle aurait expiré le mandat de la personne qu'il remplace.

Article R227-3

La Commission nationale de prévention des nuisances se réunit sur convocation de son président. Elle ne peut siéger que si huit au moins de ses membres titulaires ou suppléants sont présents.

Article R227-4

Les fonctions de membre de la Commission nationale de prévention des nuisances sont gratuites. Toutefois, les membres de la commission peuvent être remboursés de leurs frais de transport et de séjour dans les conditions fixées pour les déplacements temporaires par les décrets n° 89-271 du 12 avril 1989 et n° 90-437 du 28 mai 1990.

Article R227-5

La commission établit son règlement intérieur. Un agent de la direction générale de l'aviation civile est désigné par le ministre chargé de l'aviation civile pour exercer les fonctions de secrétaire général sous l'autorité du président de la commission.

Article R227-6

Pour chaque affaire, un rapporteur, non membre de la commission, est désigné par le président. Après avoir entendu le rapporteur et, le cas échéant, la personne concernée ou son représentant, la commission délibère hors de leur présence. Au cas où un membre est personnellement intéressé à l'affaire soumise à l'examen de la commission, il n'est pas admis à assister aux délibérations.

Le secrétaire général de la commission ainsi que les agents assurant le secrétariat sont autorisés à assister aux délibérations sans pouvoir y prendre part.

Nul ne peut assister ni prendre part à une délibération et statuer sur une affaire s'il n'a participé aux débats relatifs à celle-ci et entendu la personne concernée ou son représentant dans sa défense si celle-ci a été présentée.

La commission délibère valablement au cas où la personne concernée dûment convoquée et n'ayant pas bénéficié d'une décision de report de l'examen du dossier prise par le président néglige de comparaître ou de se faire représenter.

TITRE III AÉRODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE

CHAPITRE Ier DÉFINITIONS

Article R231-1

Les dispositions du chapitre IV du titre II du présent livre du code relatives aux redevances pour services rendus aux usagers sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont applicables de plein droit aux usagers civils des aérodromes sur lesquels, bien qu'ils ne soient pas ouverts à la circulation aérienne publique, a été autorisée une activité aérienne civile et commerciale, réserve faite des cas où la convention passée entre l'Etat et la personne qui a créé l'aérodrome prévoit des dispositions contraires.

Code de l'aviation civile

CHAPITRE II AÉRODROMES A USAGE RESTREINT

Article R232-1

Les dispositions du chapitre IV du titre II du présent livre du code relatives aux redevances pour services rendus aux usagers sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont applicables de plein droit sur les aérodromes agréés à usage restreint, réserve faite des cas où la convention passée entre l'Etat et la personne qui a créé l'aérodrome prévoit des dispositions contraires.

TITRE IV SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

CHAPITRE Ier DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article R241-1

Afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, il est institué des servitudes spéciales dites servitudes aéronautiques.

Ces servitudes comprennent:

- 1° Des servitudes aéronautiques de dégagement comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne;
- 2° Des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs.

Article R241-2

Les dispositions du présent titre sont applicables:

- a) Aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l'Etat;
- b) Dans des conditions qui seront fixées par décret à certains aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique et créés par une personne physique ou morale autre que l'Etat ainsi qu'aux aérodromes situés en territoire étranger pour lesquels des zones de dégagement doivent être établies sur le territoire français;
- c) Aux installations d'aides à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques et aux installations de la météorologie intéressant la sécurité de la navigation aérienne, sans préjudice de l'application des dispositions des articles L. 54 à L. 64 et R. 21, R. 24 à R. 28, R. 30 à R. 38, R. 40 à R. 42 du code des postes et télécommunications relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques;
- d) A certains emplacements correspondant à des points de passages préférentiels pour la navigation aérienne.

Article R241-3

Les servitudes prévues à l'article R. 241-1 assureront à la navigation aérienne, conformément à l'annexe 14 de la convention relative à l'aviation civile internationale en date du 7 décembre 1944 ou aux conventions internationales civiles et militaires, des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des standards et des recommandations de l'organisation de l'aviation civile internationale.

CHAPITRE II SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

Article R242-1

Afin d'assurer les conditions de sécurité prévues à l'article r. 241-3, il est établi pour chaque aérodrome et installation visés à l'article r. 241-2, un plan de servitudes aéronautiques de dégagement.

Ce plan fait l'objet d'une enquête publique poursuivie dans les formes prévues aux articles r. 11-3 à r. 11-17 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Code de l'aviation civile

Il est soumis à une commission centrale constituée pour donner son avis sur les servitudes aéronautiques.

Il est approuvé et rendu exécutoire par décret en conseil d'état, à moins que les conclusions du rapport d'enquête, les avis des services et des collectivités publiques intéressés ne soient favorables, auquel cas il est statué par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, en accord s'il y a lieu, avec le ministre des armées.

Les servitudes définies au plan grèvent les fonds intéressés à dater du jour de la publication du décret ou de l'arrêté.

A dater du même jour, aucun travail de grosses réparations ou d'amélioration exempté du permis de construire ne peut être effectué sur les bâtiments et autres ouvrages frappés de servitude sans une autorisation de l'autorité administrative compétente, civile ou militaire.

La liste des pièces à annexer à la demande est fixée par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et de la défense nationale.

L'autorisation est réputée accordée en l'absence de réponse de l'autorité administrative à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la date de réception de la demande.

Le plan des servitudes aéronautiques de dégagement est modifié selon la même procédure; toutefois l'enquête publique n'est pas nécessaire lorsque la modification a pour objet de supprimer ou d'atténuer les servitudes prévues au plan.

La déclaration d'utilité publique de tout ou partie des opérations nécessaires à la mise en œuvre du plan des servitudes peut être contenue dans le décret ou l'arrêté rendant celui-ci exécutoire si l'autorité qui statue a elle-même compétence pour prononcer cette déclaration.

Article R242-2

En cas d'urgence des mesures provisoires de sauvegarde peuvent être prises par arrêté ministériel après enquête publique et avis de la commission mentionnée à l'article précédent.

Ces mesures provisoires cessent d'être applicables si, dans un délai de deux ans à compter de cet arrêté, elles n'ont pas été reprises dans un plan de dégagement régulièrement approuvé.

Article R242-3

Sont applicables aux servitudes aéronautiques de dégagement les dispositions des articles L. 55 et L. 56 du code des postes et télécommunications, l'expropriation prévue à l'article L. 55 ayant lieu conformément aux dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (2).

Les frais et indemnités qui résultent de l'application de ces dispositions incombent à l'Etat, sous réserve des dispositions de l'article R. 221-6 du code de l'aviation civile et des dispositions particulières concernant les aérodromes visés à l'article R. 241-2 b.

CHAPITRE III SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE BALISAGE

Article R243-1

Le ministre chargé de l'aviation civile ou, pour les aérodromes ou itinéraires qui le concernent, le ministre chargé de la défense nationale peut prescrire le balisage de jour et de nuit ou le balisage de jour ou de nuit de tous les obstacles qu'il juge dangereux pour la navigation aérienne.

De même il peut prescrire l'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne.

Il peut également prescrire la suppression ou la modification de tout dispositif visuel, autre qu'un dispositif de balisage maritime ou de signalisation ferroviaire ou routière de nature à créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne.

Article R243-2

Sous réserve des dispositions de l'article R. 221-6 et des dispositions particulières concernant les aérodromes mentionnés à l'alinéa b de l'article R. 241-2, les frais d'installation, d'entretien et de fonctionnement des balisages aéronautiques sont à la charge de l'Etat, sauf lorsque le balisage s'applique aux lignes électriques d'une tension égale ou supérieure à 90 000 volts ou aux installations mentionnées au premier alinéa de l'article R. 244-1, auquel cas les frais sont à la charge de l'exploitant des lignes ou du propriétaire des installations.

Code de l'aviation civile

Article R243-3

Pour la réalisation des balisages visés à l'article R. 243-1 l'administration dispose des droits d'appui, de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage ainsi que du droit d'installation des dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures.

Ces droits pourront être exercés par les personnes privées éventuellement chargées du balisage.

CHAPITRE IV DISPOSITIONS PARTICULIERES A CERTAINES INSTALLATIONS

Article R244-1

A l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement en application du présent titre, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne est soumis à une autorisation spéciale du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées.

Des arrêtés ministériels déterminent les installations soumises à autorisation ainsi que la liste des pièces qui doivent être annexées à la demande d'autorisation.

L'autorisation peut être subordonnée à l'observation de conditions particulières d'implantation, de hauteur ou de balisage suivant les besoins de la navigation aérienne dans la région intéressée.

Le silence gardé à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la date de réception de la demande d'autorisation vaut accord.

Lorsque les installations en cause ainsi que les installations visées par la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie qui existent à la date du 8 janvier 1959, constituent des obstacles à la navigation aérienne, leur suppression ou leur modification peut être ordonnée par décret pris après avis de la commission visée à l'article R. 242-1.

Les dispositions de l'article R. 242-3 ci-dessus sont dans ce cas applicables.

CHAPITRE V TERRAINS RÉSERVÉS

Article R245-1

Lorsque, pour les besoins du trafic aérien, l'autorité compétente décide l'extension ou la création d'aérodromes ou d'installations destinées à assurer la sécurité de la navigation aérienne, les terrains nécessaires s'ils n'ont pas été réservés à cette destination par un plan d'occupation des sols, rendu public ou approuvé, un plan d'urbanisme approuvé ou un plan d'aménagement communal ou intercommunal, pris en considération ou approuvé, peuvent être déclarés réservés par décret en Conseil d'Etat après enquête publique dans les formes fixées par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les dispositions de l'article L. 123-9 du code de l'urbanisme sont dans ce cas applicables.

La réserve des terrains peut être complétée par l'institution de servitudes aéronautiques conformément à un plan de dégagement établi comme il est dit à l'article R. 241-4 ci-dessus.

Article R245-2

Des décrets préciseront les modalités d'application du présent titre.

TITRE V AÉROPORT DE PARIS

CHAPITRE II RÈGLES D'ADMINISTRATION, DE GESTION ET DE CONTRÔLE

SECTION I Administration et gestion

Article R252-1

Les aéroports de Paris sont gérés par un conseil d'administration assisté d'un directeur général dans les conditions définies ci-après.

Code de l'aviation civile

Paragraphe 1 Conseil d'administration

Article R252-2

Le conseil d'administration des aéroports de Paris comprend vingt et un membres:

1. Sept représentants de l'Etat, nommés par décret sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile, dont:

Deux sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile;

Un sur proposition du ministre chargé de l'économie;

Un sur proposition du ministre chargé du budget;

Un sur proposition du ministre chargé de l'environnement;

Un sur proposition du ministre chargé de la défense;

Un sur proposition du ministre de l'intérieur;

2. Sept personnalités qualifiées, nommées par décret sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile, dont:

Une choisie en raison de sa connaissance des activités de l'aéronautique civile;

Deux choisies en raison de leur connaissance des questions liées aux transports;

Trois choisies parmi les élus de la région et des autres collectivités territoriales concernées;

Une choisie parmi les élus des compagnies consulaires intéressées.

3. Sept représentants des salariés, élus conformément aux dispositions du chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

Article R252-3

Les représentants des salariés doivent remplir les conditions fixées à l'article 15 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983. Les autres membres du conseil d'administration doivent être de nationalité française et jouir de leurs droits civils et politiques.

Article R252-4

Les membres du conseil d'administration ne peuvent prendre ou conserver un intérêt direct ou indirect dans une entreprise, qu'elle soit personnelle ou sous forme de société civile ou commerciale, ou dans une filiale d'entreprise contractant avec l'aéroport, à moins qu'ils n'y soient autorisés par le ministre chargé de l'aviation civile sur proposition du conseil et après avis du contrôleur d'Etat.

Article R252-5

Chaque représentant des salariés dispose, pour l'exercice de son mandat d'administrateur, d'un crédit d'heures égal à la moitié de la durée légale du travail.

Article R252-6

Les membres du conseil d'administration sont nommés ou élus pour cinq ans.

Le nombre des membres du conseil d'administration qui ont dépassé l'âge de soixante-cinq ans ne peut être supérieur à six. Lorsque cette limite est dépassée, le membre le plus âgé est réputé démissionnaire d'office.

Les vacances par décès, démission, expiration du mandat et pour toute autre cause sont portées d'urgence par le président du conseil d'administration à la connaissance du ministre chargé de l'aviation civile. Celui-ci prend les mesures nécessaires pour assurer le remplacement des membres, autres que les représentants des salariés, qui ont cessé de faire partie du conseil, pour la durée restant à courir jusqu'au renouvellement de la totalité du conseil. Le remplacement des représentants des salariés est assuré conformément aux dispositions de l'article 16 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983.

Article R252-8

Dès sa formation le conseil d'administration se réunit sur la convocation du ministre chargé de l'aviation civile.

Le président est nommé parmi les membres du conseil d'administration et sur proposition de celui-ci, par décret en conseil des ministres.

En cas d'absence ou d'empêchement du président, le membre du conseil d'administration le plus âgé assure son intérim.

Code de l'aviation civile

Article R252-9

Le conseil d'administration établit son règlement intérieur; il peut constituer dans son sein un comité de direction dont le président fait partie obligatoirement et auquel il peut déléguer une partie de ses attributions.

Les délibérations fixant l'organisation du comité de direction et la nomenclature des affaires qui sont de sa compétence et pour lesquelles sa décision engage le conseil doivent être soumises à la ratification du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'économie et des finances.

Le comité de direction rend compte de son action au conseil d'administration.

Article R252-10

Le conseil d'administration se réunit sur la convocation de son président au moins huit fois par an. Le président est, en outre, tenu de réunir immédiatement le conseil s'il y est invité par le ministre chargé de l'aviation civile. Le tiers au moins des membres peut également, en indiquant l'ordre du jour de la séance, convoquer le conseil si celui-ci ne s'est pas réuni depuis plus de deux mois.

Le conseil ne peut valablement délibérer que lorsque la moitié au moins de ses membres en exercice assiste à la séance. Toutefois, si le quorum n'est pas atteint, une nouvelle séance du conseil pourra être convoquée sur le même ordre du jour, séparée par un intervalle de trois jours francs au moins de la première. Les délibérations seront alors valables quel que soit le nombre des membres présents.

Un administrateur peut donner mandat à un autre administrateur nommé ou élu dans le même collège de le représenter à une séance du conseil d'administration. Chaque administrateur ne peut disposer, au cours d'une même séance, que d'une seule procuration.

Les délibérations sont prises à la majorité des suffrages exprimés. Dans le cas où il est procédé à un scrutin secret, il n'est pas tenu compte des bulletins blancs ou nuls. En cas de partage des suffrages exprimés, la voix du président est prépondérante.

Les procès-verbaux sont signés par le président. Ils font mention des personnes présentes. Une ampliation est notifiée au ministre chargé de l'aviation civile.

Les membres du conseil d'administration sont tenus au secret professionnel dans les conditions prévues à l'article 378 du code pénal.

Le directeur général assiste avec voix consultative aux réunions du comité de direction et aux séances du conseil d'administration sauf lorsqu'il est discuté du compte administratif ou de sa situation personnelle. Il est également tenu au secret professionnel.

Le directeur général de l'aviation civile et le chef du service des bases aériennes siègent, avec voix consultative, au conseil d'administration des aéroports de Paris, respectivement en qualité de commissaire du Gouvernement et de commissaire du Gouvernement adjoint.

En cas d'absence ou d'empêchement du commissaire du Gouvernement, ses pouvoirs sont exercés par le commissaire du Gouvernement adjoint.

Article R252-11

Le président du conseil d'administration, président de l'aéroport, prépare les sessions du conseil, arrête l'ordre du jour de ses délibérations et veille à l'exécution des décisions prises par le conseil.

Il prépare le rapport que le conseil doit présenter chaque année sur la situation de l'aéroport et l'état des différents services. Le rapport, accompagné d'un extrait de procès-verbal de la discussion, est adressé, avant le 1er juin, au ministre chargé de l'aviation civile.

Le président exerce un contrôle permanent sur la gestion de l'aéroport.

Article R252-12

Le conseil définit la politique générale de l'aéroport.

Il a l'initiative des mesures nécessaires à la création des ressources destinées à couvrir les charges d'administration, d'entretien, d'exploitation et d'amélioration de l'aéroport. Il établit sur ces mesures un rapport annuel et le transmet au ministre chargé de l'aviation civile.

Il donne au ministre chargé de l'aviation civile son avis sur toutes les questions relevant des divers services publics et intéressant directement l'exploitation de l'aéroport.

Il exerce toutes actions judiciaires tant en demande qu'en défense.

Il passe tous actes, contrats, traités et marchés.

Il nomme aux emplois de direction.

Code de l'aviation civile

Il arrête le plan d'organisation et de fonctionnement des services de l'aéroport autres que ceux assurés directement par le ministre chargé de l'aviation civile et fixe les tableaux d'effectifs par catégories générales.

Il établit les statuts du personnel visé à l'alinéa précédent ainsi que ses échelles de traitements, salaires et indemnités qui sont approuvés par décision commune du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'économie et des finances.

Il fixe les traitements, salaires et indemnités dans le cadre des échelles approuvées et en se conformant aux règles des statuts du personnel; il arrête les tableaux d'avancement.

Il soumet à l'approbation du ministre chargé de l'aviation civile les activités aériennes autorisées sur chacun des aéroports et aérodromes en exploitation.

Il arrête chaque année, dans le cadre de la section d'opérations en capital de l'état de prévisions de recettes et de dépenses, le programme général des travaux qui est soumis à l'approbation du ministre chargé de l'aviation civile.

Il adopte l'état de prévisions de recettes et de dépenses ainsi que les comptes financiers et soumet ces documents à l'approbation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'économie et des finances.

Il prend toutes les mesures nécessaires à la réalisation des emprunts que l'aéroport est autorisé à émettre.

Il décide la mise à la disposition des usagers, sous le régime de l'occupation temporaire du domaine public, des terrains, ouvrages et installations de l'aéroport. Il décide également la délivrance des titres d'occupation du domaine public de l'Etat mentionnés au troisième alinéa de l'article R. 253-5. Un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du domaine fixe les cas dans lesquels, compte tenu de l'importance ou de la durée de l'occupation, l'accord préalable du contrôleur d'Etat ou de l'inspecteur général d'Aéroports de Paris est requis.

Il présente au ministre chargé de l'aviation civile ses propositions concernant les conditions d'établissement et de perception des redevances mentionnées au I de l'article R. 224-2 et fixe le taux de ces redevances dans les conditions prévues au C du II du même article. Il fixe les modalités d'établissement et de perception ainsi que les taux des redevances mentionnées à l'article R. 224-3 dans les conditions prévues audit article.

Il présente au ministre chargé de l'aviation civile et au ministre de l'économie et des finances ses propositions concernant les participations financières et les concessions d'affermages qu'il peut avoir intérêt à autoriser ainsi que la création de filiales.

La délibération précise dans quelles matières et dans quelles conditions le président peut déléguer sa signature au directeur général pour l'exercice desdites attributions.

Article R252-13

Doivent être soumises à l'approbation du ministre chargé de l'aviation civile les délibérations portant sur des matières touchant aux réglementations nationales et internationales.

Article R252-14

Le conseil d'administration accepte ou refuse sans autorisation spéciale les dons et legs faits sans charges ni conditions. Dans le cas contraire, l'acceptation ou le refus est autorisé par décret en Conseil d'Etat. Le directeur général peut, sans autorisation préalable, accepter provisoirement ou à titre conservatoire, les dons et legs.

Article R252-15

Les délibérations relatives aux objets sur lesquels le conseil peut décider sans soumettre sa décision à l'approbation du ministre deviennent immédiatement exécutoires si le commissaire du Gouvernement n'y fait pas opposition en séance. S'il y est fait opposition, elles deviennent exécutoires si elles n'ont pas été annulées par le ministre chargé de l'aviation civile dans un délai de quinze jours à compter de la date à laquelle il a reçu notification du procès-verbal de la délibération.

Les délibérations du conseil d'administration ne peuvent être annulées que par décision motivée.

Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à l'application des autres dispositions du présent code prévoyant des règles de contrôle particulières à certaines délibérations.

Code de l'aviation civile

Paragraphe 2 Directeur général

Article R252-16

Le directeur général est nommé par décret pris en Conseil des ministres sur la proposition faite par le ministre chargé de l'aviation civile après consultation du président du conseil d'administration.

Il peut être relevé de ses fonctions par un décret pris en conseil des ministres sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'économie et des finances.

Les fonctions de directeur général prennent fin au plus tard lorsque le titulaire atteint l'âge de soixante-cinq ans.

Article R252-17

Le directeur général agit en double qualité:

Agent d'exécution du conseil d'administration;

Agent du pouvoir central;

Il est responsable devant le conseil d'administration de l'exécution des délibérations du conseil; il établit au début de chaque année un rapport au président du conseil d'administration rendant compte du fonctionnement de ses services et de la situation générale de l'aéroport.

Il est également responsable devant le ministre chargé de l'aviation civile en ce qui concerne l'exercice des attributions qui lui sont dévolues par l'article R. 252-19.

Il peut être assisté dans l'exercice de ses fonctions par des agents qui possèdent également la double qualité d'agent d'exécution du conseil d'administration et d'agent du pouvoir central. Ces agents sont nommés et peuvent être révoqués par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article R252-18

Le directeur général est chargé de la préparation et de l'exécution de l'état de prévisions de recettes et de dépenses ainsi que de l'exécution des décisions du conseil d'administration.

Il reçoit délégation permanente dans les limites fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'économie et des finances, pris sur la proposition du conseil d'administration pour l'approbation des marchés, des baux et locations d'immeubles, des achats, ventes et réformes d'objets mobiliers ainsi que des transactions en cas de litige.

Par délégation générale du conseil et dans la limite des effectifs autorisés, il nomme à tous les emplois, sauf à celui d'agent comptable et à ceux qui sont prévus aux articles R. 252-12 et R. 252-19.

Il est consulté sur les nominations aux emplois de direction.

Les fonctionnaires de l'Etat et des collectivités publiques peuvent être mis à la disposition de l'aéroport suivant la réglementation en vigueur dans leurs corps. Ils peuvent toujours être remis à la disposition de leur administration, sans que cette mesure ait un caractère disciplinaire.

Pour l'exercice de ses fonctions telles que définies au présent article, le directeur général peut déléguer sa signature.

Article R252-19

Le directeur général en tant qu'agent du pouvoir central assure dans la zone de l'aéroport la direction des services de sécurité de la navigation aérienne. Il a, en cette qualité, autorité sur le personnel de l'Etat chargé de l'exécution de ces services.

Il coordonne, en outre, dans les limites de la circonscription de l'aéroport l'action de tous les services publics en ce qui concerne les affaires intéressant directement l'exploitation de l'aéroport. Toutes les fois qu'il y a désaccord entre le directeur général et un chef de service dépendant d'un autre département ministériel que celui de l'équipement il en est référé au ministre intéressé par ce fonctionnaire et au ministre chargé de l'aviation civile, par le directeur général.

Pour l'exercice de ses fonctions telles que définies au présent article, le directeur général peut déléguer sa signature aux fonctionnaires de l'Etat qui lui sont subordonnés.

Article R252-20

Le ministre chargé de l'aviation civile peut, après avis du conseil d'administration, désigner par arrêté un directeur général intérimaire en cas d'empêchement du directeur général.

Code de l'aviation civile

SECTION II Contrôle

Article R252-21

Un inspecteur général désigné par le ministre chargé de l'aviation civile vérifie sur place, au moins une fois par an, le fonctionnement des services de l'aéroport.

Il correspond directement, pour les besoins du service, avec le président du conseil d'administration et avec le directeur général.

Il a le droit de prendre connaissance, à toute époque, des procès-verbaux des délibérations du conseil d'administration, des registres, écritures et correspondances des fonctionnaires et agents de l'aéroport et généralement de tous les documents qu'il juge nécessaires pour apprécier la situation de l'aéroport.

Il établit chaque année un rapport d'ensemble ayant pour objet de rendre compte de la situation de l'aéroport, à la fin de l'exercice précédent, au point de vue technique, économique et financier. Ce rapport indique, s'il y a lieu, les améliorations susceptibles d'être introduites dans le fonctionnement des différents services.

Ce rapport est adressé au ministre qui le communique au président du conseil d'administration. Le conseil examine le rapport et établit ses observations, qui sont communiquées au ministre.

L'inspecteur général peut se faire assister dans l'exécution de sa mission.

CHAPITRE III REGIME FINANCIER

Article R253-1

Est établi chaque année un état de prévisions de recettes et de dépenses relatif à l'exercice suivant, comportant:

Une section d'exploitation;

Une section d'opérations en capital. Pour cette dernière section, tous les chapitres relatifs aux dépenses d'investissement ont un caractère limitatif. Toutefois, en cours d'année, lorsque l'exécution des dépenses l'exige, des virements de chapitre à chapitre peuvent, sur proposition du directeur général, être autorisés par le contrôleur d'Etat.

L'état de prévisions est présenté par le directeur général au conseil d'administration qui l'adopte dans les conditions prévues à l'article R. 252-12.

Les modifications reconnues nécessaires en cours d'exercice sont présentées et adoptées dans les mêmes conditions.

Article R253-2

La comptabilité des aéroports de Paris est tenue dans les formes prévues au plan comptable général.

Le fonctionnement comptable est assuré dans les conditions prévues pour les établissements publics à caractère industriel et commercial dotés d'un agent comptable par les articles 190 à 225 du décret du 29 décembre 1962 portant règlement général sur la comptabilité publique.

Le plan comptable particulier aux aéroports de Paris est approuvé par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'économie et des finances après avis du conseil national de la comptabilité.

Article R253-3

Les aéroports de Paris sont soumis aux règles de tutelle financière prévues par le décret du 9 août 1953 modifié relatif au contrôle de l'Etat sur les entreprises publiques nationales.

Article R253-4

Les marchés passés par les aéroports de Paris sont soumis au code des marchés publics. Toutefois, des règles appropriées à certains types d'opérations peuvent être arrêtées par le conseil d'administration, sous réserve de l'approbation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget.

Article R253-5

Les immeubles dépendant du domaine public ou privé de l'Etat dont l'administration et la jouissance sont remises aux aéroports de Paris pour leur permettre d'accomplir leur mission ne peuvent être déclassés,

Code de l'aviation civile

faire l'objet d'un transfert de gestion ou d'une affectation, d'une aliénation ou d'une location que dans les conditions et suivant les procédures prévues par le code du domaine de l'Etat pour les biens domaniaux. Le produit des ventes ainsi qu'éventuellement les indemnités d'affectation sont encaissés par l'Etat. Les aéroports de Paris ont le pouvoir de délivrer, dans les conditions prévues au II de l'article R. 57-4 du code du domaine de l'Etat, les titres d'occupation du domaine public de l'Etat en application des articles L. 34-1 à L. 34-9 dudit code et de l'article 3 de la loi n° 94-631 du 25 juillet 1994.

Article R253-6

Les immeubles appartenant en propre aux aéroports de Paris sont aliénés directement par l'établissement public suivant les conditions juridiques et financières fixées par délibération du conseil d'administration. Cette délibération est soumise au ministre chargé de l'aviation civile et devient exécutoire si, dans les quinze jours qui suivent la notification du procès-verbal au ministre, celui-ci n'a pas formulé d'opposition.

CHAPITRE IV DISPOSITIONS DIVERSES

Article R254-1

Les mesures à prendre pour l'établissement et l'exécution des projets d'aménagement de la région parisienne qui seraient de nature à influencer l'aménagement et le développement de l'aéroport ne peuvent être prises par les ministres intéressés qu'avec l'accord du ministre chargé de l'aviation civile. Il doit être notamment réservé les terrains nécessaires à l'assiette des installations de l'aéroport et à son extension éventuelle.

Article R254-2

Des conventions interviendront entre l'Etat, d'une part, les départements et les communes, d'autre part, afin de compenser les pertes de recettes qu'entraînerait pour les collectivités l'application du présent titre.

TITRE VI AÉROPORT DE BALE-MULHOUSE

Article R260-1

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est admis au bénéfice des dispositions prévues par les articles R. 224-4 et R 224-6.

Article R260-2

L'aéroport de Bâle-Mulhouse a le pouvoir de délivrer, dans les conditions prévues au II de l'article R. 57-4 du code du domaine de l'Etat, les titres d'occupation du domaine public de l'Etat en application des articles L. 34-1 à L. 34-9 dudit code et de l'article 3 de la loi n° 94-631 du 25 juillet 1994.

TITRE VIII DISPOSITIONS PENALES

CHAPITRE I SERVITUDES AERONAUTIQUES

Article R281-1

La commission prévue par l'article L. 281-4 est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile ou, pour les aérodromes ou itinéraires qui le concernent, par le ministre de la défense. Elle mentionne l'objet du commissionnement et la circonscription géographique dans laquelle l'agent commissionné a vocation, en raison de son affectation, à constater les infractions.

Article R281-2

Les agents commissionnés en application de l'article R. 281-1 prêtent serment devant le tribunal de grande instance de leur résidence administrative.

Article R281-3

La formule du serment est la suivante:

Code de l'aviation civile

"Je jure de procéder avec exactitude et probité, dans la limite des lois et règlements en vigueur, à la constatation des infractions mentionnées à l'article L. 281-1 du code de l'aviation civile".

"Je jure également de ne rien révéler ou utiliser de ce qui se rapporte à ma connaissance à l'occasion de l'exercice de mes fonctions."

CHAPITRE II PROTECTION DES AÉRODROMES, DES AÉRONEFS AU SOL ET DES INSTALLATIONS A USAGE AÉRONAUTIQUE

Article R282-1

Sans préjudice de l'application de dispositions régissant le cas des contraventions de grande voirie, ceux qui auront contrevenu aux dispositions de l'arrêté préfectoral réglementant les conditions d'exploitation de l'aérodrome seront punis:

1° De l'amende prévue par le 4° de l'article 131-13 du code pénal pour les contraventions de la quatrième classe, lorsque l'infraction aura été commise dans une zone non librement accessible au public;

2° De l'amende prévue par le 3° de l'article 131-13 du code pénal pour les contraventions de la troisième classe dans les autres cas.

Article R282-2

Pour la constatation des infractions aux dispositions des arrêtés préfectoraux pris en application des articles R. 213-4 et R. 213-6, l'habilitation prévue à l'article L. 282-11 est prononcée par le ministre chargé de l'aviation civile. Elle mentionne son objet et la circonscription géographique dans laquelle l'agent habilité a vocation, en raison de son affectation, à constater ces infractions.

Article R282-3

Les agents habilités en application de l'article R. 282-2 prêtent serment devant le tribunal de grande instance de leur résidence administrative.

Article R282-4

La formule du serment est la suivante:

"Je jure de procéder avec exactitude et probité, dans la limite de lois et règlements en vigueur, à la constatation des infractions aux dispositions des arrêtés préfectoraux réglementant les conditions d'exploitation des aérodromes".

"Je jure également de ne rien révéler ou utiliser de ce qui sera porté à ma connaissance à l'occasion de l'exercice de mes fonctions".

Article R282-5

L'employeur constitue, pour chaque agent présenté en vue de l'agrément pour l'exercice des visites de sûreté prévues à l'article L. 282-8, un dossier dont la composition et les modalités de transmission sont fixées par arrêté conjoint du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre chargé des transports, du ministre de la défense, du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des douanes.

Ce dossier d'agrément comprend notamment les pièces établissant la raison sociale du gestionnaire d'aérodrome, de l'entreprise ou de l'organisme demandeur, la raison sociale de l'employeur s'il n'est pas le demandeur, l'identité de l'agent, sa nationalité, les tâches qu'il devra exercer et son expérience professionnelle.

L'agrément est accordé pour un aérodrome déterminé sur décision conjointe du préfet et du procureur de la République territorialement compétents d'après le lieu de situation de l'aérodrome. Le préfet demande communication du bulletin numéro 2 du casier judiciaire de l'agent ou de son équivalent pour les ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne.

L'agrément est refusé, sur décision de l'une ou de l'autre des autorités susmentionnées, lorsque la moralité de la personne ou son comportement apparaissent incompatibles avec l'exercice de sa fonction. Il ne peut être accordé en cas de condamnation mentionnée au bulletin numéro 2 du casier judiciaire ou, pour les ressortissants étrangers, dans un document équivalent. Le défaut de réponse dans un délai de deux mois vaut rejet de la demande d'agrément.

Code de l'aviation civile

L'agrément est retiré pour les mêmes motifs par le préfet ou le procureur de la République. L'intéressé est préalablement avisé de la mesure envisagée et dispose d'un délai de deux mois pour présenter ses observations.

En cas d'urgence, l'agrément fait l'objet d'une suspension immédiate d'une durée maximum de trois mois. Dans ce cas, l'autorité compétente notifie en même temps le retrait envisagé et la mesure de suspension.

Article R282-6

L'employeur des personnels agréés dispense à ceux-ci une formation portant sur les principes généraux de sûreté et l'utilisation des dispositifs techniques de contrôle.

Les services compétents de l'Etat s'assurent, en effectuant les vérifications nécessaires, de la qualification des agents pour l'exercice des tâches qui leur sont confiées.

Article R282-7

I. - Les personnels agréés pour effectuer les visites de sûreté peuvent assurer, sous les ordres des officiers de police judiciaire et pour le compte de l'Etat, dans les zones non librement accessibles au public définies par arrêté préfectoral, tant en régime national qu'international, les tâches suivantes:

- a) Analyse des informations données par les appareils de contrôle comprenant notamment l'interprétation d'alarmes émises par ces appareils ou l'interprétation d'images radioscopiques, lors de la visite des personnes, des bagages à main, des bagages de soute, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules;
- b) Visite manuelle des bagages de soute, du fret, des aéronefs et des véhicules;
- c) Visite manuelle des colis postaux, en présence d'un agent de l'entreprise en charge du transport de ces objets. A cette occasion, il ne peut, en aucun cas, être porté atteinte au secret des correspondances;
- d) Vérification de l'autorisation d'accès des personnes au poste de contrôle;
- e) Inspection visuelle des bagages à main consistant à demander au passager d'ouvrir ses bagages afin d'en rendre visible le contenu. En cas de refus il peut être procédé à une visite manuelle par les personnes mentionnées à l'alinéa suivant.

Les personnels agréés font appel, pour la fouille à corps des personnes ou la visite manuelle des bagages à main à un officier de police judiciaire ou, sur l'ordre et sous la responsabilité de celui-ci, à un agent de police judiciaire ou à un policier auxiliaire ou à un gendarme auxiliaire.

II. - Dans les zones non librement accessibles au public définies par arrêté préfectoral, en régime international, les personnels agréés peuvent assurer, en outre, sous les ordres des agents des douanes et pour le compte de l'Etat, les tâches suivantes:

- a) Analyse des informations données par les appareils de contrôle comprenant notamment l'interprétation d'alarmes émises par ces appareils ou l'interprétation d'images radioscopiques, lors de la visite des bagages de soute, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules;
- b) Visite manuelle des bagages de soute, du fret, des aéronefs et des véhicules;
- c) Visite manuelle des colis postaux, en présence d'un agent de l'entreprise en charge du transport de ces objets. A cette occasion, il ne peut, en aucun cas, être porté atteinte au secret des correspondances.

III. - Les personnels agréés assurent également les tâches suivantes:

- a) La vérification du bon fonctionnement des appareils de contrôle;
- b) La vérification du bon écoulement des flux de personnes autorisées dans les systèmes de détection sans déclenchement d'alarme.

IV. - Dans le cas où une entreprise de transport aérien a recours, pour effectuer des contrôles de sûreté, à des agents agréés, ces agents ne peuvent intervenir dans les zones affectées à une autre entreprise de transport aérien et dans les opérations effectuées par une autre entreprise de transport aérien, qu'avec l'accord de cette dernière.

Article R282-8

Les modalités techniques des visites de sûreté mentionnées à l'article L. 282-8 du présent code sont fixées, selon la nature et l'objet de ces visites, par arrêtés des ministres concernés.

Article R282-9

Code de l'aviation civile

Les frais exposés par les gestionnaires d'aérodromes en matière de personnel, d'équipement ou d'aménagement pour l'exercice des missions de sûreté peuvent donner lieu à rémunération sous la forme de l'une des redevances prévues à l'article R. 224-1.

LIVRE III TRANSPORT AÉRIEN

TITRE II CONTRAT DE TRANSPORT

CHAPITRE Ier TRANSPORT DE MARCHANDISES

Article R321-1

L'action en responsabilité contre le transporteur aérien de marchandises prévue à l'article L. 321-5 doit être portée au choix du demandeur soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

Article R321-2

Les procédures de sûreté visées à l'article L. 321-7 sont applicables aux expéditions de fret ou de colis postaux destinés à être chargés à bord des aéronefs.

Article R321-3

La demande présentée par toute entreprise ou organisme sollicitant l'agrément en qualité d'expéditeur connu" doit comporter un programme de sûreté du fret aérien conforme au programme type défini par arrêté du ministre de l'intérieur, du ministre de la défense, du ministre chargé des douanes et du ministre chargé des transports.

Le programme de sûreté de l'entreprise ou de l'organisme intéressé comprend obligatoirement les éléments suivants: description du champ d'activité et de l'organisation de l'entreprise ou organisme, organisation de la sûreté, description des mesures de sûreté et moyens mis en œuvre, modalités de formation des personnels chargés de la sûreté.

L'agrément est délivré par le ministre chargé des transports, après vérification des services compétents, pour une durée de cinq ans et pour un ou plusieurs sites sur lesquels l'entreprise ou l'organisme exerce son activité. Au titre de cet agrément, l'entreprise ou l'organisme effectue sur les expéditions qui lui sont confiées les vérifications appropriées définies aux articles R. 321-6 et R. 321-7 dans le but de s'assurer qu'aucun engin explosif ou objet pouvant porter atteinte à la sûreté des vols n'est introduit à bord des aéronefs.

Article R321-4

En cas d'urgence, le ministre chargé des transports peut prononcer la suspension d'agrément prévue à l'article L. 321-7 après notification motivée à l'entreprise ou à l'organisme, pour une durée maximale de deux mois.

L'agrément est retiré par le ministre chargé des transports. L'entreprise ou l'organisme est préalablement avisé de la mesure envisagée et dispose d'un délai d'un mois pour présenter ses observations.

La suspension ou le retrait peut être prononcé pour un ou plusieurs des sites sur lesquels l'entreprise ou l'organisme exerce son activité.

Article R321-5

Un "client connu" est une personne morale constituée en conformité avec la législation d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou une collectivité territoriale, qui agit en tant qu'expéditeur, qui a établi des relations commerciales régulières avec un "expéditeur connu" et qui, par écrit, auprès de celui-ci:

- a) S'est engagé à préparer ses expéditions dans des endroits sécurisés;
- b) S'est engagé à employer pour la préparation des expéditions des personnels identifiés présentant les aptitudes requises;

Code de l'aviation civile

- c) S'est engagé à protéger ou à faire protéger les expéditions de toute intervention illicite pendant leur préparation, leur stockage et leur transport vers l'"expéditeur connu";
- d) Certifie que toutes les dispositions ont été prises pour éviter que ses expéditions contiennent un engin explosif ou un objet pouvant porter atteinte à la sûreté des vols;
- e) Accepte que l'emballage et le contenu de ses expéditions soient éventuellement examinés pour des raisons de sûreté.

Les services et établissements publics à caractère administratif de l'Etat, qui agissent en tant qu'expéditeur, qui ont établi des relations commerciales régulières avec un "expéditeur connu", et qui ont souscrit aux engagements énoncés aux a, c et e du précédent alinéa, sont assimilés à des "clients connus".

Article R321-6

L'"expéditeur connu" est tenu:

- de s'assurer que les expéditions qui lui sont remises ne sont accessibles qu'au personnel autorisé par lui, depuis leur réception jusqu'à leur livraison au transporteur aérien ou à son représentant;
- d'effectuer ou de faire effectuer la réception, la manutention, la surveillance du fret et la livraison au transporteur aérien ou à son représentant par du personnel qualifié ayant reçu une formation de sûreté appropriée.

Article R321-7

I. - Pour chaque expédition qui lui est confiée l'"expéditeur connu" doit enregistrer l'identité et l'adresse du déposant et de l'expéditeur.

Il doit conserver au moins un an l'identité et l'adresse du déposant, de l'expéditeur, ainsi que, le cas échéant, l'état descriptif de l'expédition et un document certifiant que les dispositions prévues au d de l'article R. 321-5 ont été prises.

II. - L'"expéditeur connu" est dispensé d'effectuer d'autres vérifications sur l'expédition, dans les cas suivants:

1° L'expédition est en transit sous couvert d'une lettre de transport aérien et en provenance d'un Etat mettant en œuvre un programme similaire de la sûreté du fret;

2° Le déposant est le préposé d'un "expéditeur connu" ou le préposé d'une entreprise chargée par l'"expéditeur connu" d'effectuer ce dépôt;

3° Le déposant est le préposé d'un "client connu" tel que défini à l'article R. 321-5 ou le préposé d'une entreprise chargée par le "client connu" d'effectuer ce dépôt, sous réserve que l'"expéditeur connu" s'assure:

- a) Que l'expéditeur fournit une description complète du contenu de l'expédition;
- b) De la concordance entre l'expédition et son état descriptif, selon les modalités définies par l'arrêté prévu à l'article R. 321-10.

Toutefois, ces dispenses ne s'appliquent pas si l'expédition ne correspond pas à la description l'accompagnant, ou si la description de l'expédition n'est pas disponible, ou si l'état de l'emballage révèle une anomalie.

III. - Dans les cas où il n'en est pas dispensé par les dispositions qui précèdent, l'"expéditeur connu" doit procéder aux vérifications spéciales prévues par l'arrêté prévu à l'article R. 321-10.

A défaut, l'"expéditeur connu" livre l'expédition séparément au transporteur aérien ou à son représentant. Dans ce cas, l'expédition est soumise à la visite de sûreté prévue au premier alinéa de l'article L. 321-7.

Article R321-8

Le transporteur aérien est tenu:

- de s'assurer que les expéditions qui lui sont remises ne sont accessibles qu'au personnel autorisé par lui, depuis leur réception jusqu'à leur embarquement;
- d'effectuer ou de faire effectuer la réception, la manutention, la surveillance et le transport du fret par du personnel qualifié ayant reçu une formation de sûreté appropriée.

Article R321-9

Sauf règles particulières ou exemptions prévues à l'article R. 321-11, le transporteur aérien est tenu d'effectuer ou de faire effectuer une visite de sûreté des expéditions selon les modalités prévues à l'article R. 321-10 dans les cas suivants:

Code de l'aviation civile

- a) Ces expéditions lui sont présentées par une entreprise ou un organisme qui n'est pas un "expéditeur connu";
- b) Ces expéditions lui sont présentées par un "expéditeur connu" et doivent être soumises à une visite de sûreté, en vertu du III de l'article R. 321-7;
- c) Ces expéditions sont des bagages non accompagnés ou du fret déposé directement par un expéditeur;
- d) Ces expéditions sont destinées à être embarquées sur certains vols où les contrôles prévus à l'article L. 282-8 sont imposés dans des circonstances particulières par l'Etat;
- e) Ces expéditions sont en transit sous couvert d'une lettre de transport aérien et en provenance d'un Etat ne mettant pas en œuvre un programme similaire concernant la sûreté du fret, sauf si ce même transporteur aérien a appliqué ou fait appliquer au départ des mesures de sûreté équivalentes à celles prévues au présent chapitre.

Article R321-10

Les vérifications spéciales qu'effectuent les "expéditeurs connus" dans le but de s'assurer que l'expédition est apte au transport aérien consistent à ouvrir les colis ou, à défaut, à soumettre ceux-ci à tout dispositif technique de contrôle figurant sur une liste approuvée par décision du ministre chargé des transports. Les modalités techniques de ces vérifications spéciales, ainsi que celles du contrôle de la concordance entre l'expédition et son état descriptif sont fixées par arrêté du ministre de l'intérieur, du ministre de la défense, du ministre chargé des douanes et du ministre chargé des transports. Cet arrêté fixe également les modalités techniques des visites de sûreté prévues au premier alinéa de l'article L. 321-7 qu'effectuent les transporteurs aériens.

Les vérifications spéciales qu'effectuent les "expéditeurs connus" ne peuvent être confiées qu'à des agents personnellement affectés à ces tâches et dont la liste nominative est tenue à jour par l'employeur. Ces agents doivent avoir reçu une formation portant sur les principes généraux de sûreté et l'utilisation des dispositifs techniques de contrôle.

Article R321-11

Les règles particulières ou les exemptions de procédures de sûreté applicables au fret postal, aux colis postaux, aux correspondances et au transport de la presse sont fixées par le ministre chargé des transports et le ministre chargé des postes en fonction des caractéristiques des expéditions, notamment de la taille et du poids, ainsi que des risques encourus.

CHAPITRE II TRANSPORT DE PERSONNES

Article R322-1

Il est dressé une liste nominative des passagers embarqués dont le duplicata doit se trouver à bord de l'aéronef et être communiqué sur leur demande aux autorités chargées de la police de la circulation. Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux déplacements qui comportent le retour sans escale à l'aérodrome du départ.

Article R322-2

L'action en responsabilité contre le transporteur aérien de personnes devra être exercée dans les conditions prévues à l'article R. 321-1.

TITRE III ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

SECTION I Entreprises autorisées et entreprises agréées

Article R330-1

L'autorisation d'exercer une activité de transport aérien prévue à l'article L. 330-1 est accordée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, après avis du conseil supérieur de l'aviation marchande portant notamment sur les garanties morales, financières et techniques que présente l'entreprise intéressée et sur l'opportunité de la création d'un service nouveau de transport aérien.

L'arrêté précise l'objet du transport autorisé ainsi que la ou les zones d'activité de l'entreprise.

Code de l'aviation civile

Article R330-1-1

L'exercice de l'activité de transport aérien mentionné à l'article R. 330-1 est subordonné, en ce qui concerne le respect des garanties techniques, à la détention par l'entreprise de transport concernée d'un certificat de transporteur aérien en cours de validité conformément aux dispositions des articles 2 d et 9 du règlement (C.E.E.) n° 2407/92 du 23 juillet 1992.

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile fixe les règles relatives notamment au contenu du certificat de transporteur aérien, à sa durée de validité, aux justifications à produire par les entreprises de transport aérien en vue de son obtention.

Article R330-1-2

Les directeurs de l'aviation civile en métropole ont compétence pour délivrer les certificats de transporteur aérien aux entreprises dont l'établissement principal est situé dans le ressort territorial de leur direction. Toutefois, en ce qui concerne les entreprises exploitant une flotte d'appareils dont la somme des masses maximales au décollage certifiées excède 5 000 tonnes, ainsi que dans les départements d'outre-mer, cette compétence est exercée par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article R330-2

Seules peuvent être autorisées les entreprises exerçant, à titre principal, une activité aérienne et ayant leur siège social sur le territoire de la République française.

L'entreprise doit être détenue et continuer à être détenue soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres de la Communauté européenne ou parties à l'accord sur l'Espace économique européen, ou par des ressortissants de ces Etats. Elle doit à tout moment être effectivement contrôlée par ces Etats ou ces ressortissants.

Toute entreprise ayant directement ou indirectement une participation de contrôle dans un transporteur aérien doit satisfaire aux conditions prévues à l'alinéa précédent.

Dans les sociétés par actions, le président, la majorité des membres du conseil d'administration, ainsi que le directeur général;

Dans les sociétés à responsabilité limitée, le ou les gérants ainsi que la majorité des associés;

Dans les sociétés de personnes, tous les associés en nom;

Toutes personnes physiques ayant en propriété ou exploitant une entreprise de transport aérien.

Les dispositions qui précèdent sont applicables sous réserve des clauses contraires de conventions internationales régulièrement approuvées.

Article R330-3

Les entreprises autorisées doivent fournir périodiquement, dans des conditions fixées par arrêté ministériel, des renseignements statistiques sur le trafic.

Article R330-4-1

L'autorisation mentionnée au deuxième alinéa de l'article L. 330-2 est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article R330-5

L'agrément prévu à l'article L. 330-3 pour permettre aux entreprises autorisées d'assurer le transport de passagers est accordé par le ministre chargé de l'aviation civile après avis du conseil supérieur de l'aviation marchande et sur le vu d'une enquête administrative. Cette enquête a notamment pour objet de rechercher si l'équipement technique, l'organisation administrative et les ressources financières de l'entreprise permettront d'assurer la sécurité des passagers et la régularité des services.

L'avis du conseil supérieur de l'aviation marchande porte notamment sur l'opportunité de la création d'un service de transport de voyageurs, compte tenu du réseau existant.

L'arrêté portant agrément définit la ou les zones dans lesquelles l'entreprise est autorisée à assurer le transport des passagers.

Article R330-6

L'avis du Conseil supérieur de l'aviation marchande prévu aux articles R. 330-1, R. 330-5 et R. 330-12 et au I de l'article 4 du décret n° 93-421 du 17 mars 1993 n'est pas requis lorsque l'entreprise intéressée

Code de l'aviation civile

exploite exclusivement des aéronefs d'une masse maximale au décollage inférieure à dix tonnes ou d'une capacité inférieure à vingt sièges sauf si cette entreprise exploite des services réguliers ou si son chiffre d'affaires annuel dépasse un montant équivalant à trois millions d'écus.

Article R330-7

Les programmes d'exploitation sont soumis par les entreprises agréées à l'approbation préalable du ministre chargé de l'aviation civile. Ils doivent comporter des propositions précises concernant, pour chaque ligne, les escales, les fréquences de base et les différents types d'appareils ainsi que leurs aménagements utilisés pour chaque classe au cours de la saison considérée. Ces dispositions s'appliquent également aux entreprises étrangères de transport aérien qui embarquent ou débarquent des passagers sur le territoire de la République française, sauf en ce qui concerne les transports prévus au dernier alinéa de l'article L. 330-3..

Article R330-9

Les entreprises agréées doivent présenter au ministre chargé de l'aviation civile, en vue de l'homologation de leurs tarifs, des propositions détaillées par ligne et, à l'intérieur de chaque ligne, par classe. Ces propositions doivent préciser également les conditions générales de transport ainsi que les réductions de tarifs que ces entreprises envisagent d'appliquer au cours de certaines périodes, ou au profit de certaines catégories de passagers. Ces dispositions s'appliquent également aux entreprises étrangères de transport aérien autorisées à embarquer ou débarquer des passagers par un vol régulier ou non régulier sur le territoire de la République française sauf en ce qui concerne les transports prévus au dernier alinéa de l'article L. 330-3. Les propositions peuvent être présentées soit par les entreprises directement, soit par l'intermédiaire d'une association professionnelle agréée par le ministre. A l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la réception des propositions, les tarifs sont considérés comme homologués si le ministre n'a pas fait connaître son opposition.

Article R330-10

Le contrôle de l'Etat sur les entreprises de navigation aérienne est exercé:

- a) En ce qui concerne l'exploitation technique et les conditions de travail du personnel, par le ministre chargé de l'aviation civile;
- b) En ce qui concerne l'exploitation commerciale et la réglementation administrative, dans les mêmes conditions que ci-dessus, ou s'il s'agit d'une entreprise autorisée dans un territoire d'outre-mer ou concédée par une collectivité publique autre que l'Etat par les ministres intéressés.

Article R330-11

Les entreprises autorisées doivent, sur la demande des fonctionnaires chargés du contrôle, communiquer à ceux-ci tous les documents nécessaires à l'exercice de leur mission.

Article R330-12

Le retrait de l'autorisation prévue aux articles L. 330-1 et R. 330-1 ainsi que le retrait total ou partiel de l'agrément mentionné à l'article L. 330-4 sont prononcés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile après avis du conseil supérieur de l'aviation marchande. L'entreprise est appelée à présenter ses observations devant ledit conseil.

Article R330-12-1

Le retrait du certificat de transporteur aérien est prononcé par l'autorité ayant délivré le certificat, après que le transporteur intéressé a été mis à même de présenter des observations. Toutefois, en cas d'urgence, la suspension du certificat peut être prononcée sans formalité.

Article R330-13

En outre et sans préjudice des sanctions pénales qui pourraient être infligées aux entreprises en vertu des lois et règlements en vigueur ainsi que des sanctions prévues au deuxième alinéa de l'article L. 330-4 du présent code, les mesures suivantes pourront être prises par le ministre chargé de l'aviation civile.

Code de l'aviation civile

Dans le cas de contravention aux lois et règlements visés à l'article R. 330-4 ci-dessus compromettant la sécurité des vols, le ministre chargé de l'aviation civile pourra prononcer le retrait de l'autorisation. A titre conservatoire, il peut décider la suspension immédiate des services.

Dans le cas où une entreprise agréée exploiterait un service de passagers dans des conditions différentes de celles figurant dans l'arrêté d'agrément, l'agrément qui lui a été accordé pour l'exploitation de la ligne sur laquelle l'infraction aura été constatée pourra lui être retiré.

Dans le cas où une entreprise agréée exploiterait un service de passagers ne figurant pas dans son programme approuvé en application des dispositions de l'article L. 330-3 du présent code ou pratiquerait des tarifs différents des tarifs homologués, l'agrément pourra lui être retiré.

Les mesures prévues aux alinéas qui précèdent sont prises dans les conditions fixées à l'article précédent.

Article R330-15

Sans préjudice de l'application des autres sanctions prévues par la législation en vigueur et en particulier de celles qui sont édictées par l'article L. 330-4, sera punie d'une l'amende prévue par le 5° de l'article 131-13 du code pénal pour les contraventions de la cinquième classe, toute personne qui aura contrevenu aux prescriptions des articles L. 330-1, L. 330-2 ou L. 330-3, et notamment:

1° Aura exercé une activité de transport aérien sans avoir obtenu l'autorisation prévue à l'article L. 330-1 ou sans avoir respecté les conditions ou limitations qui lui avaient été imposées dans ladite autorisation;

2° Aura, contrairement à l'article L. 330-3, omis de soumettre à l'homologation les tarifs qu'elle pratique ou pratiqué des tarifs différents de ceux qui avaient été homologués.

Sera punie de la même peine, sans préjudice de l'application des autres sanctions prévues par les conventions internationales ou par la législation en vigueur, toute personne qui aura contrevenu aux prescriptions des articles R. 330-3, R. 330-7 (alinéa 2), R. 330-9 (alinéa 2), R. 330-11 ou des règlements pris en application de l'article R. 330-4.

En cas de récidive, la peine d'amende pourra être portée à 20 000 F.

Article R330-16

Les peines d'amendes prévues à l'article R. 330-15 ci-dessus seront appliquées autant de fois qu'il aura été effectué de vols en contravention aux dispositions du 1° du premier alinéa dudit article ou qu'il aura été délivré de billets en contravention aux autres dispositions de cet article.

Article R330-17

Dans les territoires d'outre-mer, les infractions définies à l'article R. 330-15 seront punies de la peine d'amende prévue par le 4° de l'article 131-13 du code pénal pour les contraventions de la quatrième classe autant de fois qu'il est prévu à l'article R. 330-16.

Article R330-18

I. - Les modalités, autres que celles relatives à l'autorité compétente pour faire la proposition de transaction, de la transaction prévue à l'article L. 330-9 sont celles fixées par les II, III et IV de l'article R. 151-8.

II. - La proposition de transaction est faite:

1. Lorsque l'infraction a été commise outre-mer, dans les conditions prévues au I de l'article R. 151-8;

2. Par le ministre chargé de l'aviation civile dans les autres cas.

Article R330-19

La licence d'exploitation de transporteur aérien et l'autorisation d'exploiter des services aériens mentionnés aux articles L. 330-1 et L. 330-2 sont délivrées, suspendues et retirées par le préfet de région du lieu du principal établissement et, le cas échéant, du siège social de l'entreprise, lorsque l'entreprise intéressée exploite exclusivement des aéronefs d'une masse maximale au décollage inférieure à 10 tonnes ou d'une capacité inférieure à 20 sièges sauf si cette entreprise exploite des services réguliers ou si son chiffre d'affaire annuel dépasse un montant équivalant à 3 millions d'écus.

L'autorisation d'utiliser un aéronef immatriculé à l'étranger et l'autorisation d'affréter un aéronef d'un autre transporteur aérien sont délivrées aux transporteurs visés à l'alinéa précédent par le préfet de région.

Article R330-20

Code de l'aviation civile

Le ministre chargé de l'aviation civile peut, après consultation de la commission administrative de l'aviation civile prévue à l'article R. 160-3, prononcer une amende administrative à l'encontre de la personne physique ou morale qui:

1. Soit effectue un transport aérien public, sans être titulaire d'une licence d'exploitation de transporteur aérien en cours de validité lorsque celle-ci est requise en application de l'article L. 330-1;
2. Soit ne respecte pas les obligations de service public imposées conformément aux dispositions de l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92 du 23 juillet 1992;
3. Soit effectue un vol ne figurant pas dans un programme d'exploitation autorisé, conformément aux articles L. 330-2 et L. 330-3;
4. Soit ne respecte pas les dispositions relatives au dépôt et à l'homologation des tarifs prises en application de l'article L. 330-8.

Article R330-21

Les manquements visés à l'article R. 330-20 sont constatés par les fonctionnaires et agents énumérés à l'article L. 150-13.

Les dispositions prévues aux articles R. 160-2, R. 160-8, R. 160-9, R. 160-10, R. 160-13 et R. 160-14 du livre Ier du présent code s'appliquent pour l'ensemble de la procédure d'instruction, le recouvrement des amendes et le recours éventuel contre les décisions du ministre.

Article R330-22

Le ministre chargé de l'aviation civile, après avis de la commission administrative de l'aviation civile, fixe, s'il y a lieu, le montant de l'amende prévue à l'article R. 330-20 en tenant compte du type et de la gravité des manquements constatés et éventuellement des avantages qui en sont tirés. Ce montant ne peut excéder 10 000 F pour une personne physique et 50 000 F pour une personne morale. Ces plafonds sont doublés en cas de nouveau manquement commis dans le délai d'un an à compter du précédent.

TITRE IV SOCIÉTÉ AIR FRANCE

CHAPITRE Ier INSTITUTION

Article R341-1

L'autorisation prévue au troisième alinéa de l'article L. 341-1 est donnée par arrêté conjoint du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé de l'aviation civile.

Une autorisation est requise dans les mêmes formes en cas de cession de participation.

CHAPITRE II FONCTIONNEMENT

Article R342-1

Le conseil d'administration de la société Air France comprend dix-huit membres:

1° Cinq représentants de l'Etat, nommés par décret sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile, dont:

- un sur proposition du Premier ministre;
- deux sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile;
- un sur proposition du ministre chargé de l'économie;
- un sur proposition du ministre chargé du budget;

2° Six personnalités qualifiées, nommées par décret sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et choisies soit en raison de leur compétence technique, scientifique ou technologique, soit en raison de leur connaissance du transport aérien, soit en raison de leur qualité de représentant des usagers;

3° Un représentant des salariés actionnaires désigné, parmi ceux-ci, par l'assemblée générale sur proposition d'une section de l'assemblée générale composée de ces seuls actionnaires;

4° Six représentants des salariés élus par les salariés de la société Air France et de ses filiales au sens du 4 de l'article 1er de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, dans le cadre de trois collèges électoraux distincts à raison de:

- un élu par le personnel navigant technique;

Code de l'aviation civile

- un élu par le personnel navigant commercial;
- quatre élus, dont un représentant des cadres, par les autres salariés.

Les conditions de présentation des listes de candidats, définies par l'article 17 de ladite loi, s'apprécient par collège. Sous cette réserve, les élections sont organisées conformément aux dispositions du chapitre II du titre II de ladite loi et du décret n° 83-1160 du 26 décembre 1983 pris pour son application.

La durée du mandat des membres du conseil d'administration est de cinq ans. Toutefois, les membres du conseil doivent être remplacés lorsqu'ils ont perdu la qualité en raison de laquelle ils ont été nommés ou qu'ils ne remplissent plus les conditions d'éligibilité. Dans ce cas, les nouveaux membres restent en fonctions jusqu'à la date de l'expiration normale du mandat des membres du conseil qu'ils remplacent. Il peut être mis fin par décret au mandat des membres du conseil d'administration nommés par décret. Trois censeurs, nommés pour cinq ans, siègent au conseil d'administration avec voix consultative. Les deux premiers sont nommés par décret sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile, l'un sur proposition du ministre chargé de la défense, l'autre sur celle du ministre chargé du tourisme. Le troisième est nommé par l'assemblée générale ordinaire. Il peut être mis fin, à tout moment, à leurs fonctions dans les mêmes conditions.

Article R342-2

Pour leur application à la société Air France, les dispositions du titre III du livre IV du code du travail font l'objet des adaptations ci-dessous:

I. - Les représentants du personnel aux comités d'établissement sont élus dans les conditions fixées par l'article L. 433-2 du code du travail:

1. Par les ouvriers et employés;
2. Par les ingénieurs, chefs de service, techniciens, agents de maîtrise et assimilés;
3. Par les personnels navigants professionnels.

II. - Le nombre total des membres du comité central d'entreprise est déterminé comme il est dit à l'article D. 435-1 du code du travail.

Le collège du personnel navigant professionnel est représenté au sein de ce comité par trois délégués titulaires et trois délégués suppléants. La répartition de ces sièges entre les différentes spécialités de navigants fait l'objet d'un accord entre la société et les organisations syndicales représentatives; à défaut, l'inspection du travail des transports décide de cette répartition. Pour permettre cette représentation, chaque établissement dans lequel il existe un collège de personnels navigants peut être représenté par plus de deux délégués.

Article R342-3

Le président du conseil d'administration est nommé, parmi les membres du conseil d'administration et sur proposition de celui-ci, par décret, pour la durée de son mandat d'administrateur. Il peut être révoqué par décret sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile.

Article R342-5

Le ministre chargé de l'aviation civile exerce sur la société Air France le contrôle général prévu à l'article L. 342-1 dans des conditions fixées par arrêté ministériel.

Article R342-8

Peuvent faire l'objet de contrats établis conformément aux dispositions de l'article L. 342-2 les obligations d'intérêt général relatives aux services suivants:

- a) Exploitation de services réguliers de transport aérien effectués à la demande de l'Etat ou des collectivités publiques de la métropole et d'outre-mer, sur les itinéraires autres que ceux des lignes exploitées par la société Air France en concurrence avec d'autres entreprises de transport aérien;
- b) Exploitation d'aéroports ouverts à la circulation aérienne publique et d'aides à la navigation aérienne;
- c) Exploitation de types d'appareils dont l'acquisition ou l'emploi résulterait d'une obligation imposée à la société;
- d) Formation du personnel navigant jusqu'à l'obtention des brevets à l'exclusion de la qualification sur appareils nouveaux et du perfectionnement de ce personnel;
- e) Montage, à bord des appareils, d'équipements autres que ceux qui sont nécessaires à l'observation des règles et usages de la navigation aérienne commerciale;

Code de l'aviation civile

f) Toute obligation d'intérêt général portant sur un objet autre que ceux énumérés ci-dessus.

Article R342-9

Les cahiers des charges annexés aux contrats relatifs à l'exploitation de services réguliers de transport aérien doivent prévoir les types d'appareils utilisés ainsi que la fréquence minimum et maximum des services.

Ils comportent l'obligation pour la société de respecter dans l'exploitation les lois et règlements concernant la navigation aérienne, à l'exclusion de toute obligation autre que celles qui sont imposées aux entreprises françaises ou étrangères de transport aérien.

Article R342-10

Les contrats ne peuvent être révisés à la demande de l'une ou l'autre des parties que si la variation de l'ensemble des éléments de dépenses ou de recettes énumérés par le cahier des charges entraîne une augmentation ou une réduction de plus de 10 p. 100 de la charge qu'impose à la société Air France l'obligation qui a fait l'objet du contrat.

Les éléments de recettes ou de dépenses entrant en compte pour la variation comprennent notamment, d'une part, le niveau des salaires et charges sociales, le prix du combustible, des matériels ou matières utilisées, les charges d'amortissement et, d'autre part, les tarifs.

Article R342-11

Les contrats prévus aux articles précédents sont signés par le ministre intéressé et par le ministre chargé de l'aviation civile, après accord du ministre chargé de l'économie et des finances et du ministre du budget, lorsqu'ils sont conclus entre l'Etat et la société Air France.

Article R342-13

Le conseil d'administration soumet à l'approbation du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre chargé de l'économie et des finances et du ministre chargé du budget l'état indicatif annuel des prévisions de recettes et de dépenses de toute nature, ainsi que les états complémentaires en cours d'année.

Il soumet à l'approbation des mêmes ministres le statut du personnel.

A défaut de décision expresse intervenant dans le délai de deux mois à compter de la réception des délibérations, l'approbation ministérielle est considérée comme acquise de plein droit.

Article R342-15

Le directeur général de l'aviation civile et le directeur des transports aériens siègent, avec voix consultative, au conseil d'administration de la société Air France, respectivement en qualité de commissaire du Gouvernement et de commissaire du Gouvernement adjoint.

TITRE V TRANSPORTS SANITAIRES ET TRANSPORTS PAR MOYENS MILITAIRES

SECTION I Transports sanitaires

Article R351-1

Conformément à l'article 5 du décret n° 73-384 du 27 mars 1973 portant application des articles L. 51-1 à L. 51-3 du code de la santé publique relatif aux transports sanitaires privés, repris à l'article L. 351-1 du présent code, l'agrément institué par l'article L. 51-1 du code de la santé publique est délivré sur la demande de la personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'une entreprise privée de transports aériens sanitaires dès lors que :

- 1° Elle aura préalablement justifié de sa situation régulière vis-à-vis des dispositions du présent code;
- 2° Les aéronefs utilisés à ces transports répondront aux normes minimales qui figurent à l'annexe II du décret du 27 mars 1973 reprise à l'annexe I du présent article;
- 3° L'organisation de l'entreprise assure pour tout transport sanitaire la présence d'un médecin ou à défaut d'un infirmier ou d'une infirmière.

Code de l'aviation civile

SECTION II Transports par moyens militaires

Article R351-2

Dans le cas exceptionnel où des transports aériens par moyens militaires seraient effectués au profit soit de personnes privées, soit de services publics ne relevant pas du ministère chargé de la défense, ces transports donnent lieu à remboursement dans des conditions fixées par un arrêté pris par le ministre chargé de la défense et le ministre chargé du budget.

Les sommes dues au titre de ces remboursements sont versées à concurrence de 70 p. 100 au compte des versements de fonds sur les dépenses des ministères et pour le surplus, soit 30 p. 100, aux produits divers du budget. Les sommes imputées au compte des versements de fonds sur les dépenses des ministères sont rétablies au chapitre intéressé du budget au ministère de la défense.

En vue de couvrir la responsabilité civile éventuelle de l'Etat, encourue par le fait ou à l'occasion de ces transports, le ministre chargé de la défense est autorisé à contracter toutes assurances nécessaires dans des conditions fixées par un arrêté du ministre chargé du budget. Le montant des primes d'assurances est incorporé dans le prix des transports.

LIVRE IV PERSONNEL NAVIGANT

TITRE II PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

CHAPITRE Ier RÈGLES GÉNÉRALES

SECTION I Catégories

Article R421-1

Pour l'application du présent livre:

1. Les opérations aériennes d'essais et de réceptions se définissent:

a) Essais:

Toutes épreuves exécutées en vol, à terre ou à l'eau, sous la direction ou le contrôle des industriels ou des représentants de l'Etat, qui ont pour objet la recherche des caractéristiques en vue de la mise au point des aéronefs ou de leurs éléments constitutifs, et de l'établissement de leur conformité soit à des spécifications, soit à des conditions techniques de navigabilité.

Les épreuves exécutées sur des aéronefs qui comportent un élément nouveau pouvant avoir un effet appréciable sur la masse, le centrage, la résistance structurale, la fiabilité, les caractéristiques opérationnelles ou la navigabilité sont également des essais, au sens du précédent alinéa.

Les vols d'instruction destinés à l'acquisition d'un titre d'essais sont considérés comme vols d'essais.

Les opérations aériennes d'essais sont réparties en deux classes:

Classe A:

Toutes épreuves comportant l'ouverture des domaines de vol ainsi que la mise au point des systèmes pouvant affecter de façon significative les caractéristiques de vol de l'aéronef.

Classe B:

Toutes épreuves exécutées à l'intérieur des domaines de vol déjà ouverts et comportant des manœuvres au cours desquelles il n'est pas envisagé d'avoir à faire face à des caractéristiques de vol sensiblement différentes de celles qui sont déjà connues et jugées acceptables dans le cadre des opérations aériennes d'essais. Toutefois, les épreuves nécessitant un niveau de technicité équivalent à celui requis pour effectuer les épreuves définies pour la classe A appartiennent à la classe A.

b) Réceptions:

Toutes épreuves effectuées en vol, à terre ou à l'eau, en vue de contrôler la conformité individuelle d'un aéronef à la définition de type certifié dans le cas d'un aéronef civil, ou à ses spécifications techniques dans le cas d'un aéronef militaire ou appartenant à l'Etat.

2° Le transport aérien se définit:

Toute opération aérienne effectuée en vue ou pendant l'accomplissement du transport, contre rémunération ou contre salaire, de passagers, de poste ou de marchandises.

3° Le travail aérien se définit:

Code de l'aviation civile

Toute opération aérienne rémunérée qui utilise un aéronef à d'autres fins que le transport ou les essais et réceptions définis aux 1° et 2°;

Il comprend notamment l'instruction aérienne, les vols de démonstration ou de propagande, la photographie, le parachutage, la publicité et les opérations agricoles aériennes.

Article R421-2

La classification, par section ou par catégorie, du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile des sections A et B et des personnels des sections C et D est fixée après avis du conseil du personnel navigant défini à l'article R. 421-8 par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre des armées.

Article R421-3

Sont fixées par un décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre des armées, après avis du conseil du personnel navigant de l'aéronautique civile, prévu à l'article R. 421-7:

a) Les règles applicables à l'établissement et à la tenue des registres prévus aux articles L. 421-3 et L. 421-4;

b) Les conditions dans lesquelles les modifications d'inscription, le refus d'inscription, la suspension, la radiation et la réinscription peuvent être prononcées ainsi que les conditions dans lesquelles les intéressés devront justifier de leur inscription au registre.

Article R421-4

L'autorisation d'exercer une activité professionnelle en métropole ou dans les départements et territoires d'outre-mer susceptible d'être accordée aux personnes n'ayant pas la nationalité française par application de l'article L. 421-5 fait l'objet dans chaque cas particulier d'une décision prise dans le cadre des lois et règlements relatifs au contrôle du séjour et de l'emploi par:

Le ministre des armées pour la catégorie Essais et réceptions;

Le ministre chargé de l'aviation civile, pour les catégories Transport aérien et Travail aérien.

A titre exceptionnel, leur inscription sur les registres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile peut, dans chaque cas particulier, être autorisée par arrêté contresigné:

Par le ministre des affaires étrangères, le ministre chargé de l'aviation civile et le ministre des armées, pour la catégorie Essais et réceptions;

Par le ministre des affaires étrangères et le ministre chargé de l'aviation civile, pour les catégories Transport aérien et Travail aérien.

Article R421-5

La liste des brevets, licences et certificats, les conditions requises pour leur obtention, le régime, les programmes et règlements des examens y afférents, ainsi que les modalités d'exemption pour l'obtention des brevets de certaines épreuves théoriques en faveur des candidats possesseurs de certains titres français ou délivrés par l'un des Etats membres de la Communauté économique européenne ou titres étrangers sanctionnant des connaissances au moins égales à celles qui seront exigées pour ces épreuves, sont fixés, après avis du conseil du personnel navigant, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre des armées.

Aucune exemption ne peut être accordée pour l'examen pratique sauf, en ce qui concerne le brevet de pilote professionnel d'avion et le brevet de pilote professionnel d'hélicoptère, au bénéfice des détenteurs de certains brevets militaires français dans des conditions et selon les modalités qui seront fixées par arrêté pris ainsi qu'il est dit à l'alinéa précédent.

Article R421-5-1

Les conditions sous lesquelles les licences délivrées par les autres Etats membres de la Communauté économique européenne aux ressortissants des Etats membres sont acceptées, au même titre que celles délivrées par les autorités nationales, sont fixées par arrêté ministériel, après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. L'acceptation d'une licence prend la forme d'une validation.

Code de l'aviation civile

L'arrêté prévu à l'alinéa précédent est pris par le ministre chargé de l'aviation civile sauf en ce qui concerne le domaine des essais et réceptions. Dans ce dernier domaine, l'arrêté est pris par le ministre de la défense.

Article R421-6

La définition des qualifications professionnelles spéciales, les conditions de leur obtention et de leur renouvellement ainsi que les programmes et règlements des examens correspondants sont fixés, après avis du conseil du personnel navigant, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées.

Toutefois, en ce qui concerne les qualifications de type d'aéronef, leur définition et les conditions de leur obtention sont seules fixées ainsi qu'il est dit à l'alinéa précédent. Les programmes d'instruction au sol et en vol correspondant à ces qualifications sont déposés directement auprès du ministre chargé de l'aviation civile et soumis à son approbation.

SECTION II Conseil du personnel navigant professionnel

Article R421-7

Le conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est chargé:

1° De présenter aux ministres intéressés toutes propositions relatives aux programmes d'instruction, d'examens, d'entraînement et de contrôle correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel visé aux articles L. 421-6 et L. 421-7, R. 421-5 et R. 421-6;

2° De dégager les enseignements que comporte, pour l'exercice de la profession, l'évolution des techniques aéronautiques.

Article R421-8

Le conseil est rattaché au secrétariat général à l'aviation civile Il comprend trois sections qui émettent des avis soit isolément, soit en sections jumelées, soit en séance plénière.

Les trois sections sont: la section des essais et réceptions, la section du transport aérien et la section du travail aérien.

Article R421-9

Les sections sont présidées par un de leurs membres désigné par le ministre des travaux publics et des transports en ce qui concerne les sections du transport aérien et du travail aérien et par le ministre des armées en ce qui concerne la section des essais et réceptions.

Des vice-présidents peuvent également être désignés dans les mêmes conditions pour chacune des sections.

Le président de la section du transport aérien préside le conseil; le président de la section des essais et réceptions remplit les fonctions de vice-président.

Article R421-10

La section des essais et réceptions est composée comme suit:

Deux membres représentant l'aviation militaire désignés par le ministre des armées;

Un membre représentant l'aviation civile désigné par le ministre chargé de l'aviation civile;

Trois membres désignés par le ministre des armées sur propositions des organismes représentatifs de l'industrie aéronautique;

Trois membres désignés par le ministre des armées sur propositions des organismes représentatifs du personnel navigant professionnel des essais et réceptions.

Article R421-11

La section du transport aérien est constituée comme suit:

Un membre représentant l'aviation civile, désigné par le ministre chargé de l'aviation civile;

Un membre représentant l'aviation militaire, désigné par le ministre des armées;

Six membres désignés par le ministre chargé de l'aviation civile sur propositions des exploitants du transport aérien;

Six membres désignés par le ministre chargé de l'aviation civile et des transports sur propositions des organismes représentatifs du personnel navigant professionnel du transport aérien.

Code de l'aviation civile

Article R421-12

La section du travail aérien est composée comme suit:

Un membre représentant l'aviation civile, désigné par le ministre chargé de l'aviation civile;

Un membre représentant l'aviation militaire, désigné par le ministre des armées. Ce membre est le même que celui désigné par le ministre des armées pour représenter l'aviation militaire à la section du transport aérien; il ne dispose que d'une seule voix quand le conseil est réuni en séance plénière ou en sections jumelées;

Trois membres, désignés par le ministre chargé de l'aviation civile sur proposition des exploitants du travail aérien;

Trois membres, désignés par le ministre chargé de l'aviation civile sur propositions des organismes représentatifs du personnel navigant professionnel du travail aérien.

Article R421-13

Les membres du conseil sont nommés pour trois ans, par mandats renouvelables, par décision du ministre chargé de l'aviation civile, qui nomme également, selon la procédure établie aux trois articles précédents, des suppléants en nombre double de celui des titulaires.

Les membres qui viendraient à perdre la qualité en vertu de laquelle ils ont été désignés, qui se démettraient de leurs fonctions ou qui seraient déclarés démissionnaires par le ministre chargé de l'aviation civile pour défaut d'assiduité sont remplacés par des membres désignés dans les mêmes formes que ci-dessus et dont le mandat expire à la même date que celui des membres remplacés.

Article R421-14

Le conseil se réunit en séance plénière sur convocation de son président et en séance de sections jumelées sur convocation du président de section, le plus ancien des sections intéressées.

La convocation est de droit si elle est demandée par l'un des ministres intéressés ou sur renvoi d'une section.

Chaque section se réunit sur convocation de son président. La convocation est obligatoire si elle est demandée par le ministre chargé de l'aviation civile ou, en ce qui concerne la section des essais et réceptions, par le ministre des armées. Cette réunion a lieu dans le délai imparti par les demandeurs et dans le mois de la demande s'il n'en est pas fixé de plus bref.

Le président du conseil du personnel navigant et les présidents de sections peuvent convoquer, pour siéger avec voix consultative, toute personne, fonctionnaire ou non, dont le concours leur paraît utile.

Article R421-15

Aucun vote ne peut avoir lieu que si la moitié au moins des membres titulaires ou suppléants ont pris part à la délibération. Toutefois, si ce quorum n'a pu être atteint au cours de deux séances consécutives consacrées à une même affaire, il n'est plus exigé au cours de la troisième séance. Les membres absents à deux séances consécutives sans motif valable peuvent être déclarés démissionnaires d'office. Les votes ont lieu à la majorité des voix. En cas de partage, le président a voix prépondérante.

Article R421-16

Les affaires soumises au conseil du personnel navigant ou aux sections font l'objet d'un rapport.

Les rapporteurs sont choisis par le président soit parmi les membres titulaires ou suppléants du conseil, soit sur une liste de fonctionnaires ou d'agents établie par le ministre chargé de l'aviation civile, pour les sections du transport aérien et du travail aérien, et par le ministre des armées, pour la section des essais et réceptions.

Les rapporteurs qui ne sont pas membres du conseil ou de la section compétente assistent, avec voix consultative, aux séances au cours desquelles leur rapport est discuté.

Article R421-17

Le secrétariat du conseil du personnel navigant est assuré par le personnel de la direction générale de l'aviation civile. Le secrétariat de la section des essais et réceptions est assuré par le personnel de la délégation ministérielle pour l'armée de l'air.

Code de l'aviation civile

CHAPITRE II COMMANDANT DE BORD ET ÉQUIPAGE

Article R422-1

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

Cet équipage est déterminé en conformité avec les règlements en vigueur:

Dans la catégorie Essais et réceptions, par le service public chargé des opérations ou l'entreprise, en accord avec le commandant de bord;

Dans les catégories Transport aérien et Travail aérien, par l'exploitant.

La liste nominative de l'équipage est dressée avant chaque vol conformément aux règlements en vigueur.

Article R422-2

Les fonctions de commandant de bord sont exercées par un pilote.

Le commandant de bord figure en premier sur la liste de l'équipage.

En cas de décès ou d'empêchement du commandant de bord, le commandement de l'aéronef est assuré, de plein droit, jusqu'au lieu de l'atterrissage, suivant l'ordre fixé par cette liste.

CHAPITRE III CONTRAT DE TRAVAIL

Article R423-1

Les stipulations qui en vertu de l'article L. 423-1 doivent figurer obligatoirement sur le contrat de travail comportent notamment les précisions suivantes:

1° L'indemnité de licenciement qui est allouée, en application de l'article L. 423-1, sauf en cas de faute grave, au personnel licencié sans droit à pension à jouissance immédiate. Cette indemnité est calculée pour les sections A, B et C sur la base d'un mois de salaire mensuel minimum garanti par année de service dans l'entreprise et, pour la section D, sur la base d'un demi-mois par année de service, sans que l'exploitant soit tenu de dépasser le total de douze mois pour les sections A, B et C et de six mois pour la section D;

2° Le délai de préavis à observer en cas de résiliation du contrat par l'une ou l'autre des parties et qui est au minimum de trois mois, sauf en cas de faute grave.

Pour le personnel de la catégorie D, la durée du délai de préavis est égale au minimum à un mois et demi, sauf en cas de faute grave.

Article R423-2

Le commandant de bord est tenu de rendre compte à l'exploitant des circonstances qui l'ont amené à décider de l'interruption de la mission d'un membre de l'équipage.

Article R423-3

Dans le cas prévu à l'article L. 423-3, l'intéressé est invité à présenter dès sa libération un rapport sur les causes et les circonstances des mesures dont il a été l'objet.

S'il apparaît que celles-ci n'ont pas été motivées par une faute grave de sa part, le solde de son salaire lui est versé sans délai ainsi que le montant de ses frais éventuels de logement et de subsistance au cours de la période considérée.

Dans le cas contraire et après avis du conseil de discipline ou jugement, suivant le cas, s'il est établi que les circonstances de l'internement, la détention ou la captivité sont dues à une faute grave de l'intéressé, ce dernier n'aura pas droit au versement du solde de son salaire, sans préjudice des sanctions éventuelles, lesquelles pourront comporter le remboursement des sommes perçues en application de l'article L. 423-4.

Article R423-4

Dans le but d'améliorer et de perfectionner leurs connaissances professionnelles, les membres du personnel navigant pourront être appelés à suivre à terre les stages d'instruction qui seront jugés nécessaires par les chefs d'entreprises ou les autorités administratives.

Article R423-5

Code de l'aviation civile

Les éléments de rémunération du personnel navigant de l'aéronautique civile qui doivent être pris en considération pour la détermination du salaire mensuel minimum garanti et du salaire global moyen prévus au présent titre sont fixés par un arrêté ministériel.

Article R423-6

Tout employeur doit notifier avant l'exécution de toute activité aérienne à la caisse de retraite mentionnée aux articles L. 424-5 et L. 424-6 et dans les conditions précisées par le conseil d'administration de ladite caisse toute conclusion d'un contrat de travail avec un navigant professionnel ou stagiaire de l'aéronautique civile.

Faute par l'employeur d'avoir effectué cette notification, celle-ci peut l'être par l'intéressé lui-même. Aucune des prestations prévues par les chapitres IV et VI du présent titre ne peut être versée si la notification mentionnée aux deux premiers alinéas n'a pas été faite.

CHAPITRE IV INCAPACITES - MALADIES - CONSEIL MEDICAL DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

Article R424-1

Les prestations en espèces et indemnités versées en vertu de la législation sur la sécurité sociale, à l'exclusion des prestations familiales viendront en déduction des indemnités dues par l'exploitant au titre des articles L. 424-1 et L. 424-2.

Article R424-2

L'indemnité en capital versée en application de l'article L. 424-6 à un membre du personnel navigant professionnel ou stagiaire de l'aéronautique civile, lorsqu'il est frappé, à raison d'un fait survenu en cours d'exécution du contrat de travail, d'incapacité d'exercer la profession de navigant, est calculée en appliquant à l'indemnité qui lui serait due en cas d'incapacité permanente totale un pourcentage égal au taux de son incapacité; toutefois cette somme ne pourra être inférieure à 50 p. 100 de celle qui lui serait attribuée dans le cas d'incapacité totale.

L'indemnité ainsi calculée est réduite de 1 p. 100 par mois d'âge au-delà de cinquante ans sans qu'elle puisse être inférieure à 20 p. 100 du montant prévu en cas d'incapacité totale.

Les conditions d'ouverture du droit à cette indemnité sont appréciées et les modalités de calcul fixées à la date de l'incapacité définitive.

Article R424-3

Dans le cas du décès d'un navigant résultant d'un accident aérien survenu en service ou d'une maladie imputable au service et reconnue comme telle par le conseil médical de l'aéronautique civile, le conjoint non séparé de corps ni divorcé et les enfants à charge au sens de l'article R. 426-20 ont droit ensemble à une indemnité en capital qui ne peut être inférieure à trois fois ni supérieure à douze fois le plafond annuel servant de base au calcul des cotisations de sécurité sociale.

Pour chaque enfant à charge au sens de l'article R. 426-20, cette indemnité est majorée d'une somme égale au plafond annuel servant de base au calcul des cotisations de sécurité sociale.

Article R424-4

L'indemnité est versée à raison d'un tiers au conjoint non séparé de corps ni divorcé et à raison de deux tiers aux enfants à charge. La quote-part revenant aux enfants est répartie entre eux par parts égales. Lorsque le défunt ne laisse pas d'enfants à charge, l'indemnité est versée en totalité au conjoint non séparé de corps ni divorcé.

S'il n'y a pas de conjoint non séparé de corps ni divorcé, l'indemnité est versée en totalité aux enfants tributaires et répartie entre eux par parts égales.

Article R424-5

Dans les cas prévus à l'article R. 424-3, chaque ascendant du défunt a droit à une indemnité égale au plafond annuel servant de base au calcul des cotisations de sécurité sociale s'il justifie:

1° Qu'il est de nationalité française ou, s'il est étranger, qu'il a sa résidence habituelle en France;

Code de l'aviation civile

2° Qu'il est âgé de plus de soixante ans, s'il s'agit d'un ascendant du sexe masculin, et de plus de cinquante-cinq ans, s'il s'agit d'un ascendant du sexe féminin, ou s'il est atteint d'une infirmité ou d'une maladie incurable entraînant une invalidité d'au moins 70 p. 100 ou que son conjoint est atteint d'une telle infirmité ou maladie incurable. La mère veuve, divorcée, séparée de corps ou non mariée est regardée comme remplissant la condition d'âge même si elle a moins de cinquante-cinq ans lorsqu'elle a à sa charge un ou plusieurs enfants, infirmes ou âgés de moins de vingt et un ans ou sous les drapeaux;

3° Qu'il n'est pas soumis à l'impôt général sur le revenu ou qu'il n'est imposé que pour un montant ne dépassant pas celui fixé à l'article 5, 2° bis du code général des impôts, après application des abattements intervenant pour le calcul de l'impôt. Dans le cas où le demandeur est une ascendante mariée ne faisant pas l'objet d'une imposition distincte en application de l'article 6, 3°, du code général des impôts, cette condition s'apprécie au regard du mari;

4° Qu'il n'y a pas, à l'époque de la demande, d'ascendant d'un degré plus rapproché du défunt. Lorsque le défunt ne laisse pas d'ayants droit visés à l'article R. 424-3 et qu'un seul ascendant remplit les conditions requises celui-ci a droit à une indemnité double de celle visée au premier alinéa.

Article R424-6

Dans le cas d'incapacité permanente totale prévue à l'article R. 424-2, le navigant a droit à percevoir l'indemnité en capital résultant de l'article R. 424-3.

Article R424-7

Pour les accidents survenus au cours de la période comprise entre la date d'entrée en vigueur de la loi n° 53-285 du 4 avril 1953 et le 1er octobre 1955 les indemnités dues à un ayant droit ou au groupe d'ayants droit constitué par le conjoint survivant et les enfants seront réduites, s'il y a lieu, du montant des sommes qui leur auront été versées, au même titre et sous quelque forme que ce soit, par les employeurs du personnel navigant ou les assureurs substitués aux employeurs.

CHAPITRE V DISCIPLINE

Article R425-1

Le commandant de bord est tenu d'établir un rapport circonstancié dans les quarante-huit heures suivant tout accident ou incident affectant ou pouvant affecter la sécurité d'un aéronef et survenu soit au sol, soit en vol. Il en est de même pour toute infraction aux règlements de la circulation aérienne.

Ce rapport, établi en trois exemplaires, est adressé:

Aux représentants qualifiés de l'aéronautique civile ou du ministre des armées suivant que le commandant de bord appartient aux catégories Transport aérien ou Travail aérien ou à la catégorie Essais et réceptions;

A la direction de l'entreprise intéressée;

Au conseil du personnel navigant.

Le dépôt du rapport prescrit au premier alinéa du présent article tient lieu de la déclaration prévue à l'article R. 142-2..

Article R425-2

Le ministre chargé de l'aviation civile ou, s'il s'agit des essais et réceptions, le ministre des armées fait procéder à toutes investigations et enquêtes en vue de rechercher et de constater les causes des accidents ou incidents.

Article R425-3

Le ministre chargé de l'aviation civile ou le ministre des armées peut instituer une commission d'enquête dont la composition est fixée par arrêté et qui comprend obligatoirement un contrôleur en vol.

Cette commission d'enquête entend obligatoirement les représentants des entreprises intéressées ainsi que le personnel navigant mis en cause ou ses représentants.

Les rapports d'enquête sont adressés aux magistrats sur leur demande et sur décision du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre des armées, aux Etats étrangers ayant participé à l'enquête, aux départements ministériels, aux compagnies exploitantes, aux aéro-clubs, aux propriétaires de l'aéronef intéressé à l'accident et au Journal officiel pour publication.

Code de l'aviation civile

Article R425-4

Un conseil de discipline est chargé de proposer au ministre compétent l'application de sanctions à l'égard des personnes titulaires de licences et certificats qui seraient reconnues coupables de fautes commises soit dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de la profession de navigant, soit à l'occasion de vols accomplis à quelque titre que ce soit ou qui auraient encouru une condamnation définitive pour crime ou pour un délit contre la probité ou les bonnes mœurs.

Article R425-5

Le conseil de discipline de l'aéronautique civile comprend deux sections: Essais et réceptions, Transport et travail aériens. Chacune d'elles est habilitée à proposer des sanctions au nom du conseil. Le conseil peut également siéger en séance plénière. Chaque section comprend des représentants de l'administration, des exploitants et du personnel navigant professionnel. La composition et le fonctionnement du conseil sont fixés par décret en Conseil d'Etat pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre des armées.

Article R425-6

Le conseil de discipline du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile est rattaché à la direction générale de l'aviation civile.

Article R425-7

La section des essais et réceptions comprend:

Un membre représentant l'aviation militaire, désigné par le ministre des armées;

Un membre représentant l'aviation civile, désigné par le ministre chargé de l'aviation civile;

Le chef du personnel navigant du centre d'essais en vol ou son adjoint;

Deux pilotes appartenant à la catégorie des essais et réceptions, désignés l'un par l'organisation la plus représentative des entreprises employant le personnel navigant professionnel des essais et réceptions, l'autre par le ministre des armées, sur proposition des organisations les plus représentatives de ce personnel;

Deux membres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile choisis par le ministre des armées en fonction de la spécialité de la personne traduite devant le conseil sur une liste comprenant deux noms pour chacune des spécialités suivantes: pilote d'essais et de réception d'avions, pilote d'essais de planeur, pilote d'essais et de réception d'hélicoptères, ingénieur d'essais, mécanicien d'essais, radionavigant d'essais, expérimentateur d'essais parachutiste d'essais. Cette liste est arrêtée par le ministre des armées sur proposition, pour l'un des noms de chaque spécialité, du directeur du centre d'essais en vol et, pour l'autre, des organisations les plus représentatives du personnel navigant professionnel des essais et des réceptions.

Article R425-8

La section du transport et du travail aériens comprend:

Trois membres représentant l'aviation civile, désignés par le ministre chargé de l'aviation civile.

Un membre de l'organisme du contrôle en vol, désigné par le ministre chargé de l'aviation civile.

Un ancien pilote de ligne commandant de bord ayant cessé son activité professionnelle depuis moins de deux ans lors de sa nomination ou un pilote de ligne en activité, désigné d'un commun accord par la société Air France et par l'organisation la plus représentative des entreprises de transport aérien.

Deux membres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, choisis par le ministre chargé de l'aviation civile en fonction de la spécialité de la personne traduite devant le conseil sur une liste comprenant.

Deux pilotes de la catégorie transport aérien;

Deux pilotes de la catégorie travail aérien, dont un pilote d'hélicoptère.

Deux navigateurs.

Deux mécaniciens navigants.

Deux radionavigants.

Deux membres du personnel navigant commercial du transport aérien.

Deux photographes navigants professionnels;

Deux parachutistes professionnels;

Code de l'aviation civile

Cette liste est arrêtée par le ministre chargé de l'aviation civile sur proposition des organisations les plus représentatives du personnel navigant professionnel du transport et du travail aériens.

Article R425-9

Les membres du conseil sont nommés pour deux ans. Leur mandat est renouvelable. Des suppléants peuvent être désignés dans les mêmes formes que les membres titulaires. Les personnes ayant encouru une condamnation inscrite à l'extrait n° 2 du casier judiciaire ou l'une des sanctions prévues à l'article R. 425-18 ne peuvent faire partie du conseil de discipline. Cessent de faire partie du conseil de discipline les membres qui viennent à perdre la qualité en vertu de laquelle ils ont été désignés, qui se démettent de leurs fonctions ou qui sont déclarés démissionnaires par le ministre compétent pour absence non justifiée à deux séances consécutives. Tout membre du conseil dont le mandat est interrompu est remplacé pour le temps à courir jusqu'à l'expiration de ce mandat.

Article R425-10

Le ministre des armées, pour la section des essais et réceptions, et le ministre chargé de l'aviation civile, pour la section du transport et du travail aériens, désignent un président et un vice-président parmi les membres titulaires ou suppléants de la section.

Lorsqu'il siège en séance plénière, le conseil est présidé par le plus âgé des présidents de section.

Article R425-11

La section des essais et réceptions est saisie par le ministre des armées. La section du transport et du travail aériens est saisie par le ministre chargé de l'aviation civile.

Le ministre des armées, le ministre chargé de l'aviation civile ainsi que le président de la section saisie peuvent décider qu'une affaire doit être soumise au conseil siégeant en séance plénière.

Article R425-12

Le président de la section compétente du conseil notifie à la personne traduite devant le conseil les poursuites dont elle est l'objet, lui fait connaître les griefs articulés à son encontre et l'invite à présenter ses observations par écrit.

L'intéressé dispose à cet effet d'un délai fixé par le président, qui ne peut être inférieur à dix jours à compter de la date à laquelle il a reçu notification des poursuites.

Le président convoque l'intéressé à une date telle que ce dernier puisse disposer, compte tenu du temps normal nécessaire à son déplacement, d'un délai minimum de cinq jours avant sa comparution pour prendre connaissance de son dossier au secrétariat de la section.

Article R425-13

Le président choisit un rapporteur soit parmi les membres titulaires ou suppléants du conseil, soit sur une liste de personnalités établie par le ministre des armées pour la section des essais et réceptions et par le ministre chargé de l'aviation civile pour la section du transport et du travail aériens.

Le rapporteur entend toutes personnes et recueille toutes informations utiles à l'instruction de l'affaire.

La section compétente du conseil entend les personnes dont l'audition est jugée utile, le rapporteur en son rapport, l'intéressé en sa défense. Ce dernier peut se faire assister ou représenter soit par un avocat inscrit au barreau, soit par un membre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

Au cas où l'intéressé néglige de comparaître ou de se faire représenter, le conseil ou la section compétente peut passer outre et délibère valablement.

Les débats ne sont pas publics.

Article R425-14

Les délibérations du conseil et des sections ont lieu hors la présence de l'intéressé et de son représentant ou défenseur.

Les délibérations sont secrètes. Les ministres compétents peuvent prononcer la radiation des membres ou rapporteurs qui auraient méconnu cette disposition.

Un vote ne peut avoir lieu que si la moitié au moins des membres titulaires ou suppléants sont présents. Les votes ont lieu au scrutin secret et à la majorité des voix. En cas de partage des voix, le président fait connaître le sens de son vote et fait jouer sa voix prépondérante.

Code de l'aviation civile

Le rapporteur ne prend pas part au vote s'il n'est pas membre titulaire du conseil ou de la section ou s'il ne remplace pas un membre titulaire.

"Le conseil ou les sections doivent faire connaître leur avis au ministre compétent dans un délai de vingt jours après la fin des auditions prévues à l'article R. 425-13.

Article R425-15

Le secrétariat de la section des essais et réceptions est assuré par le personnel du ministre chargé des armées. Celui de la section du transport et du travail aériens est assuré par le personnel de la direction générale de l'aviation civile. Celui du conseil siégeant en séance plénière est assuré par le secrétariat de la section dont le président préside le conseil.

Le secrétariat assiste aux séances et aux délibérations. Il est tenu au secret.

Article R425-16

Quand la commission d'enquête prévue à l'article R. 425-3 conclut à une faute professionnelle, un double du dossier est adressé directement au conseil de discipline de l'aéronautique civile.

Article R425-17

L'intéressé peut récuser les membres du conseil dans les conditions prévues par les articles L. 731-1 et suivants du code de l'organisation judiciaire.

Article R425-18

Les sanctions disciplinaires relevant de la compétence du conseil de discipline sont:

Le blâme;

Le retrait temporaire avec ou sans sursis d'une ou de plusieurs licences ou qualifications;

Le retrait définitif d'une ou de plusieurs licences ou qualifications;

La radiation du registre prévu à l'article L. 421-4;

Le retrait temporaire avec ou sans sursis de la validation d'une ou plusieurs licences;

Le retrait définitif de la validation d'une ou plusieurs licences.

Lorsque la sanction concerne un navigant ayant obtenu la validation d'une licence étrangère, le ministre chargé de l'aviation civile ou, dans le domaine des essais et réceptions, le ministre de la défense informe l'autorité aéronautique étrangère ayant délivré la licence.

Article R425-19

En cas de présomption grave au sujet de la responsabilité du commandant de bord ou d'un membre de l'équipage et en attendant les conclusions du conseil de discipline, le ministre compétent peut suspendre l'intéressé de ses fonctions pour une durée qui en aucun cas n'excédera deux mois.

L'intéressé bénéficie pendant la durée de la suspension de son salaire minimum garanti.

CHAPITRE VI RETRAITES

Article R426-1

Les personnels navigants professionnels de l'aéronautique civile inscrits sur les registres spéciaux prévus à l'article L. 421-3 et à l'article R. 421-3 qui exercent la profession de navigant de manière habituelle à titre d'occupation principale ainsi que les navigants détenteurs de la carte de stagiaire sont obligatoirement affiliés à la caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile régie par l'article L. 4 du code de la sécurité sociale et sous réserve des dispositions du présent chapitre par les articles 43 à 58 du décret n° 46-1378 du 8 juin 1946.

L'affiliation à la caisse de retraite, au titre du régime de retraite et du régime d'assurance, des personnels répondant aux conditions de l'alinéa précédent et employés par une entreprise étrangère est accordée ou maintenue par décision du conseil d'administration de la caisse de retraite sur la demande de ladite entreprise concernant l'ensemble des membres du personnel en cause ou, à défaut sur la demande individuellement présentée par les navigants intéressés appartenant à cette entreprise. Le conseil

Code de l'aviation civile

d'administration de la caisse de retraite fixe s'il y a lieu en chaque cas les conditions d'adaptation des sections I et II du présent chapitre.

Article R426-2

La caisse de retraite est administrée par un conseil d'administration comprenant:

a) Douze administrateurs titulaires représentant les employeurs, nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile au vu des propositions présentées par:

- la société Air France et les organisations professionnelles des employeurs du transport et du travail aériens, à raison de neuf membres;
- les organismes représentatifs de l'industrie aéronautique, à raison d'un membre;
- les ministères employeurs de personnel navigant professionnel, à raison de deux membres.

Douze administrateurs suppléants sont désignés dans les mêmes conditions.

b) Douze représentants des affiliés, dont trois retraités.

Les représentants des affiliés sont élus par ceux-ci pour trois ans au scrutin de liste, à la représentation proportionnelle, à la plus forte moyenne, sans panachage ni vote préférentiel. Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de la tutelle des industries aéronautiques précise les modalités de ce scrutin, notamment le nombre des collèges électoraux, la répartition des affiliés et le nombre de leurs représentants pour chacun des collèges.

Douze administrateurs suppléants sont élus dans les mêmes conditions. Ce mandat des administrateurs est renouvelable.

Le président et le vice-président sont élus en son sein par le conseil d'administration, à la majorité des deux tiers des membres présents, sous réserve que le nombre d'administrateurs présents soit supérieur à la moitié du nombre total des membres dont le conseil est composé.

La durée du mandat du président et du vice-président est de trois ans. Ce mandat est renouvelable.

En cas de partage égal des voix, le président a voix prépondérante.

Les administrateurs suppléants siègent aux séances du conseil d'administration en cas d'empêchement des administrateurs titulaires. Ils remplacent les titulaires en cas de vacance définitive en cours de mandat.

Article R426-3

Un commissaire du Gouvernement désigné par arrêté conjoint des ministres chargés respectivement du budget, de la sécurité sociale et de l'aviation civile assiste aux délibérations du conseil.

Hors le cas d'exécution immédiate à la suite d'une approbation expresse, les décisions du conseil sont exécutoires de plein droit dans un délai de vingt jours après leur communication aux ministres mentionnés au premier alinéa. Toutefois, elles peuvent être annulées, dans ce délai, par décision de l'un desdits ministres lorsqu'elles sont illégales ou susceptibles de mettre en péril l'équilibre financier de la caisse.

Article R426-4

L'équilibre financier de la caisse de retraite doit être assuré par ses seules ressources. Au cas où il serait constaté que les ressources sont insuffisantes pour assurer le service intégral des prestations prévues au présent décret, celles-ci seraient réduites au prorata.

SECTION I Définitions

Article R426-5

a) Salaire brut

Le salaire brut s'entend après déduction des indemnités afférentes aux activités au sol indépendantes de la fonction de navigant et des indemnités représentatives de frais.

Pour les navigants exerçant hors de France métropolitaine, il est tenu compte d'un salaire brut fictif exprimé en francs métropolitains et déterminé annuellement par le conseil d'administration. Ce salaire brut fictif représente approximativement la rémunération qu'aurait en métropole un navigant de même ancienneté pour une activité similaire. Lorsque l'intéressé n'est pas obligatoirement assujéti au régime de sécurité sociale applicable en France métropolitaine et dans les départements d'outre-mer ou à un régime de protection sociale similaire en vigueur dans les territoires d'outre-mer, ledit salaire est majoré d'un neuvième du plafond de la deuxième tranche mentionnée au e du présent article.

Code de l'aviation civile

Les salaires bruts réels et les salaires bruts fictifs éventuellement majorés prévus à l'alinéa précédent sont plafonnés à la limite supérieure de la deuxième tranche définie au e du présent article.

b) Indice de variation des salaires

L'indice de variation des salaires du dernier exercice civil connu est constaté chaque année au 1er juillet par le conseil d'administration et appliqué au 1er janvier suivant.

Pour déterminer cet indice, la caisse calcule, pour chacune des spécialités du personnel navigant telles qu'elles sont définies par le conseil d'administration, le salaire moyen brut non plafonné du dernier exercice civil connu relatif aux navigants âgés de plus de trente ans et de moins de quarante-neuf ans au 1er janvier dudit exercice. A cet effet, la masse salariale de chaque spécialité est divisée par un effectif théorique, lui-même déterminé en divisant par 360 le nombre de jours ayant donné lieu à cotisations. Le coefficient d'évolution des salaires par spécialité résulte du rapport entre ce salaire moyen non plafonné et celui de l'exercice précédent.

En vue d'établir le coefficient global d'évolution des salaires, chaque coefficient d'évolution des salaires par spécialité est pondéré en fonction de l'effectif des navigants de plus de trente ans et de moins de quarante-neuf ans de la spécialité correspondante. Cette pondération s'effectue en multipliant ledit coefficient par l'effectif théorique de la spécialité. Le coefficient global d'évolution des salaires résulte du rapport entre la somme des produits ainsi obtenus et l'effectif théorique global toutes spécialités confondues.

L'indice annuel de variation des salaires du dernier exercice civil est égal au produit de l'indice de l'année antérieure par le coefficient global d'évolution des salaires entre les deux années précédant immédiatement l'exercice en cours. Pour déterminer, dès le début de cet exercice, le niveau des salaires servant à liquider les pensions, ainsi que les limites de tranches de salaires servant aux cotisations, cet indice sera corrigé des taux d'évolution du salaire brut moyen annuel par tête versé par les entreprises non financières, non agricoles, pour l'année civile considérée et l'exercice précédent. Ces taux sont ceux prévus par le rapport mentionné à l'article 32 de l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959 et annexé au projet de loi de finances des années considérées. Pour les années antérieures à la date d'application du décret n° 95-825 du 30 juin 1995, les indices à prendre éventuellement en considération sont fournis par le tableau annexé au présent code.

c) Salaire moyen indexé de carrière

Pour chacune des annuités ou fractions d'annuités validées à titre onéreux, le salaire indexé est obtenu en divisant le salaire brut plafonné défini au a du présent article, ayant servi d'assiette aux cotisations, par l'indice corrigé de variation des salaires défini au b ci-dessus. Le salaire moyen indexé de carrière est obtenu en divisant la somme des salaires indexés par le nombre d'annuités validées à titre onéreux. Toutefois, et sous réserve du paragraphe d du présent article, lorsque l'affilié ne bénéficie pas des dispositions prévues au e de l'article R. 426-13 et réunit plus de vingt-cinq annuités validées à titre onéreux, les salaires afférents aux vingt-cinq meilleures annuités sont seuls pris en compte dans le calcul.

Lorsque la durée totale des services civils et des services de guerre précédés et suivis de services civils est supérieure à vingt-cinq ans, seuls sont pris en compte pour le calcul du salaire moyen les salaires afférents aux meilleures années de services civils, le nombre de ces années étant fixé à la différence entre vingt-cinq ans et la durée des services de guerre.

Le salaire moyen indexé ainsi obtenu constitue une constante pour le calcul des arrérages de pension pour l'intéressé.

d) Salaire moyen indexé majoré

Lorsque l'affilié réunit plus de vingt-cinq annuités à titre onéreux, il est tenu compte partiellement, pour le calcul de la pension, des périodes supplémentaires, que celles-ci aient été validées à titre onéreux ou qu'elles l'aient été à titre gratuit au titre du g de l'article R. 426-13. Les services ainsi validés à titre gratuit doivent avoir été précédés et suivis de services civils.

Le calcul de la pension s'effectue dans les conditions précisées par la formule suivante:

(formule non reproduite voir JORF 1er juillet 1995 p. 9869 et p. 9870).

e) Tranches de salaires

Pour l'application du présent chapitre, le salaire annuel est divisé en deux tranches pour l'année de base 1962. Les limites des tranches de salaires retenues sont les suivantes:

Première tranche de 0 à 38 400 F;

Code de l'aviation civile

Deuxième tranche de 38 400 à 86 400 F;

Chaque année, ces limites sont réévaluées au 1er janvier par l'indice corrigé de variation des salaires défini au point b du présent article.

f) Valeur du fonds de retraite.

La valeur du fonds de retraite est exprimée par N, en nombre d'années.

La caisse calcule chaque année la valeur N, égale au solde du fonds de retraite au 31 décembre de l'année précédente, après les versements prévus à l'article R 426-27, divisé par le montant des prestations servies au titre de ce fonds au cours du dernier exercice.

Les valeurs de N seront arrondies au quart d'année le plus proche sur décision du conseil d'administration.

En cas de modification des règles comptables ou fiscales servant de base à l'établissement de la valeur au 31 décembre du fonds de retraite, il est procédé pour l'année où survient cette modification au calcul de:

- la valeur N selon les anciennes règles, d'une part (N 0);

- la valeur N selon les nouvelles règles, d'autre part (N 1).

Le ratio $k = N 1 / N 0$ appelé coefficient de raccordement s'applique alors à l'ensemble des valeurs absolues N utilisées, afin de neutraliser les effets de ces modifications techniques.

SECTION II Cotisations

Article R426-6

Les personnels affiliés à la caisse lui sont redevables selon les modalités fixées par le conseil d'administration d'une cotisation égale à 6 p. 100 de leur traitement brut plafonné défini à l'article R. 426-5 a.

La cotisation de l'affilié est précomptée par son employeur lors de chaque paie.

Article R426-7

Les employeurs des personnels affiliés à la caisse lui versent une cotisation égale à 12 p. 100 du traitement brut plafonné défini à l'article R. 426-5 a.

Article R426-8

Les cotisations prévues aux articles R. 426-6 et R. 426-7 sont appelées à concurrence d'un pourcentage des taux de base dénommé taux d'appel, qui est fonction de la valeur N, définie au f de l'article R. 426-5, au 31 décembre du pénultième exercice.

Le taux d'appel est fixé pour une période de douze mois commençant au 1er janvier. Il est déterminé en utilisant la valeur de N du pénultième exercice, par les formules suivantes:

a) Lorsque N est supérieur à 2, le taux d'appel en pourcentage est égal à $118 - 3 N$.

Le conseil d'administration peut faire évoluer ce taux dans un intervalle E de plus ou moins 1,5.

Toutefois, à compter de la date d'application du décret n° 95-825 du 30 juin 1995, et pour une durée de deux ans, E prend les valeurs suivantes:

- la 1re année: - 6 p. 100;

- la 2e année: - 6 p. 100;

b) Lorsque N est inférieur ou égal à 2, le taux d'appel en pourcentage est égal à $124 - 6 N$.

Article R426-9

Sur demande des intéressés, les cotisations des personnels navigants des essais réception, des parachutistes professionnels et des personnels navigants contractuels de la sécurité civile régis par le décret n° 94-1047 du 6 décembre 1994 et engagés à titre principal dans les opérations aériennes de lutte contre les feux de forêt sont majorées de 50 p. 100. Dans ce cas, les cotisations des employeurs sont majorées dans la même proportion.

Les majorations prévues ci-dessus ne sont plus appliquées lorsque le nombre d'annuités calculé en fonction des dispositions de l'article R. 426-13 atteint le nombre nécessaire pour l'ouverture du droit à pension à taux plein, conformément aux dispositions des articles R. 426-11-1 et R. 426-11-2. Au-delà de cette limite, ces personnels et leurs employeurs continueront à cotiser selon les dispositions prévues aux articles R. 426-6, R. 426-7 et R. 426-8.

Code de l'aviation civile

Article R426-10

Les charges afférentes aux opérations mentionnées aux b et c de l'article R. 426-27 sont couvertes par des cotisations distinctes assises sur le salaire brut plafonné défini à l'article R. 426-5 dont les taux respectifs sont fixés par décision du conseil d'administration de la caisse de retraite.

Si la somme des taux de ces cotisations est inférieure ou égale à 3 p. 100 du salaire brut plafonné, les cotisations sont supportées pour les deux tiers par les employeurs et pour un tiers par les affiliés.

Si la somme de ces taux est comprise entre 3 et 4 p. 100, la contribution des employeurs est limitée à 2 p. 100, l'excédent de contribution étant à la charge intégrale des affiliés.

Si la somme de ces taux dépasse 4 p. 100, la fraction excédentaire est supportée pour les deux tiers par les employeurs et pour un tiers par les affiliés.

SECTION III Constitution du droit à pension

Article R426-11

Une pension de retraite est servie à l'affilié qui en demande la liquidation à partir d'un âge déterminé, dans les conditions précisées aux articles suivants.

Cette pension est dite à taux plein si l'affilié compte un nombre déterminé d'annuités acquises au titre des services valables pour la retraite tels qu'ils sont définis à l'article R. 426-13.

Lorsque l'intéressé compte moins que ce nombre d'annuités au titre de services valables pour la retraite, il a droit à une pension proportionnelle.

Article R426-11-1

Le droit à pension à taux plein d'un affilié est ouvert aux conditions suivantes:

Avoir atteint l'âge de cinquante ans;

Avoir validé un nombre d'annuités au moins égal à:

25, lorsque N est supérieur ou égal à 7;

(32 - N), lorsque N est supérieur à 2 et inférieur à 7;

30, lorsque N est inférieur ou égal à 2.

Article R426-11-2

Le droit à pension proportionnelle d'un affilié est ouvert aux conditions suivantes:

Avoir atteint l'âge de cinquante ans;

Avoir été affilié pour la première fois au régime prévu par le présent chapitre à une date antérieure d'au moins quinze ans à la date d'ouverture du droit;

Avoir validé un nombre d'annuités au moins égal à:

(75 - âge), lorsque N est supérieur ou égal à 7;

(82 - N) - âge lorsque N est inférieur à 7.

Article R426-11-3

Lorsque l'affilié ne réunit pas le nombre d'annuités visé à l'article précédent, calculé pour un âge fixé à soixante ans, le droit à pension proportionnelle, sans application des coefficients d'anticipation prévus à l'article R. 426-18-1, est ouvert à l'âge de soixante ans sous réserve des dispositions plus favorables des accords de coordination, et des exceptions prévues à l'article R. 426-15-2.

Article R426-11-4

Pour l'application des dispositions des articles R. 426-11-1, R. 426-11-2 et R. 426-18-1, les valeurs de N à utiliser sont:

- celle du pénultième exercice pour une entrée en jouissance au cours du 1er semestre;

- celle du précédent exercice pour une entrée en jouissance au cours du 2e semestre.

-

Article R426-12

Code de l'aviation civile

Sera comptée pour une annuité entière toute année ayant donné lieu à versement de cotisations pendant douze mois et au cours de laquelle l'affilié aura accompli un nombre d'heures de vol égal à trois fois la durée du travail normal mensuel définie par les articles D. 422-1 à D. 422-7 pour les avions à hélices et par les articles D. 422-8 à D. 422-15 pour les avions à réaction.

Ce minimum d'heures de vol pourra être abaissé par décision du conseil d'administration, notamment pour les essais et réceptions et le travail aérien.

Le minimum de sauts requis pour les parachutistes professionnels sera fixé par le conseil d'administration.

Toute annuité pour laquelle le minimum d'heures de vol ou de sauts n'aura pas été accompli par l'affilié ne sera comptée que pour une fraction d'année, calculée proportionnellement au nombre d'heures de vol ou de sauts effectués.

Toutefois, le conseil d'administration pourra décider de ne pas faire application de cette disposition à certains navigants qui n'auraient pu effectuer le nombre d'heures de vol ou de sauts requis pour leur catégorie en raison de circonstances exceptionnelles.

Article R426-13

Sont considérées comme valables pour la retraite:

- a) Les périodes de services civils effectifs accomplis en qualité de navigant postérieurement à la date d'application du régime;
- b) Les périodes de services civils effectifs accomplis en qualité de navigant antérieurement à la date d'application du régime;
- c) Les périodes d'incapacité médicale temporaire ayant donné lieu au paiement de tout ou partie du salaire dans les cas prévus aux articles L. 424-1 et L. 424-2;
- d) Les périodes d'incapacité médicale temporaire, au-delà de celles visées au c, ayant donné lieu au versement de prestations servies par un régime de prévoyance à adhésion obligatoire;
- e) Les périodes d'inaptitude temporaire sans solde liées à la maternité dans le cadre de la suspension d'un contrat de travail de navigant;
- f) La durée des services militaires obligatoires d'appel, de maintien et de rappel sous les drapeaux effectués en temps de paix dans les armées françaises si les intéressés justifient par ailleurs de quinze ans de services visés aux a, b, c, et d ci-dessus, et si ces services militaires n'ont pas été validés dans un autre régime de retraite visé aux articles L. 711-1 et L. 731-1 du code de la sécurité sociale;
- g) Dans la limite de la moitié des services civils, la durée des services de guerre ou assimilés effectués dans les armées françaises ou alliées sous réserve que ces services n'aient pas été validés dans un autre régime visé au f; les services de guerre dits "assimilés" sont constatés par le conseil d'administration en application des dispositions législatives et réglementaires applicables au régime général de la sécurité sociale;
- h) La durée des services militaires accomplis en temps de paix en qualité de navigant, au-delà de la durée légale, autres que ceux visés au f, par les personnels titulaires d'un brevet de personnel navigant militaire, sous réserve que ces services n'aient pas donné lieu à constitution de pension;
- i) Les périodes d'interruption involontaire pour événements de guerre antérieurs au 1er juin 1946 en ce qui concerne les affiliés qui, avant ces événements, remplissaient les conditions prévues à l'article R. 426-1, sous réserve qu'ils aient repris par la suite une activité professionnelle de navigant;
- j) Dans la limite d'un an, les périodes postérieures à la première affiliation consacrées à l'acquisition d'une qualification de navigant professionnel de l'aéronautique civile n'ayant pas donné lieu à rémunération;
- k) La durée des services civils effectués en qualité de navigant avant le 27 avril 1951 par le personnel navigant en congé du personnel navigant de l'armée de l'air ou de l'aéronavale et par le personnel dégagé des cadres de l'armée au titre de la loi n° 46-607 du 5 avril 1946;
- l) Outre les périodes de services civils mentionnés au b, la moitié de la durée des services ayant donné lieu à la majoration de cotisation dans les conditions prévues à l'article R. 426-9;
- m) Les périodes de chômage ayant donné lieu à versement des prestations en application des dispositions du titre V du livre III du code du travail, si le contrat de travail précédent était un contrat de navigant ayant entraîné versement des cotisations à la caisse;
- n) Les périodes de préretraite indemnisées par le Fonds national de l'emploi;

Code de l'aviation civile

o) Sous réserve qu'elles ne donnent pas lieu à constitution d'un droit à pension dans un autre régime de retraite visé au f ci-dessus, certaines périodes de suspension de l'activité de navigant déterminées par décret;

p) Les périodes d'inactivité sans solde, liées au travail à temps alterné dans le cadre d'un contrat de travail à durée indéterminée, sous réserve qu'elles ne donnent pas lieu à prestations dans le régime ou à cotisations dans un autre régime.

Article R426-14

Les services mentionnés aux a, c et l de l'article R. 426-13 ne sont pris en compte que si les cotisations prévues aux articles R. 426-6 à R. 426-10 ont été acquittées sur les salaires versés aux intéressés pendant lesdites périodes.

Les services mentionnés aux f, h, i, j et o de l'article R. 426-13 ne peuvent être pris en compte que moyennant le versement par l'intéressé, pour chaque année à valider, de la double cotisation définie aux articles R. 426-6, R. 426-7 et R. 426-8 et des cotisations prévues à l'article R. 426-10, assise sur le premier salaire annuel brut perçu après reprise d'activité normale, à l'exclusion des rémunérations des périodes de stage, de formation ou de contrôle.

Les services mentionnés aux m et n de l'article R. 426-13 sont pris en compte pour la durée de versement des prestations moyennant le versement par l'intéressé, pour chacune des périodes à valider, de la double cotisation (affiliés et employeurs) résultant des articles R. 426-6, R. 426-7 et R. 426-8 et des cotisations prévues à l'article R. 426-10 assises sur les prestations brutes perçues ou sur le dernier salaire annuel brut d'activité, au choix de l'intéressé.

Toutefois, lorsque l'Union nationale pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (UNEDIC) verse des cotisations pour la retraite complémentaire du bénéficiaire des prestations servies par elle, les services mentionnés au m sont pris en compte, pour la durée de versement des prestations, sur la base d'un salaire recomposé, qui est calculé, pour ladite durée, en divisant le montant des cotisations versées par l'UNEDIC par le taux des cotisations (affiliés et employeurs) résultant des articles R. 426-6, R. 426-7, R. 426-8 et R. 426-10. Ces services pourront être pris en compte, pour la durée de versement des prestations, sur la base de la totalité du salaire annuel brut d'activité, moyennant le paiement par l'intéressé des cotisations (affiliés et employeurs) résultant des mêmes articles, assises sur le salaire annuel brut d'activité déduction faite du salaire recomposé.

Les services mentionnés aux b et k de l'article précédent ne peuvent être pris en compte que moyennant le rachat des droits correspondant aux cotisations prévues à l'article R. 426-6, assises sur les salaires réels pour les services accomplis après le 31 décembre 1945.

Les services mentionnés au d de l'article R. 426-13 sont pris en compte pour la durée des versements des prestations moyennant le versement par l'intéressé, pour chaque période à valider, de la double cotisation (affiliés et employeurs) définie aux articles R. 426-6 à R. 426-10, assises sur les prestations brutes perçues.

Les services mentionnés aux e et p de l'article R. 426-13 sont pris en compte pour leur durée pour l'application de l'article R. 426-11. Moyennant le versement par l'intéressé de la double cotisation (affiliés et employeurs) définie aux articles R. 426-6 à R. 426-10 assise sur le dernier salaire annuel brut précédant ces périodes, ils seront pris en compte pour l'application de l'article R. 426-16-1.

Pour les versements de cotisations mentionnées au deuxième alinéa et les rachats de droits mentionnés au cinquième alinéa du présent article, lorsque les années de perception des salaires retenus pour l'assiette sont antérieures au 1^{er} janvier 1946, ces salaires sont remplacés par les salaires forfaitaires annuels déterminés par arrêté ministériel. Dans tous les cas de rachat, les cotisations correspondantes seront multipliées par le rapport entre l'indice corrigé de variation des salaires défini au point b de l'article R. 426-5 et celui de l'année à laquelle correspond le salaire retenu pour l'assiette.

Article R426-15-1

Le droit à pension peut être ouvert par anticipation:

a) Pour les pensions à taux plein, postérieurement au quarante-cinquième anniversaire, avec application des coefficients de minoration prévus à l'article R. 426-18;

b) Pour les pensions proportionnelles, à l'exception de celles visées à l'article R. 426-11-3, postérieurement au cinquantième anniversaire, si l'intéressé ne justifie pas du nombre de jours validés nécessaires à l'ouverture du droit à pension proportionnelle conformément aux dispositions du deuxième

Code de l'aviation civile

alinéa de l'article R. 426-11-2, avec application des coefficients actuariels d'anticipation prévus à l'article R. 426-18-1.

Article R426-15-2

Le droit à pension est ouvert à la date de l'incapacité définitive pour les affiliés reconnus par le conseil médical de l'aéronautique civile incapables définitivement à l'exercice de la profession, soit que l'incapacité soit due à un accident du travail au sens de la législation française ou à une maladie imputable au service aérien, soit que l'affilié soit invalide au sens de l'article L. 341-1 du code de la sécurité sociale; toutefois, ces dispositions ne s'appliquent que:

1. Si l'affilié remplissait les conditions prévues à l'article R. 426-1 lorsque la cause de l'incapacité ou de l'invalidité est survenue;
 2. S'il cotisait à la caisse de retraite;
 3. En cas d'accident du travail, si les causes retenues pour la reconnaissance de l'accident du travail sont identiques à celles qui sont retenues par le conseil médical pour déclarer l'incapacité définitive.
- Dans le cas correspondant au 3 de l'alinéa qui précède, l'entrée en jouissance de la pension est fixée à la date d'ouverture du droit, si la demande est formulée par son bénéficiaire dans le délai de six mois qui suit la notification de la décision d'imputabilité ou d'invalidité qui l'établit.

En ce qui concerne les affiliés reconnus par le conseil médical de l'aéronautique civile atteints d'une invalidité entraînant l'incapacité définitive à l'exercice de la profession, l'ouverture du droit à pension peut prendre effet à compter de la date à laquelle les intéressés remplissent l'une et l'autre des deux conditions suivantes:

- avoir atteint l'âge de cinquante ans;
- avoir été affilié pour la première fois au régime prévu par le présent chapitre à une date antérieure d'au moins quinze ans à la date d'ouverture du droit.

Article R426-15-3

Le droit à pension est ouvert, sans coefficient d'anticipation, à l'expiration des durées de versement des allocations d'assurance mentionnées à l'article L. 351-3 du code du travail pour tout affilié licencié alors que son contrat de travail était un contrat de navigant. Ces dispositions s'entendent si l'intéressé a plus de cinquante ans et plus de 5 400 jours validés conformément à l'article R. 426-13.

Article R426-15-4

La jouissance de la pension est subordonnée à la cessation de toute activité de navigant, ou de membre d'équipage, inscrits ou non sur les registres spéciaux, exercée dans les catégories: essais et réception, transport aérien, travail aérien, tant en France qu'à l'étranger.

Sauf disposition particulière contraire, l'entrée en jouissance d'une pension pour laquelle un droit est ouvert prend effet le premier jour du mois suivant la réception de la demande. Le conseil d'administration détermine les conditions de présentation des demandes ainsi que les modalités de suspension des pensions en cas de reprise d'activité.

Article R426-16-1

La pension est déterminée sur la base du salaire moyen indexé de carrière défini au c de l'article R. 426-5 ou, le cas échéant, sur la base du salaire moyen indexé majoré défini au d de l'article R. 426-5.

Ce salaire est divisé en deux tranches conformément au e de l'article R. 426-5. A chacune d'elles est attribué, pour toute annuité validée définie à l'article R. 426-13, dans la limite de vingt-cinq, un taux de pension égal à 1,85 p. 100 pour la première tranche et à 1,4 p. 100 pour la deuxième tranche. La somme obtenue est multipliée par l'indice de variation des salaires corrigé applicable à la date de liquidation de la pension.

Si l'affilié a eu au moins trois enfants, la part de la pension correspondant à la première tranche définie à l'article R. 426-5 e est majorée de 2,5 p. 100.

Pour la période de jouissance comprise entre l'âge auquel l'affilié aura atteint le nombre d'annuités nécessaires pour l'ouverture du droit à pension et soixante ans, la pension mensuelle est, pour toute annuité validée dans la limite de vingt-cinq ans, assortie d'une majoration dont le taux est fixé à 1,21 pour dix mille de la limite supérieure de la deuxième tranche de salaire définie au point e de l'article R. 426-5 pour les affiliés bénéficiant des prestations d'un régime légal obligatoire d'assurance maladie

Code de l'aviation civile

maternité et à 1,69 pour dix mille pour les affiliés ne bénéficiant pas de ces mêmes prestations à titre personnel ou d'ayant droit.

Article R426-16-2

Les pensions sont revalorisées au 1er janvier et au 1er juillet de chaque année.

Le taux de revalorisation appliqué à titre provisionnel au 1er janvier est égal à la moitié du taux annuel pratiqué au 1er juillet précédent.

Le taux de revalorisation annuel appliqué au 1er juillet est déterminé par les formules ci-dessous:

a) Lorsque N est supérieur à 2, le taux de revalorisation en pourcentage est égal à:

(formule non reproduite).

Le conseil d'administration peut faire varier ce taux dans un intervalle E de plus ou moins 0,5 p. 100;

b) Lorsque N est inférieur ou égal à 2, le taux de revalorisation en pourcentage est égal à:

(formule non reproduite).

Dans ces formules:

Ic représente le pourcentage de variation des prix à la consommation hors tabac France entière publié par l'I.N.S.E.E. pour les douze mois de l'année précédente;

N est la valeur définie au f de l'article R. 426-5.

Article R426-17

En cas de décès ou d'incapacité permanente totale à la suite d'un accident aérien survenu en service et en cas de décès à la suite d'une maladie reconnue imputable au service aérien, le nombre d'annuités pris en compte pour le calcul de la pension directe ou des pensions de réversion et d'orphelin est fixé à vingt-cinq quelle que soit l'ancienneté effective. Toutefois, il ne peut en aucun cas être supérieur au nombre maximal d'annuités que l'intéressé aurait pu totaliser s'il avait cotisé jusqu'à l'âge de soixante ans, ou jusqu'à l'âge atteint à la date de l'accident si celui-ci est postérieur au sixième anniversaire.

En cas d'incapacité définitive à exercer le métier de navigant résultant d'un accident aérien survenu en service ou d'une maladie imputable au service aérien, le nombre d'annuités acquises pris en compte est égal à la somme des annuités acquises au titre de l'article R. 426-13 et d'annuités complémentaires. Le nombre des annuités complémentaires est égal à la moitié de la différence entre vingt-cinq annuités et celles acquises au titre de l'article R. 426-13, sans pouvoir excéder la moitié de la différence entre soixante ans et l'âge atteint lors de l'incapacité définitive. En cas d'abandon de la profession pour des raisons autres que de santé, l'imputabilité au service aérien doit avoir été demandée dans les deux ans suivant la cessation d'activité.

Article R426-18

Dans le cas de jouissance anticipée avant l'âge de cinquante ans, à l'exception des situations visées à l'article R. 426-15-2, de la pension mentionnée au a de l'article R. 426-15-1, la pension annuelle calculée conformément aux prescriptions du présent chapitre est affectée des coefficients de minoration suivants: (tableau non reproduit).

Article R426-18-1

I. - Dans les cas de jouissance anticipée après cinquante ans de la pension mentionnée au b de l'article R. 426-15-1, mais à l'exception des situations visées aux articles R. 426-15-2 et R. 426-15-3, la pension annuelle calculée conformément aux prescriptions du présent chapitre est affectée d'un coefficient d'anticipation compris entre 0,6 et 1 résultant de la formule suivante:

Coefficient d'anticipation:

(formule non reproduite).

dans laquelle:

- a = 0, si N est supérieur ou égal à 7;

- a = 1, si N est inférieur à 7;

- TT est le temps total validé en jours.

II. - Toutefois, ce coefficient d'anticipation ne sera pas appliqué aux personnels navigants, nés avant le 1er janvier 1955, non actifs à la date d'application du décret n° 95-825 du 30 juin 1995, et qui justifieront, pour le personnel féminin d'au moins dix ans de services valables pour la retraite tels que définis à l'article R. 426-13, et pour le personnel masculin d'au moins quinze ans.

Code de l'aviation civile

Article R426-19

1. En cas de décès d'un affilié en activité ou titulaire d'une pension en cours de jouissance ou d'un droit à pension différé, le conjoint survivant apte à recevoir et chacun de ses enfants à charge ont droit à une pension.

a) La pension de réversion au profit du conjoint survivant apte à recevoir est égale à un pourcentage de la pension de l'affilié fixé par décision du conseil d'administration entre un minimum de 55 p. 100 et un maximum de 60 p. 100.

b) La pension au profit de chacun des enfants à charge est égale à 12 p. 100 de la pension de l'affilié. Toutefois, le total des pensions ainsi allouées ne peut dépasser 100 p. 100 de la pension de l'affilié. S'il y a excédent, il est procédé à une réduction temporaire des pensions des orphelins.

S'il n'y a pas ou s'il n'y a plus de conjoint apte à recevoir, la pension de réversion mentionnée au a) ci-dessus est attribuée aux enfants à charge à titre de pension temporaire, la pension visée au premier alinéa du b) ci-dessus étant maintenue à chacun d'eux dans la limite du maximum fixé à l'alinéa précédent.

2. Si l'affilié décédé était en activité ou titulaire d'une pension en cours de jouissance, l'ouverture du droit à la pension de réversion est immédiate.

Si l'affilié décédé était titulaire d'un droit à pension différée et si la condition de quinze annuités de services valables pour la retraite est remplie, l'ouverture du droit à la pension de réversion est ajournée jusqu'à la date à laquelle il aurait atteint l'âge d'ouverture du droit à sa pension. Toutefois, l'ouverture du droit à la pension ne peut être postérieure au cinquantième anniversaire du conjoint survivant. Cette entrée en jouissance est immédiate s'il y a au moins un enfant à charge.

Si la condition de quinze annuités valables pour la retraite n'est pas remplie, l'ouverture du droit à la pension de réversion est ajournée jusqu'à ce que le conjoint survivant soit âgé de cinquante-cinq ans sauf s'il y a deux enfants à charge.

L'entrée en jouissance de la pension de réversion est fixée à la date d'ouverture du droit, à condition que la demande soit formulée par le bénéficiaire de la pension, dans un délai de six mois suivant la date d'ouverture du droit.

3. La pension de l'affilié, servant à déterminer la pension de réversion et les pensions temporaires visées ci-dessus, est celle qui est définie aux premier, deuxième et troisième alinéas de l'article R. 426-16-1, majorée s'il y a lieu, compte tenu des dispositions de l'article R. 426-17.

Si l'affilié décédé n'avait pas atteint l'âge de soixante ans au moment de son décès et tant que le conjoint survivant n'aura pas atteint le même âge, la pension de l'affilié servant à déterminer la pension de réversion est assortie d'une majoration dont le taux est fixé à 1,21 pour dix mille de la limite supérieure de la deuxième tranche de salaire défini au e de l'article R. 426-5 si le conjoint survivant relève d'un régime légal obligatoire d'assurance maladie-maternité et de 1,69 pour dix mille dans le cas contraire. Cette majoration est prise en compte, dans le calcul de la pension, jusqu'à la date à laquelle l'affilié décédé aurait atteint son soixantième anniversaire.

Article R426-20

Sont considérés comme enfants à charge pour l'application du présent code les enfants légitimes, les enfants naturels dont la filiation est légalement établie, les enfants adoptés ainsi que les enfants à la charge de l'affilié décédé lorsque seule une filiation directe en a interdit l'adoption, s'ils sont âgés de moins de vingt et un ans et s'ils n'exercent pas une activité rémunérée, sauf si cette dernière leur procure un salaire inférieur au salaire servant de base de calcul aux allocations familiales.

Sont assimilés aux enfants à charge, après leur vingt et unième anniversaire, les enfants atteints d'une infirmité permanente les mettant dans l'impossibilité de gagner leur vie, à la condition qu'ils aient été atteints de l'infirmité au jour du décès de l'affilié ou avant leur vingt et unième anniversaire si celui-ci est postérieur au décès de l'affilié.

Article R426-21

Le bénéfice des dispositions de l'article R. 426-19 est reconnu aux enfants adoptés sous réserve que la cessation des fonctions de l'affilié soit postérieure à l'acte d'adoption et, dans ce cas, les conditions d'antériorité prévues à l'article R. 426-22 pour le mariage sont exigées au regard de l'acte ou du jugement.

Article R426-22

Code de l'aviation civile

Le conjoint est inapte à recevoir dans les cas suivants:

1. En cas de mariage contracté moins de deux ans avant le décès de l'affilié retraité, sauf si un ou plusieurs enfants sont issus du mariage ou si l'affilié est décédé à la suite d'une maladie ou d'un accident imputables au service aérien, ou s'il avait obtenu ou était en droit d'obtenir une pension d'invalidité; le mariage doit dans tous les cas être antérieur à l'événement qui a entraîné la cessation des fonctions ou la mort de l'affilié.
2. En cas de remariage; toutefois, le conjoint remarié, s'il est redevenu veuf ou s'il est divorcé ou séparé de corps peut, sur sa demande, recouvrer son droit à pension; la pension de réversion ainsi servie est éventuellement diminuée de la ou des pensions de réversion qu'il percevrait par suite du décès de son ou de ses nouveaux conjoints.

Article R426-23

Lorsque, au décès de l'affilié ou du pensionné, il existe un conjoint survivant et un ou plusieurs conjoints divorcés aptes à recevoir, la pension de réversion est répartie entre le conjoint survivant et le ou les conjoints divorcés, au prorata de la durée respective de chaque mariage.

Au décès de l'un des bénéficiaires, sa part accroîtra la part des autres, dans les conditions fixées ci-après, sauf réversion du droit au profit des enfants à charge issus du mariage du bénéficiaire et de l'affilié.

Lorsqu'il existe des ayants cause de deux ou plusieurs lits, par suite d'un ou plusieurs mariages antérieurs de l'affilié ou du pensionné, la pension de réversion du bénéficiaire décédé est divisée en parts égales entre chaque lit représenté par le conjoint survivant ou le ou les conjoints divorcés aptes à recevoir ou par un ou plusieurs enfants à charge.

Si un lit cesse d'être représenté, sa part accroîtra celle du ou des autres lits.

Article R426-24

Les pensions de retraite sont servies mensuellement et à terme échu.

Le conseil d'administration fixe les montants de la pension en deçà desquels le versement est effectué soit trimestriellement, soit annuellement.

Lorsque le montant de la pension doit donner lieu à un versement annuel, le bénéficiaire peut recevoir sur sa demande, et au plus tôt à l'âge d'ouverture des droits, un capital égal au montant des doubles cotisations versées chaque année et indexées par le rapport entre l'indice de variation des salaires applicable au cours de l'année de la liquidation et l'indice de variation des salaires en vigueur au cours de l'année de versement de ces cotisations. Lorsque l'affilié décède avant d'avoir perçu le capital ou la pension annuelle prévus aux deux alinéas précédents, son conjoint apte à recevoir reçoit sur sa demande un capital ou une pension annuelle au plus tôt à la date à laquelle l'affilié décédé aurait atteint l'âge d'ouverture de ses droits à pension. A défaut de conjoint apte à recevoir, ce versement est effectué au profit des enfants qui, à la date d'ouverture des droits à pension, rempliraient les conditions fixées par l'article R. 426-20 pour être considérés comme à charge.

Article R426-25

Les affiliés qui ont reçu le capital mentionné au premier alinéa de l'article R. 426-24 applicable avant l'entrée en vigueur du décret n°84-469 du 18 juin 1984 et qui remplissent les conditions fixées à l'article R. 426-11 peuvent bénéficier d'une pension servie sous déduction du montant de la rente à capital aliéné correspondant au capital perçu, revalorisée par l'indice de variation des salaires entre la date de versement du capital et la date de versement de la pension de retraite.

Article R426-26

Il est institué un fonds social en vue de permettre au conseil d'administration de mener une action sociale par aide individuelle en faveur d'anciens navigants ou de leurs ayants droit ou des personnes qui étaient à charge des navigants ou d'anciens navigants lors du décès de ceux-ci. Cette action sociale pourra revêtir la forme de financement accordé à des établissements ou services assurant l'hébergement des retraités, l'aide à la dépendance partielle ou totale, l'hébergement en foyers pour handicapés, l'aide aux enfants handicapés ayants droit.

Le conseil d'administration est chargé de définir les procédures de fonctionnement du fonds social, auquel il pourra affecter chaque année un crédit dans la limite de 1 p. 100 des cotisations encaissées au

Code de l'aviation civile

cours de l'exercice précédent dans les trois autres fonds. Les sommes qui n'auront pas été utilisées à la fin d'un exercice sont reportées à l'exercice suivant.

Article R426-27

Les opérations de la caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile sont suivies dans trois sections financièrement autonomes:

- a) Section dite Fonds de retraite, chargée de suivre les opérations prévues par le présent chapitre, à l'exception de celles visées aux b et c ci-dessous;
- b) Section dite Fonds spécial, chargée de suivre les opérations prévues par le dernier alinéa des articles R. 426-16-1 et R. 426-19 3 ainsi que par l'article R. 426-17 y compris les prestations de retraite ou les pensions de réversion et d'orphelins versées entre la liquidation des droits conformément à cet article R. 426-17 et l'âge normal d'entrée en jouissance de la retraite;
- c) Section dite Fonds d'assurance chargée de l'application des articles L. 424-5 et L. 424-6;
- d) Il est procédé, au 31 décembre de chaque année, au reversement sur le fonds de retraite des excédents éventuels de chacun des deux autres fonds, constatés au-delà des plus élevées des valeurs suivantes:

Fonds spécial: 900 millions de francs;

Neuf fois le montant des prestations annuelles versées apparaissant au dernier bilan approuvé.

Fonds d'assurance: 200 millions de francs;

Cinq fois le montant des cotisations annuelles apparaissant au dernier bilan approuvé.

SECTION VII Dispositions transitoires

Article R426-28

Les navigants et anciens navigants ainsi que leurs ayants droit peuvent, sur leur demande, faire prendre en compte les services civils répondant aux conditions du présent code et antérieurs à la date d'application du régime de retraite à la catégorie professionnelle dont ils relèvent moyennant le rachat des cotisations prévues à l'article R. 426-6 assises sur les traitements réels pour les services accomplis après le 31 décembre 1945 et sur les traitements forfaitaires annuels figurant au tableau annexé à l'arrêté interministériel du 21 mai 1953 pour les services antérieurs au 1er janvier 1946. Les cotisations correspondantes seront multipliées par le rapport de l'indice de l'année de versement des cotisations à celui de l'année à laquelle correspond le traitement retenu pour l'assiette.

CHAPITRE VII DISPOSITIONS PÉNALES

Article R427-1

Sera puni de l'amende prévue par le 5° de l'article 131-13 du code pénal pour les contraventions de la cinquième classe tout employeur qui, en ce qui concerne le personnel navigant, aura contrevenu aux dispositions de l'article L. 212-1 du code du travail et des décrets mentionnés à l'article L. 212-2 du même code. Les contraventions donneront lieu à autant d'amendes qu'il y aura de navigants employés en méconnaissance des dispositions précitées.

Toute infraction à la réglementation relative à la durée du travail du personnel navigant entraîne le retrait de la licence du contrevenant, qui est prononcé par le ministre chargé de l'aviation civile en ce qui concerne les catégories Transport aérien et Travail aérien et par le ministre des armées en ce qui concerne le personnel de catégorie Essais et réceptions, pour une durée qui ne pourra être inférieure à quinze jours ni supérieure à deux mois.

CHAPITRE VIII DISPOSITIONS COMMUNES

Article R428-1

Est considéré comme accident aérien pour l'application du présent titre tout accident du travail survenu à bord d'un aéronef. Sont assimilés à des accidents aériens:

Code de l'aviation civile

- 1) Tout accident du travail qui se produit sur le lieu de départ ou d'arrivée prévu ou imposé par les circonstances au cours des travaux et manœuvres nécessités par le départ ou l'arrivée;
- 2) Les accidents survenus lors de sauts en parachute;
- 3) Les accidents du travail survenus au sol ou sur plan d'eau lors de l'ensemble des exercices prévus par la réglementation ou demandés par les employeurs pour l'acquisition ou le maintien de la validité des brevets, licences, certificats et qualifications professionnels des navigants, ainsi que des accidents survenus lors d'exercices utilisant des moyens reproduisant au sol des agressions susceptibles d'être rencontrées en vol (accélération, vibrations, altitude, environnement).

TITRE III PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL

CHAPITRE III REDEVANCES

Article R433-1

La délivrance des titres aéronautiques aux navigants non professionnels donne lieu au versement de redevances dont les modalités d'établissement et de perception ainsi que le montant sont fixés par arrêté conjoint du ministre de l'économie et des finances, du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre des départements et territoires d'outre-mer.

LIVRE V DISPOSITIONS RELATIVES A LA FORMATION AÉRONAUTIQUE

TITRE III FONDS DE PRÉVOYANCE DES SPORTS AÉRIENS

SECTION I Organisation et fonctionnement

Article R530-1

La gestion financière du fonds de prévoyance des sports aériens institué par l'article L. 530-1 pour couvrir les risques courus par les personnes qui pratiquent, à titre non professionnel, le vol sans moteur, le vol à moteur et le parachutisme dans les associations sportives et les centres de sports aériens est assurée par la caisse des dépôts et consignations. Au début de chaque année, les crédits ouverts au ministre chargé de l'aviation civile, pour le fonds de prévoyance des sports aériens sont ordonnancés au profit de la caisse des dépôts et consignations. A la fin de chaque exercice budgétaire, la caisse des dépôts et consignations fait connaître au ministre chargé de l'aviation civile la somme restant disponible au fonds de prévoyance des sports aériens, laquelle est reportée à l'année budgétaire suivante.

Article R530-2

Les opérations de recettes et de dépenses effectuées par le fonds de prévoyance des sports aériens font l'objet d'un compte spécial ouvert dans les écritures de la caisse des dépôts et consignations.

Les recettes comprennent:

Les crédits inscrits au budget du ministre chargé de l'aviation civile pour le fonds de prévoyance des sports aériens et, éventuellement, les revenus et arrérages et le produit du remboursement des valeurs acquises, à l'aide des disponibilités;

Le montant des dons et legs;

Les recettes extraordinaires.

Les dépenses comprennent:

Les indemnités payées aux victimes d'accidents ou à leurs ayants droit;

Le montant des frais de toute nature auquel donne lieu le fonctionnement du fonds de prévoyance.

Article R530-3

Les indemnités sont attribuées aux victimes d'accident ou à leurs ayants droit, par décision du ministre chargé de l'aviation civile, après avis d'une commission composée comme suit:

Un conseiller d'Etat, président.

Le directeur général de la caisse des dépôts et consignations ou son délégué.

Code de l'aviation civile

Le directeur du budget ou son délégué.

Le chef du service des transports aériens, ou son délégué.

Le chef du service de la formation aéronautique et du contrôle technique, ou son délégué.

Le chef du service des personnels et de la gestion à la direction générale de l'aviation civile, ou son délégué.

Le président du conseil médical de l'aviation civile.

Le président de la fédération nationale aéronautique ou son délégué.

Le chef du centre national ou son délégué.

Le secrétariat de la commission est assuré par le service de la formation aéronautique et du contrôle technique.

Article R530-4

La commission, qui est également consultée sur toutes les questions de principe qui lui sont soumises par le ministre chargé de l'aviation civile, procède à toutes les enquêtes et investigations qu'elle juge utiles; le cas échéant, elle recueille l'avis de tout organisme ou de toute personne susceptible de l'éclairer soit sur l'imputabilité, soit sur le taux de l'invalidité.

SECTION II Attribution et paiement des indemnités

Article R530-5

Des indemnités sont attribuées, dans les conditions fixées aux articles suivants, aux personnes inscrites dans les centres et les associations de sports aériens ou à leurs ayants droit, en raison de la mort ou de l'invalidité causée par un accident aérien au cours de l'instruction reçue ou de l'entraînement aérien effectué dans ces associations ou centres, selon les directives, les consignes générales et les ordres particuliers donnés par les autorités qualifiées.

Article R530-6

Est considéré comme accident aérien tout accident qui se produit dans une des circonstances ci-après:

1° Soit à bord d'un aéronef, soit à la montée ou à la descente, soit encore sur le lieu de départ ou d'arrivée, mais dans ce dernier cas uniquement au cours des travaux et manœuvres nécessités par le départ ou l'arrivée, sans qu'il soit d'ailleurs fait de distinction entre les départs et arrivées prévus et ceux qu'imposeraient les circonstances;

2° Soit au cours d'un saut en parachute, soit au cours d'un exercice nécessaire pour l'entraînement exclusif à l'exécution de ce saut.

Le décès, déclaré en exécution de l'article L. 142-3, des personnes disparues au cours de l'instruction reçue ou de l'entraînement aérien effectué dans une association ou un centre est considéré comme un décès survenu à la suite d'un accident aérien.

Article R530-7

Les indemnités prévues à l'article R. 530-5 sont fixées comme suit:

1° En cas d'invalidité permanente, après consolidation de la blessure et fixation du pourcentage définitif d'invalidité, la victime de l'accident reçoit une indemnité de:

675 F pour une invalidité de 25 à 29 p. 100;

1 350 F pour une invalidité de 30 à 34 p. 100;

2 025 F pour une invalidité de 35 à 39 p. 100;

2 700 F pour une invalidité de 40 à 44 p. 100;

3 375 F pour une invalidité de 45 à 49 p. 100;

4 050 F pour une invalidité de 50 à 54 p. 100;

4 725 F pour une invalidité de 55 à 59 p. 100;

5 400 F pour une invalidité de 60 à 64 p. 100;

6 075 F pour une invalidité de 65 à 69 p. 100;

6 750 F pour une invalidité égale ou supérieure à 70 p. 100.

Ces allocations sont majorées de 30 p. 100 si la victime était mariée (non séparée de corps) au moment de l'accident. Lorsque le degré d'invalidité atteint au moins 70 p. 100 l'allocation indiquée ci-dessus est majorée de 3 000 F par enfant mineur ou à charge vivant, légitime ou naturel reconnu.

Code de l'aviation civile

2° En cas de décès, le conjoint non divorcé ni séparé de corps, à condition que le mariage ait été contracté antérieurement à l'accident, les enfants mineurs ou à charge, légitimes ou naturels reconnus et les ascendants à charge reçoivent une indemnité fixée comme suit:

a) Pour la veuve, un capital de 4 500 F;

b) Pour chacun des enfants 3 000 F. Cette indemnité est majorée de 50 p. 100 pour les orphelins de père et mère, et pour les orphelins dont la mère est inhabile à recevoir une indemnité;

c) Pour chacun des ascendants, à la condition qu'il soit établi que la victime en était effectivement le soutien avant son décès, une indemnité globale et forfaitaire de 3 000 F.

Les veuves, enfants et ascendants ne peuvent prétendre à une indemnité si, avant le décès, la victime avait déjà perçu une indemnité d'invalidité permanente au titre du fonds de prévoyance des sports aériens.

Il faut entendre par enfant à charge, pour l'application des 1° et 2° qui précèdent, l'enfant qui, quel que soit son âge, est atteint d'une maladie incurable ou d'une infirmité le rendant inapte à tout travail rémunéré.

Article R530-8

Les dispositions ci-dessus sont applicables aux bénéficiaires du fonds de prévoyance des sports aériens pour les accidents survenus à compter du 15 février 1973.

Article R530-9

Le pourcentage définitif d'invalidité des victimes d'accident est fixé en appliquant le barème prescrit aux centres médicaux de réforme pour les bénéficiaires des dispositions du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre notamment de son article L. 9-1 et des tableaux annexés au livre Ier de ce code. Ce pourcentage est fixé après consolidation de la blessure sur la proposition d'un médecin assermenté de l'administration. Ce pourcentage n'est pas susceptible de révision ultérieure.

Article R530-10

Les indemnités seront attribuées dans les conditions fixées par le présent titre pour tous les accidents aériens survenus au cours de l'instruction reçue ou de l'entraînement aérien effectué dans les associations ou centres, à partir du 1er janvier 1953.

Article R530-11

Les indemnités prévues par le présent titre sont incessibles et insaisissables sauf application des dispositions relatives à l'obligation alimentaire.

L'incessibilité et l'insaisissabilité ne sont opposables qu'aux cessionnaires ou créanciers dont le titre est antérieur à la décision qui attribue l'indemnité.

Si le titre est postérieur à ladite décision, l'incessibilité et l'insaisissabilité sont opposables aux cessionnaires ou créanciers jusqu'à concurrence de 75 p. 100 du montant de l'allocation.

LIVRE VI DISPOSITIONS DIVERSES

Article R611-1

Le décret fixant conformément à l'article L. 611-1 la répartition entre les diverses entreprises intéressées des frais de fonctionnement du Conseil supérieur de l'aviation marchande est pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget.

Les contributions des entreprises intéressées sont rattachées au budget selon la procédure des fonds de concours.

Article R611-2

L'instruction des équipages et des personnels à terre non rémunérés par l'Etat donne lieu au versement des frais de scolarité par les sociétés de transports aériens au profit de qui est donnée cette instruction ou par les intéressés eux-mêmes selon les modalités fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget.

Les sommes recueillies sont rattachées au budget du ministère chargé de l'aviation civile selon la procédure prévue en matière de fonds de concours pour dépenses d'intérêt public.

PARTIE III: PARTIE REGLEMENTAIRE, DECRETS SIMPLES

LIVRE Ier AÉRONEFS

TITRE II IMMATRICULATION, NATIONALITÉ ET PROPRIÉTÉ DES AÉRONEFS

CHAPITRE Ier IMMATRICULATION ET NATIONALITÉ DES AÉRONEFS

Article D121-1

L'immatriculation d'un aéronef est opérée par son inscription sur le registre prévu à l'article L. 121-2 et par l'attribution corrélatrice d'un numéro d'ordre.

Article D121-2

Le registre d'immatriculation est ouvert à la direction générale à l'aviation civile.

Il est tenu, sous l'autorité du ministre chargé de l'aviation civile, par un fonctionnaire désigné par ses soins, sur la proposition du directeur général de l'aviation civile.

Article D121-3

Sont inscrits sur le registre les aéronefs dont les propriétaires remplissent les conditions fixées à l'article L. 121-3 ou bénéficient, en application du dernier alinéa dudit article, d'une dérogation accordée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Sauf dans le cas, prévu à l'article L. 122-5, d'un aéronef en construction sur lequel une hypothèque doit être prise, l'inscription est subordonnée à la délivrance, par les services ou organismes français habilités, soit d'un certificat de navigabilité individuel, soit d'un laissez-passer accordé dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article D121-4

Des marques de nationalité et d'immatriculation sont affectées aux aéronefs inscrits au registre d'immatriculation.

Article D121-5

L'inscription d'un aéronef sur le registre comprend:

- 1° Les marques de nationalité et d'immatriculation;
- 2° La date de l'immatriculation;
- 3° Le numéro d'inscription;
- 4° La description de l'aéronef (catégorie, nom du constructeur, type, série et numéro dans la série);
- 5° Les nom, prénoms et domicile du ou des propriétaires;
- 6° L'aérodrome d'attache de l'aéronef.

Article D121-6

Tout aéronef inscrit doit porter les marques qui lui ont été attribuées. Ces marques sont composées comme suit:

La marque de nationalité est représentée par la lettre majuscule F; elle précède la marque d'immatriculation;

La marque d'immatriculation comprend un groupe de quatre lettres; elle est séparée de la marque de nationalité par un tiret.

Les lettres constituant la marque d'immatriculation sont indiquées par le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation.

Code de l'aviation civile

Article D121-7

Des marques provisoires peuvent être affectées aux aéronefs en instance d'inscription au registre d'immatriculation qui doivent effectuer des vols, munis de laissez-passer mentionnant les conditions limitées de leur utilisation.

Article D121-8

L'emplacement des marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs, leurs dimensions et le type de caractère à utiliser sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'intérieur.

Article D121-9

Tout aéronef inscrit porte une plaque d'identité. Les dimensions de cette plaque, sa consistance et son emplacement ainsi que les indications qui doivent y figurer sont fixés par l'arrêté prévu à l'article D. 121-8.

Article D121-10

L'inscription au registre d'immatriculation détermine l'identité d'un aéronef. Elle est attestée par la délivrance, par le fonctionnaire ci-dessus désigné, d'un certificat d'immatriculation reproduisant les mentions prévues aux 1°, 3°, 4°, 5° et 6° de l'article D. 121-5. Le modèle de ce certificat est fixé par l'arrêté prévu à l'article D. 121-8.

Article D121-11

Le certificat d'immatriculation doit toujours se trouver à bord de l'aéronef lorsque celui-ci est en service.

Article D121-12

Les certificats d'immatriculation et les copies conformes des renseignements figurant au registre sont délivrés contre remboursement des fournitures et frais résultant des opérations effectuées à cet effet. Le montant des remboursements est fixé par arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l'aviation civile.

Article D121-13

Les opérations qui donnent lieu à inscription, transcription ou mention sur le registre d'immatriculation sont les suivantes:

- Immatriculation d'un aéronef;
- Mutation de propriété d'un aéronef;
- Constitution d'hypothèque ou autre droit réel sur un aéronef;
- Location d'un aéronef;
- Saisie d'un aéronef;
- Modification aux caractéristiques d'un aéronef;
- Radiation d'une location, d'une hypothèque ou d'un procès-verbal de saisie;
- Radiation d'un aéronef.

Article D121-14

L'immatriculation est effectuée sur présentation d'une demande établie sur papier libre par le propriétaire de l'aéronef et adressée par ses soins au bureau d'immatriculation.

La demande mentionne les renseignements relatifs à l'aéronef (type, série, numéro dans la série et aérodrome d'attache). Elle doit comporter la déclaration que l'aéronef n'est pas immatriculé dans un autre Etat.

A cette demande sont joints:

- a) Si le propriétaire est une personne physique, une pièce établissant son identité et justifiant qu'il possède la nationalité française exigée par l'article L. 121-3; si le propriétaire est une personne morale, la justification que celle-ci remplit les conditions fixées à l'article L. 121-3;
- b) Une pièce établissant que le demandeur est bien propriétaire de l'aéronef;
- c) Dans le cas où l'aéronef a déjà figuré sur le registre d'immatriculation d'un Etat étranger, un certificat établi par cet Etat attestant la radiation dudit aéronef de son registre d'immatriculation;

Code de l'aviation civile

d) Lorsque l'aéronef est d'origine étrangère, la justification de l'obtention d'une autorisation d'importation et du paiement des droits et taxes d'importation.

Article D121-15

Dans le cas où le propriétaire d'un aéronef ne remplit pas les conditions fixées à l'article L. 121-3, l'inscription de l'appareil au registre d'immatriculation est subordonnée à l'autorisation du ministre chargé de l'aviation civile, conformément à l'article D. 121-3 (1^{er} alinéa).

En vue d'obtenir cette autorisation, l'intéressé doit présenter, en plus des pièces exigées pour l'immatriculation, une demande exposant les motifs pour lesquels il sollicite une dérogation ainsi qu'une pièce établissant sa nationalité.

Article D121-16

Pour l'application des dispositions de l'article L. 122-5 (3^e alinéa) relatives à la constitution d'hypothèque sur un aéronef en construction, une déclaration est adressée à l'autorité désignée à l'article D. 121-2, par lettre recommandée portant les signatures du propriétaire et du constructeur.

Par dérogation aux dispositions de l'article D. 121-3 (2^e alinéa), l'aéronef est inscrit sur le registre d'immatriculation, avec les indications portées sur la déclaration, et y prend son numéro d'ordre. L'inscription est complétée ultérieurement et rectifiée, s'il y a lieu, lors de l'accomplissement des formalités prescrites à l'article D. 121-14, formalités qui restent obligatoires après l'achèvement de l'aéronef.

Jusqu'à l'accomplissement de ces formalités, le récépissé de la déclaration délivré en exécution de l'article L. 122-5 (3^e alinéa) tient lieu de certificat d'immatriculation et reproduit à cet effet les indications portées dans la déclaration.

Article D121-17

Toute modification aux caractéristiques d'un aéronef inscrit sur le registre d'immatriculation, mentionnée sur le certificat de navigabilité, doit être déclarée au bureau d'immatriculation dans un délai maximum de six mois. Mention en est faite avec indication de la date sur le registre et un nouveau certificat d'immatriculation est établi.

Article D121-18

Le propriétaire d'un aéronef qui, en application des articles L. 141-4 (2^e alinéa) et L. 323-2 (2^e alinéa), veut faire inscrire au registre d'immatriculation le contrat de location de son aéronef adresse à cette fin, au bureau d'immatriculation, une requête en deux exemplaires accompagnée de l'acte de location.

La requête indique:

Les nom, prénoms et domicile du preneur;

La date de l'acte et sa durée de validité;

Le type, la série, le numéro dans la série, les marques d'immatriculation et le port d'attache de l'aéronef loué.

Article D121-19

L'inscription des actes ou jugements translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété ou de droits réels autres que l'hypothèque et celle des mutations de propriété par décès sont effectuées après le dépôt, au bureau d'immatriculation, d'une requête en deux exemplaires présentée par le nouveau propriétaire.

La requête mentionne:

La date et la nature du titre en vertu duquel l'inscription est requise et, s'il ne s'agit pas d'un acte sous seing privé, les nom et qualité de l'officier public qui a établi l'acte ou l'attestation notariée ou le tribunal qui a rendu le jugement;

Les nom, prénoms et domicile de chacune des parties;

Les renseignements relatifs à l'aéronef (type, série, numéro dans la série, marques d'immatriculation et aérodrome d'attache).

A la requête sont joints le titre indiqué ci-dessus ainsi que la justification d'identité et de nationalité du nouveau propriétaire prévue à l'article D. 121-14.

Article D121-20

En cas de cession de propriété:

Code de l'aviation civile

- a) L'ancien propriétaire renvoie le certificat d'immatriculation au bureau d'immatriculation;
- b) Le nouveau propriétaire effectue, dans un délai maximum de trois mois à dater de la vente de l'aéronef, le dépôt de la requête visée à l'article D. 121-19.

Article D121-21

Dans le cas où le requérant ne remplit pas les conditions fixées à l'article L. 121-3, l'inscription prévue à l'article D. 121-19 est subordonnée à l'autorisation du ministre chargé de l'aviation civile, conformément à l'article D. 121-3 (1^{er} alinéa).

En vue d'obtenir cette autorisation, l'intéressé doit présenter, en plus des pièces exigées pour l'inscription de mutation de propriété, une demande exposant les motifs pour lesquels il sollicite une dérogation ainsi qu'une pièce établissant sa nationalité.

Article D121-22

Les requêtes, prévues aux articles D. 121-18 et D. 121-19, sont écrites sur des feuilles spéciales fournies par le bureau d'immatriculation.

Article D121-23

Dans le cas où l'acte, le jugement ou la mutation par décès à inscrire s'applique à plusieurs aéronefs, il doit être produit une requête distincte pour chaque aéronef.

Article D121-24

Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation cote et paraphe les pages de chaque requête et la revêt d'une mention certifiant que l'inscription a été effectuée.

L'un des deux exemplaires de la requête ainsi complétée est rendu au requérant.

Article D121-25

Les requêtes qui ne sont pas établies dans les conditions fixées par les articles D. 121-18, D. 121-19, D. 121-22 et D. 121-23 sont rejetées.

Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation porte en marge de la requête la mention sommaire du refus d'inscription et des raisons qui l'ont motivé.

Article D121-26

A l'appui des requêtes déposées aux fins d'inscription en exécution des articles D. 121-18 et D. 121-19, le certificat d'immatriculation est exigé en vue soit d'y porter mention de l'acte ou du jugement dont l'inscription est requise, soit, s'il s'agit d'une mutation de propriété, de le remplacer par un nouveau certificat établi au nom du nouveau propriétaire de l'aéronef.

Article D121-27

Toute addition ou rectification motivée, portant sur une des inscriptions prévues aux articles D. 121-18 et D. 121-19, ne peut être opérée qu'à la date et dans les formes et conditions où il est procédé à une inscription nouvelle.

Article D121-28

Toute personne qui, en vertu de l'article L. 121-7, veut obtenir l'état des inscriptions existant sur un aéronef ou un certificat constatant qu'il n'en existe aucune, présente au fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation une demande écrite.

Article D121-29

Un aéronef est rayé du registre d'immatriculation sur la demande de son propriétaire.

Article D121-30

La radiation peut être effectuée d'office:

Lorsque le propriétaire ne remplit plus les conditions fixées à l'article L. 121-3 ou lorsqu'il cède son aéronef à une personne ne remplissant pas lesdites conditions, à moins qu'une dérogation n'ait été accordée conformément à l'article D. 121-3 (1^{er} alinéa);

En cas de réforme de l'aéronef ou de détérioration le mettant définitivement hors d'état de navigabilité;

Code de l'aviation civile

Lorsque le ministre chargé de l'aviation civile fait la déclaration de présomption de disparition prévue à l'article L. 142-3 du code de l'aviation civile ou lorsqu'il est en possession de pièces prouvant la disparition de l'aéronef.

Article D121-31

La radiation d'un aéronef est subordonnée à la mainlevée des droits inscrits conformément aux dispositions des articles L. 122-12 et L. 122-18.

Article D121-31 bis

Le ministre chargé de l'aviation civile peut suspendre l'immatriculation d'un aéronef qui, en vertu d'accords internationaux destinés à faciliter l'exploitation internationale de certains aéronefs, doit être immatriculé temporairement dans un autre pays, sous réserve que cet aéronef ne soit grevé d'aucune hypothèque ou privilège.

Les modalités de cette suspension sont arrêtées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article D121-32

Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation est tenu d'avoir:

1° Un registre de dépôt, sur lequel il enregistre toutes les pièces remises ou produites en exécution des dispositions législatives et réglementaires du présent code;

2° Un registre d'immatriculation, destiné à recevoir les immatriculations, les inscriptions des actes ou jugements translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété ou de droits réels, les inscriptions de mutations de propriété par décès et les transcriptions des procès-verbaux de saisie.

Article D121-33

Les pièces visées à l'article D. 121-32 ([1°) reçoivent le numéro d'ordre sous lequel elles sont portées au registre de dépôt et la date de cet enregistrement.

Ce numéro d'ordre et la date d'enregistrement au registre de dépôt font foi de la date et de l'ordre des inscriptions et transcriptions.

Article D121-34

Les pièces une fois enregistrées, le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation en délivre un récépissé, extrait du registre de dépôt. Ce récépissé doit lui être présenté pour obtenir la restitution des pièces qui, conformément aux articles R. 122-1, D. 121-24 et D. 121-26 portent mention ou certification que l'inscription a été effectuée.

Article D121-35

A tout moment, l'autorité désignée à l'article L. 121-2 (2e alinéa) peut se faire présenter les registres prévus par les articles ci-dessus, en vérifier la tenue, s'assurer que les prescriptions du présent titre ont été exactement appliquées et en donner l'attestation au pied du dernier enregistrement effectué au registre de dépôt.

Article D121-36

Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation perçoit à son profit un droit fixé uniformément à 10 F pour l'ensemble des formalités auxquelles donne lieu, par aéronef, chacune des opérations suivantes:

Inscription d'un aéronef;

Inscription d'une mutation de propriété;

Inscription d'un acte constitutif d'hypothèque ou de tout autre acte ou jugement constitutif ou déclaratif de droit réel;

Inscription d'un acte de location;

Transcription d'un procès-verbal de saisie;

Radiation d'une inscription hypothécaire ou d'une transcription du procès-verbal de saisie.

L'accomplissement des formalités prescrites par le présent titre ne peut donner lieu, pour le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation, à aucune perception autre que celle indiquée ci-dessus.

Code de l'aviation civile

CHAPITRE II HYPOTHÈQUE ET PRIVILÈGES SUR LES AÉRONEFS

Article D122-1

L'inscription d'un acte constitutif d'hypothèque est effectuée conformément aux dispositions de l'article R. 122-1.

Article D122-2

Les bordereaux d'inscription hypothécaire sont rédigés sur des feuilles de requêtes fournies par le bureau d'immatriculation.

Article D122-3

Dans le cas où l'hypothèque grève plusieurs aéronefs, il est produit deux bordereaux pour chaque aéronef.

Article D122-4

Les bordereaux qui ne sont pas établis conformément aux prescriptions des articles R. 122-1 et D. 122-3 sont rejetés. Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation porte, en marge du bordereau, la mention sommaire du refus d'inscription et des raisons qui l'ont motivé.

Article D122-5

Lorsque le requérant n'a pas utilisé les feuilles prévues à l'article D. 122-2, pour la rédaction des bordereaux, le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation insère provisoirement l'un de ces documents dans le registre d'immatriculation, à la place assignée par l'inscription au registre de dépôt.

Par pli recommandé et quinze jours au plus tard à compter de la date du dépôt, il invite le requérant à substituer des bordereaux réglementaires aux bordereaux irréguliers, et ce dans un délai de un mois à compter de la notification sous peine de rejet de la formalité.

Après régularisation, l'un des nouveaux bordereaux prend la place de celui qui a été provisoirement accepté. Cette substitution est constatée, pour ordre, au registre de dépôt et la formalité prend rang à la date d'enregistrement des bordereaux irréguliers.

Article D122-6

Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation cote et paraphe les pages de chaque bordereau avant de le revêtir de la mention d'inscription prévue à l'article R. 122-1.

Article D122-7

A l'appui des bordereaux déposés, en exécution de l'article R. 122-1, le certificat d'immatriculation ou le récépissé en tenant lieu est exigé en vue d'y porter mention de l'inscription hypothécaire.

Le débiteur est tenu soit de se joindre au créancier à l'effet de présenter, suivant le cas, le certificat d'immatriculation ou le récépissé susmentionné, soit de charger le créancier de présenter à sa place ce certificat ou ce récépissé.

Article D122-8

Lorsqu'une radiation d'inscription hypothécaire est requise, en vertu de l'article L. 122-11, le certificat d'immatriculation ou le récépissé en tenant lieu est produit afin d'être remplacé par un nouveau certificat ou récépissé.

Article D122-9

Toute addition ou rectification motivée, portant sur une des inscriptions prévues à l'article D. 122-1, ne peut être opérée qu'à la date et dans les formes et conditions où il est procédé à une inscription nouvelle.

Article D122-10

Toute personne qui, en vertu de l'article R. 122-2, veut obtenir l'état des inscriptions hypothécaires existant sur un aéronef, ou un certificat constatant qu'il n'en existe aucune, présente au fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation une demande écrite.

Code de l'aviation civile

CHAPITRE III SAISIE ET VENTE FORCÉE DES AÉRONEFS

Article D123-1

La transcription d'un procès-verbal de saisie est effectuée conformément aux dispositions de l'article R. 123-4.

Article D123-2

Le procès-verbal est rendu à l'huissier après avoir été revêtu, par le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation, d'une mention certifiant que la transcription a été effectuée.

TITRE III CIRCULATION DES AÉRONEFS

CHAPITRE Ier DROIT DE CIRCULATION

SECTION I Règles relatives à la navigation aérienne et à la météorologie

Paragraphe 1 Définition des types de circulation aérienne

Article D131-1

La circulation aérienne comprend:

- la circulation aérienne générale, qui relève de la compétence du ministre chargé de l'aviation civile;
- la circulation aérienne militaire comprenant elle-même la circulation opérationnelle militaire et la circulation d'essais et de réception, qui relève de la compétence du ministre chargé des armées.

Article D131-2

La circulation aérienne générale est constituée par l'ensemble des mouvements des aéronefs civils et des aéronefs d'Etat soumis à la réglementation propre à ce type de circulation.

Article D131-3

La circulation opérationnelle militaire est constituée par l'ensemble des mouvements des aéronefs qui, pour des raisons d'ordre technique ou militaire, relèvent de la réglementation propre à ce type de circulation.

Article D131-4

La circulation d'essai et de réception est constituée par l'ensemble des mouvements des aéronefs en essai ou en réception soumis, pour des raisons d'ordre technique et avec l'agrément du directeur du centre d'essais en vol, à la réglementation propre à ce type de circulation.

Article D131-4-1

Le ministre de la défense et le ministre chargé de l'aviation civile organisent conjointement l'espace aérien national et les espaces aériens placés sous juridiction française et en réglementent l'utilisation.

Article D131-5

Les règles applicables à chacun des types de circulation aérienne doivent être compatibles avec celles qui régissent les autres types de circulation. Le ministre de la défense et le ministre chargé de l'aviation civile fixent conjointement les règles de nature à assurer cette compatibilité.

Article D131-5-1

Il est institué un directoire de l'espace aérien. Le directoire de l'espace aérien veille à la coordination des actions de l'Etat dans le domaine de l'organisation et de l'utilisation de l'espace aérien. Il est composé du directeur de la navigation aérienne et du directeur de la circulation aérienne militaire.

Article D131-5-2

Code de l'aviation civile

Les comités régionaux de gestion de l'espace aérien, dont le ressort géographique, la composition et les attributions sont fixés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense, rendent compte au directoire de l'espace aérien.

Article D131-6

Dans le cadre fixé par l'article D. 131-5, le ministre chargé de l'aviation civile et le ministre chargé des armées établissent la réglementation propre à la circulation aérienne qui relève de leurs compétences respectives.

Paragraphe 2 Règles de l'air

Attributions et rôles des services civils et des organismes militaires de la circulation aérienne

Article D131-7

Les règles de l'air définies à l'annexe I de la présente section s'imposent à tous les aéronefs compris dans la circulation aérienne générale dans l'espace aérien où les services de la circulation aérienne sont assurés par l'administration française.

Elles s'imposent, en dehors de cet espace aérien, aux aéronefs portant les marques de nationalité et d'immatriculation françaises dans la mesure où elles sont compatibles avec les règles édictées par l'Etat ou l'organisme international qui a autorité sur l'espace aérien où se trouvent ces aéronefs.

Article D131-8

Les règles de la circulation aérienne militaire sont établies en conformité avec les règles de l'air dans la mesure où celles-ci sont adaptées aux missions des armées et du centre d'essais en vol.

Article D131-9

Le rôle qu'exercent au bénéfice de la circulation aérienne générale les services civils chargés de cette circulation est défini à l'annexe II de la présente section.

Le rôle qu'exercent au bénéfice de la circulation aérienne militaire les organismes chargés de cette circulation est défini à l'annexe III de la présente section.

Suivant les modalités précisées par des arrêtés conjoints du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de la défense, certains organismes de la circulation aérienne militaire peuvent rendre au bénéfice de la circulation aérienne générale les services définis à l'annexe II précitée et, réciproquement, certains organismes de la circulation aérienne générale peuvent rendre au bénéfice de la circulation aérienne militaire les services définis à l'annexe III précitée pour autant que ces derniers soient compatibles avec les conditions habituelles d'exercice du contrôle de la circulation aérienne générale. Ces services sont rendus, en ce qui concerne la circulation aérienne générale, pour le compte du ministre chargé de l'aviation civile en application de l'article D. 131-2 de la présente section, et, en ce qui concerne la circulation aérienne militaire, pour le compte du ministre chargé des armées, en application des articles D. 131-3 et D. 131-4 de la présente section.

Article D131-10

Le ministre chargé de l'aviation civile assure en accord avec le ministre chargé des armées et après avis du directeur de l'espace aérien, la mise à jour et la publication des annexes I et II au présent chapitre ainsi que la publication de tous les rectificatifs, additifs et textes d'application nécessaire.

Le ministre chargé des armées assure en accord avec le ministre chargé de l'aviation civile et, dans la limite de ses attributions, après avis du délégué à l'espace aérien, la mise à jour et la publication de l'annexe III au présent chapitre ainsi que la publication de tous rectificatifs, additifs et textes d'application nécessaires.

Paragraphe 3 Météorologie

Article D131-11

L'assistance météorologique à la navigation aérienne est définie par un règlement approuvé par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre des armées.

Code de l'aviation civile

Sa mise à jour, dont le ministre chargé de l'aviation civile a l'initiative, est approuvée dans les mêmes conditions.

Article D131-12

Les mesures d'application dudit règlement font l'objet de décisions du ministre chargé de l'aviation civile.

Article D131-13

Le règlement d'assistance météorologique à la navigation aérienne s'applique, dans l'espace aérien où les services de la circulation aérienne sont assurés par l'administration française, à tous les vols d'aéronefs appartenant à la circulation aérienne générale et à tous les services assurés par l'administration française relativement à la préparation et à l'exécution de ces vols.

Article D131-14

Le règlement d'assistance météorologique à la navigation aérienne s'applique, en dehors de l'espace aérien précisé à l'article précédent, aux aéronefs portant des marques de nationalité et d'immatriculation françaises dans la mesure où ces dispositions restent compatibles avec les règles régissant l'espace aérien où évoluent ces aéronefs.

SECTION II Aéronefs étrangers

Article D131-15

La réglementation concernant l'exploitation technique des aéronefs français est applicable aux aéronefs immatriculés à l'étranger, durant leur présence (survol, escale, opérations en vol et au sol) dans les limites des territoires où la législation et la réglementation en matière de circulation aérienne relèvent de la compétence des autorités de la République française.

Toutefois, le ministre chargé de l'aviation civile peut accorder des dérogations à la règle précédente, notamment en admettant l'application dans certains domaines de règles donnant un niveau de sécurité équivalent ou l'application du règlement de l'état d'immatriculation.

CHAPITRE II ATERRISSAGE

SECTION I Atterrissage et décollage des aéronefs en campagne

Article D132-1

Hormis les cas prévus par les deuxième et troisième alinéas de l'article R. 132-1 tout atterrissage d'un aéronef civil hors d'un aérodrome régulièrement établi doit être notifié à l'autorité locale civile ou militaire la plus proche, suivant les dispositions prévues par la réglementation relative aux incidents aériens. Tout atterrissage, hors d'un aéroport douanier, d'un aéronef effectuant un parcours international doit être signalé aux services des douanes et de police les plus proches.

Article D132-2

Sans préjudice des pénalités qu'il encourt éventuellement pour les infractions qu'il aurait commises, le pilote peut être autorisé, sur sa demande et sous sa responsabilité, à décoller du lieu où il s'est posé. L'autorisation est délivrée par le préfet territorialement compétent, sur avis favorable du représentant local des services de la navigation aérienne, et après consultation des services des douanes et de police, lorsqu'il s'agit d'un aéronef venant de l'étranger ou s'y rendant. Elle tient compte du type de l'aéronef, de l'état du terrain et des dégagements.

Article D132-3

Le pilote est responsable des dommages causés par l'exécution des manœuvres de décollage.

SECTION II Atterrissage et décollage en montagne hors d'un aérodrome

Article D132-4

Code de l'aviation civile

Dans les zones montagneuses où la topographie ne permet pas l'établissement d'aérodromes, certains avions effectuant du travail aérien, du transport à la demande ou des opérations aériennes non commerciales peuvent atterrir ou décoller sur des emplacements autres que des aérodromes, sous réserve que soient respectées les mesures de sécurité et autres conditions définies par arrêté interministériel.

Article D132-5

L'arrêté interministériel visé à l'article D. 132-4 détermine:

- a) Les conditions d'agrément des emplacements choisis;
- b) Les qualifications spéciales dont les pilotes commandants de bord doivent être titulaires et les règles particulières aux vols et à l'utilisation des emplacements agréés;
- c) Les conditions particulières relatives aux avions et à leur emploi ainsi que les équipements spéciaux à emporter.

SECTION III Atterrissage et décollage des hélicoptères

Article D132-6

En application de l'article R. 132-1, les hélicoptères peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome lorsqu'ils effectuent des transports publics à la demande, du travail aérien, des transports privés ou des opérations de sauvetage.

Ces emplacements sont dénommés "hélisurfaces". Les hélisurfaces ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel. Dans certaines zones, leur utilisation peut être soumise à autorisation administrative.

Sauf autorisation spéciale délivrée par arrêté préfectoral et réservée à certaines opérations de transport public ou de travail aérien, les hélisurfaces sont interdites dans les agglomérations. Elles peuvent être interdites par le préfet dans les lieux où leur utilisation est susceptible de porter atteinte à la tranquillité et à la sécurité publiques, à la protection de l'environnement ou à la défense nationale.

Hors le cas de force majeure, d'opération d'assistance ou de sauvetage, les pilotes doivent être titulaires d'une habilitation à utiliser les hélisurfaces valable sur le territoire national, délivrée par le préfet du département où le pilote est domicilié ou par le préfet de police pour les personnes résidant à Paris ou à l'étranger, après avis conforme du commandant de groupement de gendarmerie départemental, du directeur régional des douanes compétent ou du directeur interrégional des douanes d'Ile-de-France et du directeur interrégional du contrôle de l'immigration et de la lutte contre l'emploi des clandestins.

Un arrêté interministériel fixe les modalités d'application du présent article.

SECTION IV Atterrissage et décollage des avions, hors d'un aérodrome, pour des opérations de traitement aérien

Article D132-7

Les avions effectuant des vols comportant certaines opérations de travail aérien entrant dans la catégorie des traitements aériens, ou les vols de mise en place correspondants, peuvent atterrir ou décoller sur des bandes d'envol occasionnelles, en dehors des aérodromes, sous réserve de respecter les mesures de sécurité et autres conditions définies par arrêté ministériel.

Article D132-8

Les aérodynes motorisés à performances limitées, dits <<ULTRA-LÉGERS motorisés>> ou <>, définis par le ministre chargé de l'aviation civile, peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome, sous réserve que soient respectées les mesures de sécurité et autres conditions définies par arrêté interministériel.

L'arrêté interministériel détermine les conditions d'utilisation et, s'il y a lieu, d'agrément des emplacements choisis, ainsi que les conditions complémentaires pour l'utilisation des emplacements sur lesquels doivent être réalisées des activités rémunérées.

Article D132-9

Code de l'aviation civile

Les aérodynes non motorisés à performances limitées, dits <> ou <<P.U.L.>, définis par le ministre chargé de l'aviation civile, peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome, sous réserve que soient respectées les mesures de sécurité et autres conditions définies par arrêté interministériel. L'arrêté interministériel détermine les conditions d'utilisation et, s'il y a lieu, d'agrément des emplacements choisis, ainsi que les conditions complémentaires pour l'utilisation des emplacements sur lesquels doivent être réalisées des activités rémunérées.

Article D132-10

Les aérostats non dirigeables ou ballons peuvent décoller ailleurs que d'un aérodrome, sous réserve que soit respectées les mesures de sécurité et autres conditions définies par arrêté interministériel.

L'arrêté interministériel détermine :

- les conditions d'utilisation et, s'il y a lieu, d'agrément des emplacements choisis pour les décollages;
- les conditions complémentaires pour l'utilisation des emplacements à des fins d'activités rémunérées;
- les conditions de déclaration des atterrissages en campagne en dérogation aux articles D. 132-1 et D. 132-2.

Article D132-11

Les planeurs lancés par treuil peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome, sous réserve que soient respectées les mesures de sécurité et autres conditions définies par arrêté interministériel.

L'arrêté interministériel détermine les conditions d'utilisation et, s'il y a lieu, d'agrément des emplacements choisis, ainsi que les conditions complémentaires pour l'utilisation des emplacements sur lesquels doivent être réalisées des activités rémunérées.

Article D132-12

Les hydravions ou les avions amphibies peuvent atterrir ou décoller sur un plan d'eau autre qu'une hydrobase, sous réserve que soient respectées les mesures de sécurité et autres conditions définies par arrêté interministériel.

Toutefois, cette disposition est limitée à l'utilisation occasionnelle du plan d'eau.

L'arrêté interministériel détermine les conditions d'utilisation et, s'il y a lieu, d'agrément des emplacements choisis ainsi que les conditions complémentaires pour l'utilisation des emplacements sur lesquels doivent être réalisées des activités rémunérées.

CHAPITRE III POLICE DE LA CIRCULATION DES AÉRONEFS

SECTION I Contrôle technique des aéronefs, frais de contrôle

Paragraphe 1er Contrôle pour la délivrance des certificats relatifs à la navigabilité et à la limitation des nuisances

Article D133-1

Les frais entraînés par les vérifications nécessaires à la délivrance et au maintien en état de validité des documents de navigabilité énoncés par les articles R. 133-1 et R. 133-2 du code de l'aviation civile, mis à la charge des postulants par l'article R. 133-4, comprennent :

- 1° Une somme forfaitaire représentant le montant des frais administratifs d'établissement du document spécifique à chaque aéronef, non compris les frais de contrôle et fixée par arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l'aviation civile;
- 2° Une somme variable, qui représente le montant des frais de contrôle et comprend notamment les frais de déplacements des services et organismes chargés du contrôle.

Pour le contrôle en vue de la délivrance des titres de navigabilité et de limitations de nuisances spécifiques à chaque aéronef, le montant global des sommes mentionnées aux 1° et 2° ci-dessus est établi en pourcentage de la valeur de l'appareil contrôlé.

Lorsque le contrôle est effectué en France métropolitaine, le montant ne peut dépasser les limites ci-après :

2 p. 100 ad valorem pour la tranche allant de 0 à 22 000 F ;

1,5 p. 100 ad valorem pour la tranche allant de 22 000 F à 110 000 F ;

Code de l'aviation civile

1 p. 100 ad valorem pour la tranche allant de 110 000 F à 220 000 F ;

0,5 p. 100 ad valorem pour la tranche dépassant 220 000 F.

Lorsque le contrôle est effectué hors du territoire métropolitain, les maxima indiqués ci-dessus sont affectés d'un coefficient de majoration. Ce dernier est défini pour chaque département d'outre-mer, chaque territoire d'outre-mer, toute autre collectivité territoriale ou pays étranger par arrêté des ministres compétents.

Article D133-2

Les sommes définies à l'article D. 133-1 du code de l'aviation civile sont liquidées et perçues par les services et organismes chargés du contrôle des aéronefs civils.

Lorsque les contrôles sont effectués par les services de l'administration, les modalités d'établissement et de perception de ces sommes sont fixées par arrêté conjoint du ministre de l'économie, des finances et du budget, du ministre de la défense et du ministre chargé de l'aviation civile. Les sommes ainsi perçues au profit du Trésor sont rattachées par voie de fonds de concours aux chapitres adéquats des budgets respectifs de la défense et de l'aviation civile. Les organismes techniques extérieurs à l'administration peuvent percevoir directement les sommes correspondant aux contrôles qu'ils ont effectués. Ils reversent alors forfaitairement au Trésor 32 p. 100 des sommes représentant les frais administratifs d'établissement des certificats

Article D133-3

En cours de certification, le remboursement des frais du contrôle par les postulants donne lieu à des versements, à concurrence des travaux réellement effectués. Les sommes doivent être intégralement acquittées à l'issue des opérations de contrôle, avant délivrance du certificat en vue duquel celui-ci a été entrepris.

Les opérations de contrôle effectuées entraînent paiement des frais engagés même si la certification n'aboutit pas. Toutefois, dans ce cas, le taux maximal des frais autres que les déplacements est calculé sur les bases définies à l'article D. 133-1, 2°, au prorata de l'état d'avancement des travaux.

Article D133-4

Est assimilé à un appareil neuf, donc astreint au paiement des frais de contrôle, tout appareil reconstruit après accident ayant entraîné des dégâts supérieurs ou égaux à 60 p. 100 de sa valeur neuf.

Article D133-5

Les frais entraînés par les vérifications nécessaires à la délivrance et au maintien en état de validité des certificats de type mentionnés aux articles R. 133-1 et R. 133-2 du code de l'aviation civile, mis à la charge des postulants par l'article R. 133-4, comprennent :

1° Une somme forfaitaire représentant le montant des frais administratifs d'établissement des certificats de type et des frais de contrôle, fixée annuellement pour chaque postulant par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ;

2° Les frais des missions et déplacements relatifs aux contrôles effectués pour chacun des postulants. Les sommes ainsi perçues sont recouvrées par les agents comptables du budget annexe de l'aviation civile.

Toutefois, les organismes techniques extérieurs à l'administration habilités en application de l'article R. 133-5 du code de l'aviation civile, peuvent percevoir directement les sommes correspondant aux contrôles qu'ils ont été chargés d'effectuer dans le cadre de leur habilitation.

Paragraphe 2 Contrôle pour le maintien de la validité des titres de navigabilité

Article D133-7

A. - Le contrôle de la fabrication des moteurs, recharges et hélices neufs de remplacement sera exécuté et rémunéré dans les mêmes conditions et suivant le même barème que le contrôle défini à l'article D. 133-2 (2°).

B. - Les sociétés de classification agréées sont autorisées à appliquer pour le contrôle de l'entretien et des réparations des aéronefs autres que ceux exploités par les entreprises de transport aérien, les tarifs maxima ci-après :

Code de l'aviation civile

1° Pour les aérodynes, le forfait à la visite est le suivant:

16 F pour les aéronefs ayant une puissance maximale continue de 0 à 73 600 watts ou ayant une poussée maximale continue de 0 à 100 décanewtons:

$16 + 0,14 (W - 100)$ F pour les autres aéronefs;

ou $W = P:736$;

P étant la puissance maximale continue exprimée en watts lorsque c'est la puissance qui est connue et où $W = P$;

P étant la poussée maximale continue exprimée en décanewtons lorsque c'est la poussée qui est connue.

Le nombre de visites rémunérées ne peut dépasser quatre par an.

2° Pour les aérostats libres ou captifs, forfait annuel suivant le barème ci-dessous:

Tarifs aérostats:

Jusqu'à 600 mètres cubes, 20 F;

De 601 à 900 mètres cubes, 27 F;

De 901 à 1 200 mètres cubes, 34 F,

et ainsi de suite en augmentant de 7 F par 300 mètres cubes ou fraction de 300 mètres cubes en plus.

3° Pour les aérostats dirigeables, le montant des frais sera défini dans chaque cas par décision du ministre compétent.

Les tarifs précédents s'appliquent aux opérations de contrôle effectuées en France métropolitaine, sur les aérodromes ressortissant à un centre de contrôle de la société de classification habilitée pour exercer un contrôle.

Dans les départements et les territoires d'outre-mer et à l'étranger, ces tarifs sont affectés d'un coefficient fixé pour chacun d'eux par arrêté du ministre compétent.

En dehors des centres de contrôle, les frais de voyage et de séjour de l'expert chargé de la visite sont dus par le propriétaire.

Les frais de contrôle des réfections ou révisions effectuées en dehors des aérodromes sont calculés suivant le même barème ad valorem que les constructions neuves, en fonction du montant des opérations effectuées.

C. - Le présent paragraphe détermine les sommes que les sociétés de classification agréées sont autorisées à percevoir auprès des entreprises de transport aérien pour l'exécution des opérations suivantes:

- les opérations de vérification préalables à la délivrance d'un agrément des conditions d'entretien des aéronefs exploités par ces entreprises ainsi que les opérations de vérification imposées par les modifications apportées à cet agrément;

- la surveillance du respect de la réglementation relative à l'entretien des aéronefs exploités par ces entreprises;

- la surveillance des activités d'entretien des différents sous-traitants de ces entreprises;

- la surveillance des aéronefs exploités par ces entreprises ainsi que l'approbation et la surveillance de la réalisation des réparations et modifications mineures;

- le renouvellement des documents prévus à l'article R. 133-1.

Le montant des frais occasionnés par les opérations décrites ci-dessus est déterminé de la façon suivante:

1° Est appelée unité de surveillance d'entretien une durée forfaitaire de travail constituée:

- du temps moyen passé pour l'exécution directe des opérations de surveillance de l'entretien, y compris les déplacements;

- du temps moyen consacré à l'encadrement et à la formation du personnel chargé de ces opérations.

2° Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de l'économie et des finances définit le tarif de l'unité de surveillance d'entretien, une méthode de révision établie en fonction des conditions économiques affectant son coût, ainsi que les conditions de paiement des sommes dues par chaque entreprise.

Ce tarif peut être corrigé:

- pour les départements et territoires d'outre-mer, en fonction d'un coefficient fixé pour chacun d'eux par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre chargé de l'économie et des finances et du ministre chargé des départements et territoires d'outre-mer et tenant compte des coûts particuliers de cette surveillance dus aux conditions locales, notamment en ce qui concerne le transport;

Code de l'aviation civile

- dans le cas de l'exploitation de longue durée d'un aéronef par une entreprise française de transport aérien hors du territoire national et à partir d'une base située à l'étranger, en fonction de coefficients fixés par arrêtés des ministres compétents et tenant compte des coûts particuliers de cette surveillance dus aux conditions locales, notamment en ce qui concerne le transport.

3° Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile définit:

- a) le nombre annuel d'unités de surveillance d'entretien à la charge de chaque entreprise de transport aérien, en fonction de la masse totale des aéronefs exploités éventuellement corrigée pour certaines catégories d'aéronefs;
- b) la majoration de ce nombre d'unités de surveillance à la charge d'une entreprise de transport aérien lorsque la surveillance doit être renforcée du fait d'anomalies dans son fonctionnement ou dans la navigabilité des aéronefs exploités.

Article D133-8

En cas de variation des salaires, par application de dispositions légales ou de textes ayant le même caractère d'obligation, les tarifs définis aux articles D. 133-2, et D. 133-7 sont révisés par application de l'expression:

(formule non reproduite).

dans laquelle:

So est le salaire mensuel de base (charges comprises) au 1er janvier 1948 de l'expert de 2e échelon de la société de classification agréée au 1er janvier 1948;

S ce même salaire pendant le mois au cours duquel la prestation d service définissant les honoraires de la société agréée aura été effectuée.

Les éléments de calcul qui doivent être multipliés par le coefficient N sont:

- a) Les tranches définies à l'article D. 133-2 (2°);
- b) Les tarifs fixés à l'article D. 133-7 (A, B, C).

Article D133-9

Les propriétaires devront verser aux experts, préalablement aux visites, le montant des honoraires et éventuellement les frais de voyage.

SECTION II Usage aérien des appareils photographiques, cinématographiques, de télédétection et d'enregistrement de données de toute nature

Article D133-10

Est interdite la prise de vue aérienne par appareil photographique, cinématographique ou par tout autre capteur des zones dont la liste est fixée par arrêté interministériel.

Des dérogations à ce principe peuvent être accordées pour une zone figurant sur ladite liste par le ou les ministres de tutelle de cette zone.

La liste des zones interdites à la prise de vue aérienne est déposée dans les préfectures, les directions régionale de l'aviation civile, les districts aéronautiques ou, pour les territoires d'outre-mer, dans les bureaux des délégués du Gouvernement et les services de l'aviation civile. Il appartient au pilote et à son employeur éventuel de s'assurer, auprès des organismes précités, de la possibilité d'effectuer librement des prises de vues aériennes.

Sont assujetties à la possession d'une autorisation les personnes utilisant tout appareil d'enregistrement d'images ou de données en dehors du spectre visible tel que thermographe, radar, etc.

Une autorisation est également exigée pour les personnes ne possédant pas la nationalité française désireuses d'effectuer à titre privé ou à titre professionnel des enregistrements d'images ou de données de toute nature au-dessus du territoire de la métropole, des départements d'outre-mer et des territoires d'outre-mer.

Les autorisations prévues au présent article sont délivrées par le représentant de l'Etat dans le département ou le délégué du Gouvernement dans le territoire où l'utilisateur est domicilié et par le préfet de police pour les personnes résidant à Paris après avis conforme du commandant de groupement de gendarmerie du département, du territoire ou de Paris et du directeur régional chef de secteur de la police de l'air et des frontières.

Code de l'aviation civile

Pour les personnes résidant à l'étranger, les autorisations sont délivrées par le préfet de police après avis conforme du ministre des affaires étrangères et du commandant de groupement de gendarmerie de Paris.

Sous réserve du contrôle de police visé à l'article D. 133-13, la prise de vues photographiques et cinématographiques est tolérée, à titre occasionnel, à bord des aéronefs appartenant à des compagnies assurant le service sur les lignes commerciales régulièrement autorisées.

Article D133-11

La durée de validité des autorisations visées à l'article D. 133-10 est au maximum de trois ans. Néanmoins, à un moment quelconque de sa validité, l'autorisation peut être suspendue ou retirée.

Article D133-12

Le traitement des supports d'enregistrement d'images effectués par les titulaires des autorisations doit être effectué en France métropolitaine ou dans un département d'outre-mer ou dans un territoire d'outre-mer, sauf cas de force majeure soumis à la décision de l'autorité qui a délivré l'autorisation.

Article D133-13

A tout moment les appareils, pellicules, films et supports divers et leurs reproductions peuvent être examinés, à titre de contrôle, par les services de police, qu'il s'agisse des titulaires d'autorisations ou des opérateurs occasionnels.

Les objets contrôlés sont restitués dans un délai qui ne saurait excéder quinze jours. En cas de détérioration des supports, les propriétaires ne sont pas fondés à réclamer une indemnité.

Les supports utilisés en violation des dispositions de l'article D. 133-10 ne sont pas restitués.

Article D133-14

Les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas à l'aviation militaire ni aux escadrilles photographiques de l'Institut géographique national.

Sont fixées par décision conjointe des ministres intéressés les conditions dans lesquelles font usage d'appareils photographiques, cinématographiques et de télédétection les fonctionnaires ou agents de l'Etat à bord d'aéronefs d'Etat ou des aéronefs spécialisés de la direction générale de l'aviation civile.

SECTION III Radiocommunications intéressant la circulation des aéronefs

Article D133-19

Les dispositions de la présente section s'appliquent aux stations des services radioélectriques suivants, tels que définis à l'article 1er du chapitre 1er du règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications:

- service mobile aéronautique;
- service mobile aéronautique par satellite;
- service de radionavigation aéronautique;
- service de radionavigation aéronautique par satellite.

Les stations correspondantes sont installées soit au sol (y compris à bord de mobiles terrestres), soit à bord d'aéronefs; elles sont établies et exploitées soit par les organismes relevant du ministre chargé de l'aviation civile, soit par toute personne physique ou morale, notamment des exploitants d'aéronefs ou d'aérodromes, ou des aéro-clubs relevant du livre V du présent code.

Article D133-19-1

Le ministre chargé de l'aviation civile fixe pour ces stations, en conformité avec le règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications et avec la convention relative à l'aviation civile internationale ainsi que ses annexes:

- les caractéristiques techniques et d'installations de matériels qui les composent, notamment les fréquences, puissances et classes d'émission;
- les conditions dans lesquelles elles sont entretenues afin de maintenir leurs caractéristiques techniques;
- les conditions d'exploitation, et notamment l'indicatif d'appel et les heures de service le cas échéant;
- les conditions dans lesquelles elles sont soumises à son contrôle.

Code de l'aviation civile

Article D133-19-2

Le ministre chargé de l'aviation civile fixe la composition minimale des stations installées à bord des aéronefs, en fonction des exigences de communication, de navigation, de surveillance et de sauvetage liées au type de vol qu'ils sont autorisés à entreprendre.

Tout matériel radioélectrique d'une station d'aéronefs inscrit au registre français d'immatriculation, ou d'une station d'engin de sauvetage installée à bord d'un aéronef inscrit au registre français d'immatriculation, doit être d'un type homologué par le ministre chargé de l'aviation civile.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut exiger que le montage et l'entretien des stations de bord des aéronefs soient assurés par des personnes physiques ou morales détenant un agrément ou un titre portant sur leurs compétences.

Article D133-19-3

Les stations d'émission, à l'exception de celles visées à l'article D. 133-19-6, ne peuvent être établies et exploitées qu'après délivrance d'une licence par le ministre chargé de l'aviation civile et sous réserve du respect des conditions fixées aux articles D. 133-19-1 et D. 133-19-2.

Article D133-19-4

Le ministre chargé de l'aviation civile arrête la liste des titres ou documents tenant lieu de certificat d'opérateur, dont la possession est obligatoire pour la manœuvre des stations d'émission, conformément à l'article L. 90 du code des postes et télécommunications.

Article D133-19-5

Les communications entre les différentes stations des services mobiles aéronautiques doivent être limitées à la sécurité, à la régularité du trafic aérien et à la facilitation des vols ou à des essais concernant le matériel employé.

Les messages radiotéléphoniques échangés doivent être conformes à la phraséologie aéronautique établie par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article D133-19-6

Le ministre chargé de l'aviation civile établit et exploite des stations de terre des services radioélectriques définis à l'article D. 133-19 qui sont nécessaires pour rendre les services de la circulation aérienne, pour permettre la radionavigation des aéronefs et pour faciliter les opérations des aéronefs d'Etat qu'il exploite.

Il prend directement les dispositions nécessaires afin de s'assurer que ces stations sont exploitées conformément aux conventions et règlements internationaux relatifs aux radiocommunications.

Article D133-19-7

Les stations qui ne sont pas établies et exploitées par un organisme relevant du ministre chargé de l'aviation civile peuvent être astreintes, par décision de ce dernier, à l'exécution gratuite de certains services généraux relatifs à la sécurité et à l'exploitation des aéronefs.

Article D133-19-8

Pour les stations d'aéronefs, le contrôle fixé à l'article D. 133-19-1 peut être effectué en vol ou au sol par des agents du ministre chargé de l'aviation civile.

Article D133-19-9

La licence visée à l'article D. 133-19-3 peut être retirée ou suspendue par le ministre chargé de l'aviation civile en cas de non-respect des articles D. 133-19-1 ou D. 133-19-2.

Article D133-19-10

Lorsque les stations assurent des communications autres que celles visées à l'article D. 133-19-5 du présent code, l'établissement du réseau et la fourniture du service de télécommunications correspondant sont autorisés par le ministre chargé des télécommunications, conformément au code des postes et télécommunications, et notamment ses articles L. 33-1, L. 33-2, L. 34-3 et L. 89. Les caractéristiques techniques d'installation des stations radioélectriques visées au présent article sont fixées par le ministre

Code de l'aviation civile

chargé de l'aviation civile. Les installations radioélectriques sont agréées dans les conditions des articles R. 20-1 et suivants du code des postes et télécommunications.

SECTION IV Autorisation de vol des aéronefs étrangers de construction amateur

Article D133-20

Les aéronefs titulaires d'un document de navigabilité spécifique à la construction amateur et immatriculés dans un des Etats définis par arrêtés du ministre chargé de l'aviation civile sont autorisés à survoler le territoire français sans accord préalable délivré par les services de navigabilité français.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut déterminer par arrêtés les Etats dont les aéronefs ressortissants seront titulaires de l'autorisation prévue au premier alinéa du présent article, dès lors que la réglementation servant de base à la délivrance du titre de navigabilité:

1. Aura été adressée à l'administration française compétente;
2. Imposera la réalisation d'épreuves en vol, préalablement à la délivrance.

LIVRE II AÉRODROMES

TITRE Ier DISPOSITIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE Ier DÉFINITIONS ET RÈGLES GÉNÉRALES DE CRÉATION, D'UTILISATION ET DE CONTRÔLE

Article D211-1

Les conditions auxquelles sont assujettis, en application de l'article R. 211-2 du présent code, la création, la mise en service et l'utilisation des aérodromes et l'exercice du contrôle de l'Etat sur les aérodromes sont définies par le présent livre, troisième partie: Réglementaire (décrets).

Les dispositions du présent livre sont applicables aux aérodromes pour hélicoptères, sous réserve des dispositions particulières à ces aérodromes, qui sont établies par un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre de l'intérieur et du ministre chargé de l'environnement. Cet arrêté prend en compte, notamment, l'impact sur l'environnement en matière de nuisances sonores.

Article D211-2

La création d'un aérodrome par l'Etat est soumise à l'avis préalable du conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes. Si aucune opposition ne se manifeste au conseil de la part des départements ministériels intéressés, la décision est prise par le ministre chargé de l'aviation civile, et, dans le cas contraire, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre des armées et des autres ministres intéressés.

La création d'un aérodrome par une personne autre que l'Etat est subordonnée à une autorisation administrative délivrée dans les conditions fixées aux titres II et III ci-après. Toutefois, lorsque l'aérodrome fait l'objet d'une convention conclue en application des articles L. 221-1 et R. 221-4, d'un décret déclaratif d'utilité publique pris en vue de recourir à la procédure d'expropriation, ou d'un décret de classement pris en application de l'article R. 222-3, ces actes tiennent lieu d'autorisation.

Article D211-3

Le ministre chargé de l'aviation civile tient à jour la liste des aérodromes dont la création et la mise en service ont été autorisées.

Cette liste est portée à la connaissance des usagers par des insertions au Journal officiel de la République française.

Article D211-4

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'intérieur fixe:

Les conditions dans lesquelles est exercé le contrôle technique et administratif de l'Etat sur les aérodromes;

Code de l'aviation civile

La liste et la consistance des registres et documents dont la tenue est à la charge des exploitants d'aérodromes;
Les conditions dans lesquelles ces registres et documents doivent être communiqués à l'administration.

Article D211-5

Les agents chargés du contrôle ont libre accès à tout moment sur l'aérodrome et sur ses dépendances.

CHAPITRE II RETRAIT D'AUTORISATION ET SANCTIONS

Article D212-1

Les autorisations administratives en vertu desquelles les aérodromes sont créés et utilisés peuvent être suspendues, restreintes ou retirées pour les motifs suivants:

- 1° Si l'aérodrome ne remplit plus les conditions techniques et juridiques qui avaient permis d'accorder l'autorisation;
- 2° S'il a cessé d'être utilisé par des aéronefs depuis plus de deux ans;
- 3° S'il s'est révélé dangereux pour la circulation aérienne;
- 4° Si l'utilisation de l'aérodrome est devenue incompatible avec l'existence d'un autre aérodrome, ouvert à la circulation aérienne publique ou réservé à l'usage d'administrations de l'Etat ou encore avec des dispositifs destinés à contribuer à la sécurité de la navigation aérienne;
- 5° S'il a été fait de l'aérodrome un usage abusif;
- 6° En cas d'infractions aux lois et règlements d'ordre public, notamment aux prescriptions douanières, ainsi que pour des motifs intéressant la sûreté de l'Etat;
- 7° En cas de manquement grave aux dispositions du présent code de l'aviation civile, spécialement des articles R. 221-9 et L. 223-1.

Hormis les cas éventuellement précisés dans les conventions conclues en application de l'article L. 221-1 ou de l'article D. 232-3 les suspensions, restrictions ou retraits prévus ci-dessus n'entraînent aucun droit à indemnité pour les personnes physiques ou morales qui ont créé ou utilisé l'aérodrome.

Article D212-2

Les suspensions, restrictions et retraits des autorisations de créer les aérodromes privés sont prononcés:
Par arrêté préfectoral dans les deux premiers cas visés à l'article précédent;
Par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile après avis du ministre de l'intérieur dans les autres cas;
Dans cette dernière éventualité, et s'il y a urgence, le préfet peut, pour un délai ne dépassant pas quatre-vingt-dix jours, prononcer la suspension de l'autorisation ou la restriction de ses effets.

Article D212-3

L'autorisation d'ouverture d'un aérodrome à la circulation aérienne publique ou de mise en service d'un aérodrome à usage restreint ne peut, sauf en cas d'urgence, être suspendue, restreinte ou retirée que par un arrêté ministériel pris après avis du conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes, si cette mesure intervient en application des 1°, 2°, 3° ou 4° de l'article D. 212-1. Dans tous les cas, l'arrêté doit être motivé; il est publié au Journal officiel de la République française.

Article D212-4

Les décisions prises en cas d'urgence, pour restreindre ou interdire temporairement l'utilisation d'un aérodrome, font l'objet d'avis aux navigateurs aériens.

CHAPITRE VI SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

Article D216-1

Le Comité des usagers prévu à l'article R. 216-8 est composé des transporteurs aériens usagers de l'aérodrome.

Tout transporteur aérien membre du comité a le choix de participer lui-même aux travaux de celui-ci ou de se faire représenter par une organisation professionnelle qu'il mandate à cet effet.

Code de l'aviation civile

1° Lorsque le comité procède à un vote, le nombre des voix de chaque transporteur aérien est égal au nombre des unités de trafic embarqué et débarqué sur l'aérodrome par ce transporteur aérien lors de la dernière année civile pour laquelle le trafic de l'aérodrome est connu.

Tout organisme chargé de représenter des transporteurs aériens lors de la séance détient un nombre de voix égal à la somme des voix des transporteurs aériens qui lui ont donné mandat pour la séance, et qui sont concernés par le vote proposé.

Le quorum est réuni lorsque le nombre de voix des transporteurs aériens présents ou représentés, décompté comme il est dit ci-dessus, est supérieur à la moitié.

2° Aux fins du présent article, on entend par unité de trafic le nombre entier de milliers de passagers embarqués ou débarqués par le transporteur aérien sur l'aérodrome (ou, le cas échéant, dans la seule partie de l'aérodrome concerné par le vote), additionné du nombre entier de centaines de tonnes de fret embarqué à bord d'aéronefs, ou débarqué d'aéronefs.

3° Après chaque séance du comité, un compte rendu est établi, au plus tard dans le mois qui suit, et transmis au ministre chargé de l'aviation civile, au directeur de l'aviation civile et au gestionnaire de l'aérodrome. Il doit refléter l'ensemble des opinions exprimées.

4° Le secrétaire du comité est désigné par le gestionnaire de l'aérodrome. Le comité est convoqué pour la première fois par le gestionnaire de l'aérodrome, le cas échéant sur demande du ministre chargé de l'aviation civile.

Le comité établit son règlement intérieur.

5° Les frais de fonctionnement du comité ainsi que la mise à disposition des lieux de réunion sont à la charge du gestionnaire de l'aérodrome. Ils sont inclus dans le montant des redevances dues pour l'utilisation des installations aéroportuaires par les transporteurs aériens.

Article D216-2

Pour les aérodromes et les services auxquels s'appliquent les articles R. 216-2 à R. 216-5, le gestionnaire de l'aérodrome est tenu de délivrer à tout prestataire qui en fait la demande, ainsi qu'à tout transporteur aérien qui demande à s'auto-assister, l'autorisation de pratiquer sur les dépendances du domaine public les services d'assistance envisagés, sous réserve que soient remplies les conditions suivantes:

- que les espaces nécessaires soient disponibles, ou puissent être rendus disponibles;
- s'il s'agit d'un prestataire, qu'il détienne un agrément;
- lorsqu'il est fait application de l'article R. 216-5 ou du I, 3° et 4°, de l'article R. 216-7, que ce prestataire ait été retenu;
- lorsqu'il est fait application de l'article R. 216-3, que ce transporteur aérien réponde aux critères cités dans ledit article.

L'espace disponible pour les services d'assistance est réparti en tenant compte de la nature et du volume des services réalisés par les prestataires de services et par les transporteurs aériens qui s'auto-assistent. Les espaces nécessaires doivent être alloués aux nouveaux entrants. Sans préjudice de l'application du 1° (g) de l'article R. 216-16, si les espaces nécessaires ne peuvent être trouvés, le gestionnaire en informe le ministre chargé de l'aviation civile et le saisit d'une demande de dérogation accompagnée d'un dossier approprié en application de l'article R. 216-7 ou d'une demande de limitation en application de l'article R. 216-3 ou de l'article R. 216-5.

Article D216-3

Tout prestataire de services d'assistance en escale adresse chaque année au ministre chargé de l'aviation civile, ou aux préfets et aux directeurs de l'aviation civile compétents pour les aérodromes sur lesquels il a obtenu un agrément, un exemplaire du rapport établi après la vérification spécifique prévue à l'article R. 216-13.

Article D216-4

Les infrastructures entrant dans le champ d'application de l'article R. 216-6 peuvent appartenir à l'une des catégories suivantes:

- systèmes de tri de bagages;
- systèmes de dégivrage;
- systèmes d'épuration des eaux;
- systèmes de distribution de carburant.

Code de l'aviation civile

Sur proposition du gestionnaire de l'aérodrome, le ministre chargé de l'aviation civile arrête, pour chaque aérodrome, la liste des infrastructures donnant lieu à l'application de l'article R. 216-6.

Article D216-5

La liste des aérodromes visés au 1° de l'article R. 216-2, au I de l'article R. 216-3, au 1° et au 2° de l'article R. 216-4 est publiée annuellement par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article D216-6

La rémunération perçue par le gestionnaire de l'aérodrome pour l'accès aux installations dans le cadre des services d'assistance en escale doit être déterminée en fonction de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

TITRE II AÉRODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE

CHAPITRE Ier CRÉATION

Article D221-1

Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, par les collectivités publiques et les établissements publics, ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions définies ci-après:

Les personnes physiques doivent être de nationalité française et jouir de leurs droits civiques.

Les personnes morales doivent être:

Soit des associations françaises constituées conformément à la loi du 1er juillet 1901;

Soit des sociétés civiles ou commerciales dans lesquelles:

a) Possèdent la nationalité française et jouissent de leurs droits civiques:

Les gérants et tous les associés en nom dans les sociétés en nom collectif et en commandite, les gérants ainsi que la majorité des associés dans les sociétés à responsabilité limitée;

Le président du conseil d'administration, le directeur général et la majorité des administrateurs dans les sociétés anonymes.

b) Le capital est représenté pour moitié au moins:

Par des parts sociales appartenant à des associés de nationalité française dans les sociétés à responsabilité limitée;

Par des titres nominatifs appartenant à des actionnaires de nationalité française dans les sociétés anonymes.

Article D221-2

La demande d'autorisation de créer un aérodrome destiné à être ouvert à la circulation aérienne publique ou d'ouvrir à la circulation aérienne publique un aérodrome existant est adressée au ministre chargé de l'aviation civile, accompagnée d'un dossier dont la composition sera fixée par arrêté ministériel.

Elle est soumise à l'avis du conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes. Si aucune opposition ne se manifeste au conseil de la part des départements ministériels intéressés, la décision est prise par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et, dans le cas contraire, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre des armées et des autres ministres intéressés.

Article D221-3

Outre les dispositions prévues aux alinéas a à d de l'article R. 221-4, la convention à laquelle est subordonnée la création d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique indique notamment:

Les droits de propriétés ou de jouissance du demandeur sur l'assiette de l'aérodrome;

Les conditions dans lesquelles s'exercent les contrôles de l'Etat;

L'obligation pour l'exploitant de l'aérodrome de contracter une assurance couvrant les risques qu'il encourt du fait de l'aménagement et de l'exploitant de l'aérodrome;

Les documents qui doivent être tenus ou établis par l'exploitant de l'aérodrome en application de l'arrêté prévu à l'article D. 211-4;

Les sanctions pour manquement ou retard dans l'exécution des obligations de la convention.

Code de l'aviation civile

Article D221-4

L'arrêté d'ouverture à la circulation aérienne publique prévu à l'article R. 221-2 vaut autorisation de mise en service de l'aérodrome. Cet arrêté est publié au Journal officiel de la République française.

Dans le cas où les résultats de l'enquête technique ne sont pas favorables, le ministre informe le signataire de la convention des raisons qui s'opposent à l'ouverture de l'aérodrome et lui fixe un délai pour exécuter ses obligations.

Si toutes les obligations prévues dans la convention et ayant trait à la mise en service de l'aérodrome ne sont pas remplies, le ministre peut, si les résultats de l'enquête technique sont favorables, prononcer une ouverture provisoire valable un an au maximum et renouvelable une fois au plus. Le ministre peut en outre, en cas d'urgence, autoriser une mise en service provisoire limitée à certains usages et qui fait l'objet d'un avis aux navigateurs aériens.

Article D221-5

La liste des aérodromes internationaux désignés en application de l'article 132-1 comme aérodromes d'admission et de congé pour le trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités afférentes aux douanes, à la police des frontières, à la santé publique, à la quarantaine agricole et aux autres procédures du même ordre est fixée par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre de l'intérieur, du ministre de l'économie et des finances, du ministre des affaires sociales et du ministre de l'agriculture.

CHAPITRE II CLASSEMENT

Article D222-1

Les aérodromes de la métropole destinés à la circulation aérienne publique, réservés à l'usage d'une administration de l'Etat ou agréés à usage restreint, classés par décret dans l'une des cinq catégories prévues à l'article R. 222-5, sont inscrits sur les listes annexées au présent code.

Article D222-2

Les aérodromes des départements d'outre-mer destinés à la circulation aérienne publique, réservés à l'usage d'une administration de l'Etat ou agréés à usage restreint et classés par décret dans l'une des cinq catégories prévues à l'article R. 222-5, sont inscrits sur les listes annexées au présent code.

Article D222-3

Les aérodromes d'intérêt général des territoires d'outre-mer sont classés dans l'une des catégories prévues à l'article R. 222-5 et conformément aux listes annexées au présent code.

CHAPITRE IV REDEVANCES

Article D224-1

Conformément à l'article 1er du décret du 22 décembre 1967, les exploitants des aérodromes désignés par les arrêtés du 28 novembre 1956 et du 19 mai 1960 et ceux désignés par les décrets des 1er juin 1970, 17 décembre 1974, 31 juillet 1975, 6 janvier 1978 et 11 octobre 1979 sont autorisés à percevoir l'élément variable de la redevance pour occupation de terrains et d'immeubles par les distributeurs de carburants pour aéronefs. Les conditions d'établissement et de perception ainsi que le taux de l'élément variable de cette redevance sont fixés par l'arrêté du 27 novembre 1956, modifié par l'arrêté du 19 mai 1960.

Code de l'aviation civile

TITRE III AÉRODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE

CHAPITRE Ier DÉFINITIONS

Article D231-1

Les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique comprennent:

- 1° Les aérodromes réservés à l'usage d'administrations de l'Etat; la décision de les créer est prise dans les conditions prévues à l'article D. 211-2 et leur mise en service est autorisée par arrêté conjoint des ministres dont ils dépendent et du ministre chargé de l'aviation civile;
- 2° Les aérodromes à usage restreint, autres que les aérodromes à l'usage d'administrations de l'Etat; l'autorisation de les créer est donnée par arrêté ministériel ou interministériel;
- 3° Les aérodromes à usage privé; l'autorisation de les créer est donnée par arrêté préfectoral.

CHAPITRE II AÉRODROMES A USAGE RESTREINT

Article D232-1

Les aérodromes dits à usage restreint sont destinés à des activités qui, tout en répondant à des besoins collectifs, techniques ou commerciaux, sont soit limitées dans leur objet, soit réservées à certaines catégories d'aéronefs, soit exclusivement exercées par certaines personnes spécialement désignées à cet effet.

Ces activités peuvent comprendre notamment:

- a) Le fonctionnement d'écoles de pilotage ou de centres d'entraînement aérien;
- b) Les essais d'appareils prototypes non munis de certificat de navigabilité;
- c) La desserte de centres d'entretien et de réparation de matériel aéronautique;
- d) Les opérations de travail aérien;
- e) Les vols de tourisme;
- f) Exceptionnellement, certains transports aériens commerciaux, dans des cas qui seront fixés par décision du ministre chargé de l'aviation civile.

Article D232-2

Sauf application du dernier alinéa de l'article D. 211-2, la demande d'autorisation de créer un aérodrome à usage restreint est adressée au ministre chargé de l'aviation civile, accompagnée d'un dossier dont la composition sera fixée par arrêté ministériel.

Elle est soumise à une enquête technique et à l'avis du conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes. Si aucune opposition ne se manifeste au conseil de la part des départements ministériels intéressés, la décision est prise par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, et dans le cas contraire, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre des armées et des autres ministres intéressés.

Article D232-3

Le ministre chargé de l'aviation civile peut subordonner l'autorisation de créer un aérodrome à usage restreint à la conclusion d'une convention entre l'Etat et la personne qui crée l'aérodrome, dans les conditions prévues pour les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique par les articles L. 221-1 et R. 221-4.

Il peut dans tous les cas imposer à l'exploitant de l'aérodrome la souscription d'un contrat d'assurance couvrant les risques que cet exploitant encourt du fait de l'aménagement et de l'exploitation de l'aérodrome.

Article D232-4

Les aérodromes à usage restreint doivent être pourvus de signaux au sol et d'un balisage dit "de jour" réglementaires.

Code de l'aviation civile

Si la personne qui crée l'aérodrome veut équiper celui-ci d'aides lumineuses ou radioélectriques à la navigation aérienne ou de tous autres dispositifs de télécommunications aéronautiques, elle est tenue de prendre l'accord du ministre chargé de l'aviation civile et de se conformer à la réglementation en vigueur tant pour l'installation de ces aides et dispositifs que pour leur utilisation. Les projets doivent être préalablement approuvés par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article D232-5

Sous réserve de l'application des dispositions de l'article D. 232-3, la personne qui crée un aérodrome à usage restreint, ses ayants droits ou mandataires supportent intégralement la charge:

- a) Des dépenses d'aménagement, d'entretien et d'exploitation de toutes les installations de l'aérodrome, y compris les dépenses du personnel chargé de la mise en œuvre de ces installations;
- b) Des frais et indemnités qui résulteraient de l'établissement des servitudes instituées dans l'intérêt de la navigation aérienne au profit de l'aérodrome considéré, de ses annexes et de ses dépendances, ainsi que de l'établissement des servitudes dans l'intérêt des transmissions radioélectriques.

Article D232-6

La mise en service des aérodromes à usage restreint est autorisée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile après enquête technique. Cet arrêté, dit arrêté d'agrément, est publié au Journal officiel. En cas d'urgence, le ministre chargé de l'aviation civile peut décider une mise en service provisoire, qui fait l'objet d'un avis aux navigateurs aériens.

Si le résultat de l'enquête technique n'est pas favorable, le ministre informe la personne responsable de la création de l'aérodrome des raisons qui s'opposent à la mise en service de ce dernier.

Article D232-7

La personne qui crée l'aérodrome peut, avec l'accord du ministre chargé de l'aviation civile, confier tout ou partie de l'exploitation de l'aérodrome à un tiers de son choix.

Dans ce cas, elle est avec le tiers exploitant solidairement responsable à l'égard de l'Etat des charges et obligations qu'elle a contractées en créant l'aérodrome.

Article D232-8

Les conditions d'utilisation de l'aérodrome sont fixées, le cas échéant, par l'arrêté d'agrément visé à l'article D. 232-6.

Elles peuvent être modifiées dans les mêmes formes si les besoins de la circulation aérienne le justifient dans le cadre fixé par cet arrêté; l'exploitant de l'aérodrome établit les consignes d'utilisation de celui-ci et les porte à la connaissance du ministre chargé de l'aviation civile.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut à tout moment prescrire que ces consignes seront modifiées dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public ou pour les rendre conformes aux règles de la circulation aérienne.

CHAPITRE III AÉRODROMES A USAGE PRIVÉ

Article D233-1

Sont considérés comme aérodromes à usage privé les aérodromes créés par une personne physique ou morale de droit privé, pour son usage personnel ou celui de ses employés et invités.

Article D233-2

La demande d'autorisation est adressée en quatre exemplaires au préfet du département où est situé l'aérodrome, accompagnée d'un dossier dont la composition sera fixée par arrêté ministériel.

Il est délivré récépissé de la demande.

La décision d'autorisation ou de refus du préfet est prise par arrêté non motivé après avis du fonctionnaire de l'aviation civile territorialement compétent.

Elle doit intervenir dans un délai de trente jours à dater de la délivrance du récépissé, à moins que le préfet ne soit tenu d'en référer au ministre chargé de l'aviation civile, conformément aux dispositions de

Code de l'aviation civile

l'article D. 233-3. Dans ce cas, le délai imparti au préfet pour prendre sa décision est porté à quatre-vingt-dix jours.

Si le préfet n'a pas fait connaître sa décision dans le délai réglementaire, l'autorisation est considérée comme accordée.

Le préfet rend compte au ministre chargé de l'aviation civile des autorisations accordées en lui adressant copie du dossier de demande et, le cas échéant, de l'arrêté d'autorisation.

Article D233-3

Des arrêtés du ministre chargé de l'aviation civile pris en accord avec le ministre de l'intérieur, le ministre des armées et le ministre de l'économie et des finances délimitent les zones à l'intérieur desquelles la création d'un aérodrome à usage privé doit être soumise à l'accord préalable du ministre chargé de l'aviation civile.

Article D233-4

Les aérodromes à usage privé peuvent ne pas être balisés ni signalés.

Si le bénéficiaire de l'autorisation désire installer des aides à la navigation aérienne, visuelles ou radioélectriques ou tout autre dispositif de télécommunications aéronautiques, il est tenu de prendre l'accord du ministre chargé de l'aviation civile et de se conformer à la réglementation en vigueur, tant pour l'installation de ces aides et dispositifs que pour leur utilisation.

Article D233-5

Les personnes qui ont été autorisées à créer un aérodrome pour leur usage privé peuvent l'utiliser dès qu'il est aménagé, sans avoir à solliciter une autorisation de mise en service. Toutefois, elles devront en aviser le préfet pour permettre l'exercice du contrôle prévu à l'article D. 211-4.

Article D233-6

L'arrêté qui autorise la création de l'aérodrome fixe les conditions dans lesquelles ce dernier sera utilisé. L'arrêté pourra spécifier notamment que l'aérodrome est à usage temporaire ou saisonnier ou, pour les aérodromes permanents, que l'usage en sera exceptionnellement interdit certains jours.

Article D233-7

Il est interdit aux personnes qui ont créé un aérodrome à usage privé de percevoir aucune rémunération pour l'utilisation de leur aérodrome par les personnes qu'elles admettent à en faire usage.

Article D233-8

Le préfet peut, avec l'accord du propriétaire, permettre l'utilisation exceptionnelle d'un aérodrome à usage privé pour les évolutions d'aéronefs constituant une manifestation publique régulièrement autorisée en application de l'article R. 131-3.

Si l'aérodrome n'a pas antérieurement fait l'objet d'une autorisation, l'arrêté autorisant son utilisation sera pris après avis du fonctionnaire de l'aviation civile territorialement compétent et tiendra lieu d'autorisation pour une durée limitée à celle de la manifestation.

TITRE IV SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

CHAPITRE Ier DISPOSITIONS GÉNÉRALES

SECTION I Commission centrale des servitudes aéronautiques

Article D241-1

Il est créé une commission centrale des servitudes aéronautiques chargée de donner son avis sur toutes questions concernant l'établissement, la modification ou la suppression des servitudes qui lui sont soumises par le ou les ministres intéressés.

Code de l'aviation civile

Cette commission sera obligatoirement consultée sur l'opportunité d'admettre au bénéfice des dispositions du titre IV de la IIe partie (décrets portant R.A.P. et décrets en Conseil d'Etat) les aérodromes, installations et emplacements visés aux b, c et d de l'article R. 241-2.

Article D241-2

La commission centrale des servitudes aéronautiques est constituée au sein du conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes.

Elle est placée sous la présidence du président de cet organisme et comprend :

Les membres du conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes ;

Les représentants du ministre chargé de la construction, du ministre de l'agriculture, du ministre de l'industrie et du ministre de l'intérieur et suivant l'ordre du jour ;

Les représentants des départements ministériels intéressés autres que ceux visés ci-dessus.

La commission peut entendre toute personnalité choisie en raison de sa compétence.

Article D241-3

La commission centrale des servitudes aéronautiques se réunit sur convocation de son président, chaque fois que l'importance ou le nombre des affaires qui lui sont soumises le justifie.

Les avis émis par la commission sont motivés. Ils sont pris à la majorité des membres présents, la voix du président étant prépondérante.

SECTION II Spécifications servant de base à l'établissement des servitudes aéronautiques

Article D241-4

Les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ou du ministre des armées, après avis de la commission centrale des servitudes aéronautiques.

CHAPITRE II SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

SECTION I Etablissement et approbation du plan de dégagement

Article D242-1

Les agents de l'administration ou les personnes auxquelles elle délègue ses droits sont admis à pénétrer dans les propriétés privées pour y exécuter les opérations nécessaires aux études concernant l'établissement des plans de dégagement dans les conditions définies par l'article 1er de la loi du 29 décembre 1892.

Les signaux, bornes et repères dont l'implantation est nécessaire à titre provisoire ou permanent, pour la détermination des diverses zones de protection sont établis dans les conditions spécifiées par la loi du 6 juillet 1943 relative à l'exécution de travaux géodésiques et cadastraux et à la conservation des signaux, bornes et repères, validée et modifiée par la loi n° 57-391 du 28 mars 1957.

Article D242-2

L'enquête publique à laquelle doit être soumis le plan de servitudes aéronautiques de dégagement en vertu de l'article R. 241-4, relatif au régime des aérodromes et aux servitudes aéronautiques est précédée d'une conférence entre les services intéressés.

Article D242-3

Code de l'aviation civile

Le dossier soumis à l'enquête comprend:

- 1° Le plan de dégagement qui détermine les diverses zones à frapper de servitudes avec l'indication, pour chaque zone, des cotes limites à respecter suivant la nature et l'emplacement des obstacles;
- 2° Une notice explicative exposant l'objet recherché par l'institution des servitudes selon qu'il s'agit d'obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou d'obstacles nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité, leur nature exacte et leurs conditions d'application, tant en ce qui concerne les constructions, installations et plantations existantes que les constructions, installations et plantations futures;
- 3° A titre indicatif, une liste des obstacles dépassant les cotes limites;
- 4° Un état des signaux, bornes et repères existant au moment de l'ouverture de l'enquête et utiles pour la compréhension du plan de dégagement, sans préjudice de ceux qui pourront être établis ultérieurement pour en faciliter l'application.

Article D242-4

Le plan de dégagement accompagné des résultats de l'enquête publique et des résultats de la conférence entre services est soumis avant son approbation à l'avis de la commission centrale des servitudes aéronautiques.

Article D242-5

Lorsque des mesures provisoires de sauvegarde doivent être prises en application de l'article R. 241-5, il est procédé à une enquête publique précédée d'une conférence entre services intéressés dans les conditions fixées à l'article D. 242-2. Les mesures envisagées ainsi que les résultats de l'enquête publique et de la conférence entre services sont soumis à l'avis de la commission centrale des servitudes aéronautiques.

L'arrêté approuvant les mesures provisoires de sauvegarde est pris par le ministre chargé de l'aviation civile ou par le ministre des armées, après avis favorable de la commission centrale des servitudes aéronautiques.

SECTION II Application du plan de dégagement

Article D242-6

Une copie du plan de dégagement approuvé (ou de l'arrêté instituant des mesures provisoires de sauvegarde) est déposée à la mairie des communes sur les territoire desquelles sont assises les servitudes.

Avis du dépôt est donné au public par voie d'affichage à la mairie et d'insertion dans un journal mis en vente dans le département et en outre par tous autres moyens en usage dans la commune.

Le maire doit faire connaître à toute personne qui le lui demande si un immeuble situé dans le territoire de la commune est grevé de servitudes de dégagement; s'il en est requis par écrit, il doit répondre par lettre recommandée avec demande d'avis de réception dans un délai de huit jours.

Article D242-7

Dans les zones grevées de servitudes de dégagement, le permis de construire ne peut être délivré que si les constructions projetées sont conformes aux dispositions du plan de dégagement ou aux mesures provisoires de sauvegarde.

Article D242-8

Dans les mêmes zones et sous réserve des dispositions de l'article D. 242-10, l'établissement de plantations, remblais et obstacles de toute nature non soumis au permis de construire et ne relevant pas de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie est soumis à l'autorisation de l'ingénieur en chef du service des bases aériennes compétent.

La demande est adressée au maire qui en délivre récépissé. Elle donne les précisions utiles sur la nature et l'emplacement des obstacles ainsi que les hauteurs qu'ils sont susceptibles d'atteindre.

Le maire la transmet sans délai à l'ingénieur en chef.

Article D242-9

Code de l'aviation civile

La décision sur la demande visée à l'article précédent doit être notifiée par l'intermédiaire du maire dans un délai de trente jours à compter de la date du dépôt de la demande ou de la remise des renseignements complémentaires que le pétitionnaire aura été invité à produire.

Ce délai est augmenté d'un mois lorsque l'instruction de la demande nécessite des opérations de nivellement.

A défaut de réponse dans les délais ainsi fixés, le demandeur peut saisir directement l'ingénieur en chef du service des bases aériennes par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. Faute par l'ingénieur en chef de notifier sa décision dans le délai de quinze jours à dater de la réception de ladite lettre, l'autorisation est réputée accordée sous réserve toutefois que le demandeur se conforme aux autres dispositions législatives ou réglementaires.

Article D242-10

Les intéressés peuvent se dispenser de produire la demande visée à l'article D. 242-8 lorsque les obstacles qu'ils se proposent d'établir demeureront à quinze mètres au moins en dessous de la cote limite qui résulte du plan de dégagement.

Article D242-11

Lorsque les servitudes instituées par le plan de dégagement impliquent soit la suppression ou la modification de bâtiments constituant des immeubles par nature, soit une modification à l'état antérieur des lieux déterminant un dommage direct, matériel et certain, la mise en application des mesures correspondantes est subordonnée dans chaque cas à une décision du ministre chargé de l'aviation civile ou du ministre des armées.

Cette décision est notifiée aux intéressés par l'ingénieur en chef du service des bases aériennes compétent, conformément à la procédure appliquée en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les notifications comportent toutes précisions utiles sur les travaux à effectuer ainsi que sur les conditions dans lesquelles ils pourraient être exécutés.

Article D242-12

Si les propriétaires consentent à exécuter les travaux qui leur sont imposés aux conditions qui leur sont proposées, il est passé entre eux et le représentant du ministre chargé de l'aviation civile ou du ministre des armées une convention rédigée en la forme administrative.

Cette convention précise:

1° Les modalités et délais d'exécution des travaux, l'indemnité représentative de leur coût et les conditions de versement;

2° L'indemnité, s'il y a lieu, pour frais de déménagement, détériorations d'objets mobiliers et autres dommages causés par l'exécution des travaux;

3° L'indemnité compensatrice, s'il y a lieu, des autres éléments du dommage résultant des modifications apportées à la situation des lieux.

La convention peut prévoir l'exécution des travaux par les soins de l'administration.

Article D242-13

En cas de refus de l'autorisation exigée par le cinquième alinéa de l'article R. 242-1 du code pour l'exécution de travaux de grosses réparations ou d'améliorations, ou à l'expiration du délai de quatre mois valant décision de refus, le propriétaire pourra requérir l'application immédiate des mesures prévues à l'article D. 242-11. Sa requête devra, à peine de forclusion, parvenir au ministre qui a refusé l'autorisation sollicitée en application de l'article R. 242-1 du code, dans le délai d'un an à dater de la notification à l'intéressé de la décision de refus.

Lorsque, en application de l'article R. 242-1 (alinéa 5) précité, l'administration aura autorisé l'exécution de travaux d'améliorations, il ne sera tenu compte de la plus-value acquise par l'immeuble, en raison de l'exécution desdits travaux, dans le calcul de l'indemnité qui sera éventuellement due lors de la suppression, aux conditions prévues par les articles D. 242-11 et D. 242-12, du bâtiment ou autre ouvrage sur lequel ces travaux auront été exécutés, que dans la mesure où ils n'auront pas été normalement amortis.

Article D242-14

Code de l'aviation civile

Si les servitudes de dégagement viennent à être atténuées ou supprimées de sorte que tout ou partie des lieux puisse être rétabli dans son état antérieur, l'administration est en droit de poursuivre la récupération de l'indemnité qu'elle aurait versée en compensation d'un préjudice supposé permanent, déduction faite du coût de remise en état des lieux dans leur état primitif ou dans un état équivalent.

A défaut d'accord amiable, le montant des sommes à recouvrer, qui présentent le caractère d'une créance domaniale, est fixé selon les règles applicables à la détermination des indemnités en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique et le recouvrement en est effectué dans les formes qui seront prévues par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'économie et des finances. L'action en récupération doit être engagée sous peine de forclusion dans un délai de deux ans à compter de la publication de l'acte administratif entraînant la modification ou la suppression des servitudes.

CHAPITRE III SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE BALISAGE

Article D243-1

En application de l'article R. 243-3, l'administration ou la personne chargée du balisage a le droit:

1° D'établir à demeure des supports et ancrages pour dispositifs de balisage et conducteurs aériens d'électricité soit à l'extérieur des murs ou façades des bâtiments, soit sur les toits et terrasses, à la condition qu'on puisse y accéder par l'extérieur et sous réserve de l'observation des prescriptions réglementaires concernant la sécurité des personnes et des bâtiments;

2° De faire passer, sous la même réserve, les conducteurs d'électricité au-dessus des propriétés privées;

3° D'établir à demeure des canalisations souterraines ou des supports pour conducteurs aériens d'électricité ou dispositifs de balisage sur des terrains privés, même s'ils sont fermés de murs ou autres clôtures équivalentes;

4° De couper les arbres et branches d'arbres qui se trouvent à proximité de l'emplacement des conducteurs aériens ou des dispositifs de balisage, gênent leur pose ou leur fonctionnement, ou pourraient par leur mouvement ou leur chute occasionner des courts-circuits ou des avaries aux installations;

5° D'effectuer sur les murs extérieurs et les toitures des bâtiments les travaux de signalisation appropriés. En outre, le propriétaire est tenu d'assurer le droit de passage nécessaire aux agents chargés de l'entretien des installations et au matériel destiné à cet entretien.

Article D243-2

L'établissement des servitudes précédentes ne fait pas obstacle au droit du propriétaire de se clore, de démolir, réparer ou surélever, réserve faite des servitudes de dégagement auxquelles il pourrait par ailleurs être assujéti, à condition de ne pas entraver l'exercice des servitudes de balisage, et notamment du droit de passage.

En même temps qu'il adressera sa demande de permis de construire et, en toute hypothèse, deux mois au moins avant d'entreprendre les travaux de démolition, réparation, surélévation ou clôture, le propriétaire devra prévenir l'ingénieur en chef du service des bases aériennes compétent par lettre recommandée avec avis de réception.

Article D243-3

L'exécution des travaux prévus aux alinéas 1° à 5° de l'article D. 243-1 doit être précédée d'une notification directe aux intéressés et, à défaut d'accord amiable, d'une enquête spéciale dans chaque commune. Cette enquête est effectuée dans les formes prévues par les articles 11 à 18 du décret n° 70-492 du 11 juin 1970 portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article 35 de la loi du 8 avril 1946 sur la nationalisation de l'électricité et du gaz, en ce qui concerne la procédure de déclaration d'utilité publique en matière d'électricité et de gaz et pour l'établissement des servitudes prévues par la loi.

Article D243-4

Dans le cas où il a été procédé à une enquête, l'introduction des agents et ouvriers de l'administration ou de la personne chargée du balisage dans les propriétés closes ne peut avoir lieu que quinze jours après que le propriétaire, ou en son absence le gardien de la propriété, aura reçu notification de la décision statuant sur les travaux à exécuter.

Code de l'aviation civile

A défaut de gardien connu demeurant dans la commune, le délai ne court qu'à partir de la notification au propriétaire faite en mairie; ce délai expiré, si personne ne se présente pour permettre l'accès, lesdits agents et ouvriers peuvent entrer avec l'assistance d'un agent assermenté.

Il ne peut être abattu d'arbres fruitiers, d'ornement ou de haute futaie avant qu'un accord amiable ne soit intervenu sur leur valeur ou qu'à défaut de cet accord il ait été procédé à une constatation contradictoire destinée à fournir l'évaluation des dommages.

Article D243-5

Les indemnités qui pourraient être dues à raison des servitudes aéronautiques de balisage seront, à défaut d'accord amiable, réglées en premier ressort par le tribunal d'instance du lieu de situation des biens grevés.

Article D243-6

Lorsque, par application de l'article R. 243-2, les frais de balisage d'une ligne électrique sont à la charge de l'exploitant de ladite ligne et que l'exploitant conteste la nécessité du balisage, il peut porter l'affaire devant un comité mixte permanent qui sera institué par arrêté commun du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre des armées et du ministre chargé de l'électricité.

Article D243-7

Les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées par l'article R. 241-1 sont applicables aux aérodromes à usage restreint définis par les articles D. 232-1 à D. 232-9 à raison de l'intérêt public qu'ils présentent notamment pour la formation aéronautique.

Article D243-8

En application des dispositions de l'article D. 232-5, les frais et indemnités qui résulteraient de l'établissement des servitudes aéronautiques seront supportés par la personne qui crée l'aérodrome, ses ayants droit ou ses mandataires, sous réserve des dispositions éventuelles contenues dans la convention qui peut être passée, en application de l'article D. 232-3 entre l'Etat et la personne qui crée l'aérodrome.

CHAPITRE IV DISPOSITIONS PARTICULIÈRES A CERTAINES INSTALLATIONS

Article D244-1

Les arrêtés ministériels prévus à l'article R. 244-1 pour définir les installations soumises à autorisation à l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement seront pris après avis de la commission centrale des servitudes aéronautiques.

Article D244-2

Les demandes visant l'établissement des installations mentionnées à l'article D. 244-1, et exemptées du permis de construire, à l'exception de celles relevant de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie et de celles pour lesquelles les arrêtés visés à l'article précédent institueront des procédures spéciales, devront être adressées à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département dans lequel les installations sont situées. Récépissé en sera délivré.

Elles mentionneront la nature des travaux à entreprendre, leur destination, la désignation d'après les documents cadastraux des terrains sur lesquels les travaux doivent être entrepris et tous les renseignements susceptibles d'intéresser spécialement la navigation aérienne.

Si le dossier de demande est incomplet, le demandeur sera invité à produire les pièces complémentaires. La décision doit être notifiée dans le délai de deux mois à compter de la date de dépôt de la demande ou, le cas échéant, du dépôt des pièces complémentaires.

Si la décision n'a pas été notifiée dans le délai ainsi fixé, l'autorisation est réputée accordée pour les travaux décrits dans la demande, sous réserve toutefois de se conformer aux autres dispositions législatives et réglementaires.

Article D244-3

Code de l'aviation civile

Le refus d'autorisation ou la subordination de l'autorisation à des conditions techniques imposées dans l'intérêt de la sécurité de la navigation aérienne ne peuvent en aucun cas ouvrir un droit à indemnité au bénéfice du demandeur.

Article D244-4

Les décrets visant à ordonner la suppression ou la modification d'installations constituant des obstacles à la navigation aérienne dans les conditions prévues au quatrième alinéa de l'article R. 244-1 sont pris après avis de la commission centrale des servitudes aéronautiques et contresignés par le ministre chargé de l'aviation civile et par les ministres intéressés.

CHAPITRE V TERRAINS RÉSERVÉS

Article D245-1

L'enquête publique prévue à l'article R. 245-1 en vue de réserver les terrains pour l'extension ou la création d'aérodromes ou d'installations destinées à assurer la sécurité de la navigation aérienne lorsque ces terrains ne figurent pas sur un projet d'aménagement communal ou intercommunal approuvé est précédée d'une conférence entre services intéressés. Cette enquête est effectuée dans les conditions fixées à l'article D. 242-2 en ce qui concerne les enquêtes relatives aux plans de dégagement. Le dossier soumis à l'enquête doit comprendre une notice sur l'opération projetée et un plan sur lequel sont figurées les limites des terrains dont l'acquisition deviendrait nécessaire pour la réalisation des projets d'équipement aéronautique. L'enquête relative aux plans de dégagement peut être menée simultanément avec l'enquête visée par le présent article.

Article D245-2

Le décret déclarant les terrains réservés en application de l'article R. 245-1 est pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre chargé de la construction, du ministre de l'intérieur, du ministre de l'agriculture et, le cas échéant, du ministre des armées.

Article D245-3

Dans un délai de vingt jours à compter de la publication de ce décret au Journal officiel, une copie conforme de la partie du plan annexé à ce décret relative au territoire de chaque commune intéressée doit être déposée à la mairie.

Un avis de ce dépôt est donné au public par voie d'affichage à la mairie et d'insertion dans un journal mis en vente dans le département et en outre par tous autres moyens en usage dans la commune.

Le maire doit faire connaître à toute personne qui le lui demande si un immeuble situé dans le territoire de la commune est réservé. S'il en est requis par écrit, il doit répondre, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, dans un délai de huit jours.

TITRE V AÉROPORTS DE PARIS

CHAPITRE Ier DISPOSITIONS GÉNÉRALES

SECTION I Aérodromes constituant l'Aéroport de Paris

Article D251-1

Les aérodromes suivants font partie de l'ensemble constitué par l'Aéroport de Paris:

Charles-de-Gaulle, Orly, Le Bourget;

Chavenay-Villepreux, Chelles-le-Pin, Coulommiers-Voisins;

Issy-les-Moulineaux, Lognes-Emerainville, Meaux-Esbly;

Persan-Beaumont, Pontoise - Corneilles-en-Vexin, Saint-Cyr-l'Ecole et Toussus-le-Noble.

Article D251-2

Code de l'aviation civile

Pour chacun de ces aérodromes, des arrêtés pris par le ministre chargé de l'aviation civile, contresignés par le ministre des armées (armée de l'air et armée de mer, aéronavale) si ses services les utilisent, fixeront s'il y a lieu les modalités d'application.

CHAPITRE II REGLES D'ADMINISTRATION, DE GESTION ET DE CONTROLE

Article D252-1

Une commission consultative économique unique est créée pour les aéroports Charles-de-Gaulle et Paris-Orly.

La commission consultative économique est consultée pour avis sur les projets de modification des tarifs visés à l'article R. 224-2 du présent code, pour ces deux aérodromes.

Elle est informée des programmes d'investissements de l'établissement en cours et prévus pour l'année suivante.

Ses membres sont nommés pour trois ans par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Elle comprend:

- deux à six représentants d'Aéroports de Paris, nommés sur proposition du directeur général d'Aéroports de Paris;
- cinq représentants d'organisations professionnelles du transport aérien;
- un représentant de chaque transporteur aérien desservant l'aéroport Charles-de-Gaulle ou l'aéroport Paris-Orly, et dont le nombre d'unités de trafic a excédé, au cours de la dernière année calendaire dont le trafic est connu, un seuil fixé par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile;
- un président, choisi en raison de sa connaissance de l'aviation civile.

Pour l'application du présent article, on appelle unités de trafic le nombre entier de milliers de passagers embarqués ou débarqués, augmenté du nombre entier de centaines de tonnes de fret embarqué à bord d'aéronefs, ou débarqué d'aéronefs, sur les aéroports Charles-de-Gaulle et Paris-Orly.

Peuvent en outre être appelés à siéger avec voix consultative:

- les fonctionnaires et militaires responsables sur l'aérodrome des contrôles aux frontières ou de la sûreté;
- l'inspecteur général d'Aéroports de Paris;
- le contrôleur d'Etat;
- en tant que de besoin, toutes personnalités et tous experts convoqués en raison de leur compétence.

Les avis de la commission sont pris à la majorité des voix exprimées.

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile précise les modalités de fonctionnement de cette commission consultative, dont notamment les délais et forme de la convocation, le contenu et la diffusion des comptes rendus.

LIVRE III TRANSPORT AÉRIEN

TITRE II CONTRAT DE TRANSPORT

CHAPITRE 1er TRANSPORT DE MARCHANDISES

Article D321-1

Le transporteur doit dresser manifeste contenant l'indication et la nature des marchandises transportées.

Un duplicata du manifeste doit se trouver à bord de l'aéronef et être communiqué, sur leur demande, aux agents chargés de la police de la circulation et aux agents des douanes.

Article D321-2

La compétence de la commission du transport des matières dangereuses et infectes, instituée par le décret du 27 février 1941, est étendue aux questions de transport des matières dangereuses et infectes par air.

Code de l'aviation civile

TITRE III ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN

CHAPITRE 1er CONTROLE TECHNIQUE D'EXPLOITATION

Article D330-1

Les recettes correspondant aux dépenses de contrôle mentionnées à l'article R. 330-4 sont liquidées et perçues par les services chargés du contrôle des aéronefs civils, dans les conditions fixées par arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l'aviation civile.
Le produit de ces recettes est rattaché au budget de l'aviation civile dans les conditions fixées par arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l'aviation civile.

TITRE IV SOCIÉTÉ AIR FRANCE

CHAPITRE II FONCTIONNEMENT

Article D342-1

Les dispositions du code du travail relatives à la médecine du travail sont applicables à la société Air France.

TITRE VI ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU CONSEIL SUPÉRIEUR DE L'AVIATION MARCHANDE

Article D360-1

Un Conseil supérieur de l'aviation marchande est placé auprès du ministre chargé de l'aviation civile. Celui-ci lui soumet les affaires pour lesquelles sa consultation est requise en application du présent code. Le conseil peut, en outre, être consulté par le ministre chargé de l'aviation civile sur toutes questions intéressant le transport aérien.
Le ministre chargé de l'aviation civile saisit le Conseil supérieur de l'aviation marchande de tout avis du Conseil national des transports qui intéresse le transport aérien.
Les avis du Conseil supérieur de l'aviation marchande sur toutes questions relevant également de la compétence du Conseil national des transports sont transmis à ce dernier par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article D360-2

Le Conseil supérieur de l'aviation marchande peut, lorsqu'il en décide à la majorité des deux tiers de ses membres, présenter au ministre chargé de l'aviation civile toutes propositions portant sur des questions intéressant le transport aérien.

Article D360-3

Le président du conseil supérieur de l'aviation marchande est nommé par décret pris sur le rapport du ministre chargé de l'aviation civile.
Il est assisté d'un vice-président, nommé dans les mêmes conditions et choisi parmi les membres du conseil appartenant au premier collège.

Article D360-4

Outre le président, le conseil supérieur de l'aviation marchande comprend quarante-trois autres membres répartis en deux collèges, qui sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, dans les conditions suivantes:

Premier collège:

1° Un député et un sénateur désignés par l'assemblée à laquelle ils appartiennent, un conseiller régional et un conseiller général, désignés sur proposition du ministre de l'intérieur;

2° Onze membres représentant l'Etat:

- un membre du Conseil d'Etat désigné sur proposition du vice-président du Conseil d'Etat;

Code de l'aviation civile

- un magistrat de la Cour des comptes désigné sur proposition du premier président de la Cour des comptes;
- un représentant du ministre chargé de l'économie et des finances;
- un représentant du ministre chargé du budget;
- un représentant du ministre chargé de l'aviation civile;
- un représentant du ministre chargé des relations extérieures;
- un représentant du ministre chargé des armées;
- un représentant du ministre chargé de la tutelle des chambres de commerce et d'industrie;
- un représentant du ministre chargé de la poste;
- un représentant du ministre chargé de l'aménagement du territoire;
- un représentant du ministre chargé des départements et territoires d'outre-mer.

Les représentants des ministres sont désignés sur proposition de chacun d'entre eux;

3° Cinq personnalités choisies en raison de leur compétence dans le domaine du transport aérien;

4° Le président du Conseil national des transports ou son représentant.

Deuxième collège:

1° Huit représentants des entreprises de transport aérien désignés après avis des organisations professionnelles intéressées;

2° Huit représentants des salariés désignés sur proposition des organisations syndicales représentatives au plan national dans le domaine du transport aérien, à raison de:

- trois pour le personnel navigant;
- cinq pour le personnel au sol;

3° Trois représentants des usagers du transport aérien;

4° Deux représentants des gestionnaires d'aéroports, dont un représentant d'Aéroport de Paris;

5° Un représentant des industries françaises aéronautiques et spatiales.

Le conseil supérieur de l'aviation marchande comprend des membres suppléants désignés dans les mêmes conditions que les membres titulaires.

Article D360-5

La durée du mandat des membres du conseil supérieur de l'aviation marchande est de trois ans. Le mandat est renouvelable.

Article D360-6

Tout membre ayant perdu la qualité en raison de laquelle il a été désigné cesse de plein droit d'appartenir au conseil supérieur de l'aviation marchande. Il est remplacé pour la durée du mandat restant à courir par une personne désignée conformément aux dispositions de l'article D. 360-4. Il en est de même en cas de décès ou de démission.

Article D360-7

Le conseil supérieur de l'aviation marchande se réunit soit en séance plénière à laquelle participent les membres des deux collèges, soit en séance ordinaire à laquelle participent les membres du premier collège. Le conseil ne peut valablement siéger, selon les cas, que si la moitié au moins des membres composant l'une ou l'autre de ces formations plénière ou ordinaire sont présents ou suppléés. Si cette condition n'est pas remplie, les membres sont convoqués pour une nouvelle réunion au cours de laquelle le conseil peut siéger quel que soit le nombre des membres présents ou suppléés.

Les délibérations sont prises à la majorité des suffrages exprimés. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Article D360-8

Les affaires dont le conseil est saisi en application du titre III du livre III de la deuxième partie du présent code donnent lieu à une instruction contradictoire en séance plénière et à un rapport écrit communiqué avant chaque séance aux membres du conseil et aux parties intéressées. Le conseil délibère, en séance ordinaire, sur ces affaires.

Les autres affaires soumises au conseil font l'objet de délibérations en séance plénière.

Chaque délibération du conseil supérieur de l'aviation marchande donne lieu à la rédaction d'un avis. Les avis émis par les différentes formations du conseil sont transmis par le président au ministre chargé de l'aviation civile. Un procès-verbal des réunions est établi.

Code de l'aviation civile

Article D360-9

Le directeur général de l'aviation civile et les directeurs ou chefs de service de la direction générale de l'aviation civile peuvent assister, avec voix consultative, à toutes les séances plénières du conseil supérieur de l'aviation marchande.

Les directeurs des autres services du ministère chargé des transports et des autres ministères intéressés peuvent, lorsqu'ils ne sont pas déjà membres du conseil, assister avec voix consultative, ou se faire représenter, aux séances plénières du conseil où sont examinées des affaires ressortissant à leurs attributions.

Le président peut, en outre, en fonction de l'ordre du jour, appeler des personnes qualifiées à participer, à titre consultatif, aux séances plénières du conseil.

Article D360-10

Les rapporteurs devant le conseil supérieur de l'aviation marchande sont choisis soit parmi ses membres ou leurs suppléants, soit parmi les membres du Conseil d'Etat, de la Cour des comptes, de l'inspection générale des finances ou parmi les ingénieurs des corps de l'Etat ou fonctionnaires de l'Etat ayant au moins un grade équivalant à celui d'administrateur civil de 2^e classe.

Lorsqu'ils n'appartiennent pas au conseil, les rapporteurs sont désignés sur proposition du président, par arrêté du ministre de l'aviation civile.

Les rapporteurs ont voix délibérative dans les affaires qu'ils rapportent.

Article D360-11

Le secrétariat du conseil supérieur de l'aviation marchande est assuré par un secrétaire permanent recruté, ainsi que les autres membres de son personnel, parmi les agents du ministère chargé de l'aviation civile. Les emplois correspondants sont tenus à titre d'activité exclusive ou accessoire.

Le secrétaire permanent du conseil est nommé par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Il dirige, sous l'autorité du président, les services du secrétariat et assure le fonctionnement du conseil. Il peut en outre assurer, concurremment avec les rapporteurs, l'instruction des affaires soumises au conseil.

LIVRE IV PERSONNEL NAVIGANT

TITRE Ier DISPOSITIONS COMMUNES

Article D410-1

Les titres aéronautiques prévus à l'article L. 410-1 ainsi que ceux dont doit être pourvu le personnel navigant professionnel dans les conditions définies aux articles L. 421-4 et L. 421-7 sont délivrés par le ministre chargé de l'aviation civile ou validés par lui sur la base des titres délivrés par un autre Etat. Les titres aéronautiques requis du personnel navigant professionnel de la catégorie Essais et réceptions sont délivrés par le ministre de la défense ou validés par lui sur la base des titres délivrés par un autre Etat.

Article D410-2

Le ministre chargé de l'aviation civile peut, par arrêté, déléguer le pouvoir de délivrer les titres aéronautiques visés au premier alinéa de l'article D. 410-1 ci-dessus aux autorités suivantes:

Directeurs des régions aéronautiques civiles en métropole;

Directeur de la région aéronautique civile Antilles-Guyane;

Préfet du département de la Réunion;

Délégués du Gouvernement de la République dans les territoires d'outre-mer.

Les arrêtés de délégations de pouvoirs prévus ci-dessus peuvent également autoriser les autorités en cause à déléguer respectivement la signature des actes correspondants:

Aux chefs de district aéronautique civil en métropole et dans les départements d'outre-mer;

Aux chefs du service d'Etat de l'aviation civile dans les territoires d'outre-mer.

Code de l'aviation civile

TITRE II PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

CHAPITRE Ier RÈGLES GÉNÉRALES

Article D421-1

Des registres pour l'inscription, par catégorie et par section, des membres du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile sont ouverts au ministère chargé de l'aviation civile (secrétariat général à l'aviation civile).

Article D421-2

Les titres donnant droit à l'inscription aux registres sont les suivants, sous réserve qu'ils soient en cours de validité:

1° Registres A

Catégorie Essais et réceptions:

- licence de pilote d'essais expérimental d'avions;
- licence de pilote d'essais d'avions;
- licence de pilote d'essais d'avions légers;
- licence de pilote d'essais expérimental d'hélicoptères;
- licence de pilote d'essais d'hélicoptères;
- licence de pilote de réceptions d'avions;
- licence de pilote de réceptions d'hélicoptères.

Catégorie Transport aérien:

- Licence de pilote de ligne d'avion,
- Licence de pilote professionnel de 1re classe d'avion,
- Licence de pilote professionnel d'avion,
- Licence de pilote de ligne d'hélicoptère,
- Licence de pilote professionnel d'hélicoptère,

Catégorie Travail aérien:

- Licence de pilote de ligne d'avion,
- Licence de pilote professionnel de 1re classe d'avion,
- Licence de pilote professionnel d'avion,
- Licence de pilote de ligne d'hélicoptère;
- Licence de pilote professionnel d'hélicoptère (2).

2° Registres B

Catégorie Essais et réceptions:

- licence d'ingénieur navigant d'essais;
- licence d'expérimentateur navigant d'essais;
- licence de mécanicien navigant d'essais;
- licence de mécanicien navigant de réceptions.

Catégorie Transport aérien:

- Licence de navigateur,
- Licence de mécanicien navigant,
- Licence de radio navigant;
- Licence d'ingénieur navigant de l'aviation civile.

Catégorie Travail aérien:

- Licence de navigateur,
- Licence de mécanicien navigant,
- Licence de radio navigant;
- Licence d'ingénieur navigant de l'aviation civile (3);

3° Registres C

Catégorie Essais et réceptions:

- Licence de parachutiste professionnel possédant la qualification Essais et réceptions;

Catégorie Travail aérien:

- Licence de parachutiste professionnel,
- Licence de photographe navigant professionnel;

Code de l'aviation civile

4° Registres D

Catégorie Transport aérien:

Certificat de sécurité sauvetage;

Catégorie Travail aérien:

Certificat de sécurité sauvetage.

Donnent également droit à l'inscription aux registres les titres délivrés par les autres Etats membres de la Communauté économique européenne et validés par le ministre chargé de l'aviation civile ou, dans le domaine des essais et réceptions, par le ministre de la défense, sous réserve qu'ils soient en cours de validité.

Article D421-3

Tout navigant titulaire de plusieurs brevets, licences, qualifications ou certificats le rattachant à des sections ou catégories différentes peut faire l'objet d'une inscription sur plusieurs registres lorsque:

- a) Travaillant pour le compte d'autrui, il est affecté à des sections ou catégories différentes;
- b) Travaillant pour son propre compte, il exerce une activité aérienne dans des catégories différentes.

Article D421-4

Ne peuvent présenter une demande d'inscription aux registres les navigants étrangers qui n'ont pas au préalable fait l'objet d'une autorisation d'inscription dans les conditions fixées par l'article R. 421-4 (alinéas 1, 2 et 3).

Article D421-5

Les navigants dont l'inscription est refusée peuvent faire appel de cette décision auprès du ministre chargé de l'aviation civile.

Article D421-6

L'inscription au registre d'un navigant est suspendue:

1° Sur demande de l'intéressé dès qu'il cesse d'exercer ses fonctions pour une cause autre qu'un accident du travail ou une maladie due à l'exercice de la profession;

2° D'office, lorsqu'il cesse d'exercer ses fonctions pendant plus d'un an. Toutefois, dans le cas où l'arrêt d'activité résulte d'un accident du travail ou d'une maladie due à l'exercice de la profession, la suspension d'inscription n'a lieu qu'après décision du conseil médical de l'aéronautique civile concluant à l'inaptitude de l'intéressé.

Mention de la suspension est portée sur le ou les registres où est inscrit le navigant.

Lorsque celui-ci reprend son activité il est mis fin, sur sa demande, à cette suspension d'inscription.

Article D421-7

En vue de l'application des dispositions de l'article D. 421-6:

Tout employeur est tenu de signaler au service chargé de la tenue des registres l'engagement, le licenciement ou la démission ainsi que toute cessation des fonctions d'un navigant.

Tout navigant travaillant pour son propre compte est tenu de déclarer au service chargé de la tenue des registres son arrêt d'activité.

De même, le conseil médical doit signaler toute décision qu'il est appelé à prendre concluant à l'inaptitude d'un navigant par suite d'un accident du travail ou d'une maladie due à la profession.

Article D421-8

Il peut être procédé à la radiation d'un navigant du ou des registres, par mesure disciplinaire, en application des dispositions de l'article R. 425-18 ou par suite du décès de l'intéressé.

Article D421-9

Un arrêté fixera les modalités d'application du présent chapitre et notamment les règles d'établissement ainsi que le modèle de ces registres, les pièces à fournir par les candidats en vue de leur inscription et les conditions d'inscription provisoire.

CHAPITRE II COMMANDANT DE BORD ET EQUIPAGE - DUREE DU TRAVAIL DES PERSONNELS NAVIGANTS

SECTION I Dispositions générales

Article D422-1

Définitions:

Tous les temps ci-après s'entendent en heures programmées à l'exception du c et du d.

a) On appelle temps de vol le temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue de gagner l'aire de décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol. N'est pas considérée comme temps d'arrêt la durée des temps de vol effectués comme passager lorsque le déplacement est imposé par des nécessités de service.

On appelle période de vol la somme des temps de vol entre deux temps d'arrêts successifs conformes aux dispositions des articles D. 422-2, D. 422-5, D. 422-11 et D. 422-12.

On appelle amplitude de vol le temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue de gagner l'aire de décollage pour effectuer la première étape jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin de la dernière étape précédant l'octroi d'un temps d'arrêt conforme aux dispositions des articles D. 422-2, D. 422-5 et D. 422-11.

On appelle temps d'arrêt le temps décompté depuis le moment où l'aéronef s'immobilise à la fin de la dernière étape jusqu'au moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens pour effectuer la première étape d'une nouvelle période de vol.

On entend par long parcours le voyage aérien qui éloigne un membre de l'équipage d'un aéronef de plus de trois mille milles marins de sa base d'affectation ou dont l'itinéraire préétabli comporte, entre deux escales consécutives, un parcours supérieur à mille deux cents milles marins.

b) On entend par arrêt nocturne normal toute période de 9 heures consécutives comprises entre 21 heures et 9 heures du matin en heures locales de l'escale considérée.

c) On entend par trimestre les périodes de calendrier commençant respectivement les 1er janvier, 1er avril, 1er juillet et 1er octobre.

d) On entend par temps de vol médian la valeur centrale des temps de vol constatés sur chaque tronçon, par type d'aéronef, résultant de l'observation des temps réalisés lors de la dernière période correspondante du programme d'exploitation.

Article D422-2

Temps d'arrêt périodiques:

Indépendamment des temps d'arrêt qui suivent obligatoirement les périodes de vol, le personnel navigant bénéficie à sa base d'affectation:

a) D'au moins un temps d'arrêt par semaine dont la durée ne peut être inférieure à 36 heures consécutives s'il est affecté aux petits et moyens parcours;

b) D'un temps d'arrêt au moins égal à quatre jours consécutifs par mois s'il est affecté aux longs parcours;

c) Le temps d'arrêt prévu au b ci-dessus est porté à cinq jours deux fois par semestre civil pour les personnels navigants affectés aux longs parcours et régis par les articles D. 422-3 à D. 422-7. Si des circonstances imprévisibles conduisent l'employeur à déplacer deux mois consécutifs le temps d'arrêt périodique par rapport à la position définie au début du mois considéré, le temps d'arrêt périodique du mois suivant est augmenté d'un jour sans que la position initiale puisse être modifiée.

Article D422-3

Les dispositions des articles D. 422-1 à D. 422-8 sont applicables au personnel navigant employé par des entreprises exploitant des services réguliers ou non, ou utilisant un ou plusieurs aéronefs d'une masse maximale au décollage supérieure ou égale à dix tonnes ou d'une capacité supérieure ou égale à vingt sièges.

Article D422-4

Dans les conditions actuelles d'exploitation des entreprises, il est admis qu'à la durée du travail effectif prévue à l'article L. 212-1 du code du travail correspond un temps de travail qui, exprimé en heures de vol, ne doit pas dépasser dans l'année une durée mensuelle moyenne de 75 heures, la durée de vol

Code de l'aviation civile

effectuée dans un mois considéré isolément ne pouvant excéder 95 heures, celle effectuée dans deux mois civils consécutifs 180 heures, ou celle effectuée dans trois mois civils consécutifs 265 heures. Pour l'application de l'alinéa précédent, la limitation mensuelle à 95 heures doit être respectée aussi bien entre le premier et le dernier jour de chaque mois civil qu'entre le 16 d'un mois civil et le 15 du mois suivant.

Article D422-5

La durée d'une période de vol ne peut excéder 10 heures dans une amplitude de 14 heures.

a) Périodes de vol inférieures ou égales à 6 heures:

Toute période de vol inférieure ou égale à 6 heures doit être suivie d'un temps d'arrêt d'une durée au moins égale à 11 heures. Toutefois, l'employeur a la faculté d'accorder un temps d'arrêt inférieur à 11 heures, sans toutefois qu'il puisse être inférieur à 6 heures.

Dans ce cas, le temps d'arrêt suivant est au moins de 18 heures dont un arrêt nocturne normal.

En aucun cas, un temps d'arrêt réduit ne peut être suivi d'une période de vol supérieure à 6 heures.

b) Périodes de vol supérieures à 6 heures et inférieures à 10 heures:

A l'issue d'une période de vol supérieure à 6 heures, le personnel navigant doit bénéficier d'un temps d'arrêt au moins égal à trois fois le nombre d'heures de vol effectuées. Toutefois, les heures consécutives ou incluses dans une même période de vol, au-delà de la huitième, entraînent un temps d'arrêt égal à quatre fois leur durée. Une fois sur deux le temps d'arrêt doit être au moins égal à 36 heures dont deux arrêts nocturnes normaux.

Si un temps d'arrêt est attribué à la base d'affectation, sa durée telle qu'elle résulte de l'alinéa précédent ne peut être diminuée. Les temps d'arrêt accordés hors de la base d'affectation peuvent être réduits, sous réserve que le temps d'arrêt suivant à la base d'affectation soit au moins égal à 36 heures majorées d'une durée égale à l'insuffisance globale du ou des temps d'arrêt intermédiaires, par rapport au temps d'arrêt normal tel qu'il résulte de l'alinéa précédent et qu'il comprenne deux arrêts nocturnes normaux.

Les réductions prévues à l'alinéa précédent ne peuvent entraîner des temps d'arrêt inférieurs, le premier à 12 heures, les suivants à 24 heures. Toutefois, si l'un des temps d'arrêt intermédiaires est égal ou supérieur à l'arrêt normal, résultant de la période de vol précédente, majoré éventuellement de l'insuffisance du ou des arrêts précédents, le temps d'arrêt qui le suit peut être ramené à 12 heures.

c) Périodes de vol supérieures à 10 heures:

Au cas où des périodes de vol supérieures à 10 heures auraient été autorisées dans les formes prévues à l'article D. 422-6, la première période est précédée d'un temps d'arrêt au moins égal à 36 heures dont deux arrêts nocturnes normaux.

En outre, un seul arrêt accordé en dehors de la base d'affectation peut subir un abattement, lequel ne peut avoir pour effet de le réduire à moins de 18 heures. Aucun autre arrêt ne peut être réduit avant que le navigant intéressé ait de nouveau bénéficié d'un arrêt au moins égal à 36 heures majorées de l'insuffisance du temps d'arrêt réduit.

d) Si un navigant effectue un vol comme passager-service avant d'entreprendre un vol comme membre de l'équipage, sans qu'entre ces deux vols un temps d'arrêt d'au moins 12 heures lui ait été accordé, le temps de vol correspondant à ce vol comme passager-service est compté pour moitié et son amplitude est comptée intégralement pour l'application des maxima fixés au premier alinéa du présent article.

e) Les temps programmés sont établis en fonction des temps médians statistiques observés, pour un même type d'aéronef, sur la dernière période correspondante du programme d'exploitation. En l'absence de statistiques, une observation de la durée réalisée des périodes de vol est effectuée. Dans ce dernier cas, pour les périodes de vol programmées entre 5 h 45 et 6 heures, entre 7 h 45 et 8 heures, et entre 9 h 45 et 10 heures, l'information sur les temps programmés établis et les temps effectivement réalisés correspondants est transmise au ministre chargé de l'aviation civile.

Article D422-6

Sur demande présentée dans un délai raisonnable par une organisation patronale ou du personnel de la profession, ou par la compagnie régie par le titre IV du livre III du présent code, le ministre chargé de l'aviation civile peut prendre, après consultation des organisations représentatives au niveau national

Code de l'aviation civile

intéressées, et en se référant, là où il en existe, aux accords intervenus, des arrêtés autorisant, nonobstant les règles fixées aux articles D. 422-2 et D. 422-5, un régime répartissant les temps de vol et les temps d'arrêt sur une autre période de temps, compte tenu notamment de l'éventuel renfort de l'équipage.

Article D422-7

Il peut être dérogé aux limitations visées à la présente section dans les conditions suivantes:

1. Vols urgents, dont l'exécution immédiate est nécessaire:

a) Pour prévenir des accidents imminents et organiser des mesures de sauvetage, ou pour réparer des accidents survenus soit au matériel, soit aux installations;

b) Pour assurer le dépannage des aéronefs.

2. Pour assurer l'achèvement d'une période de vol que des circonstances exceptionnelles n'auraient pas permis d'effectuer dans les limites préétablies.

3. Vols exécutés dans l'intérêt de la sûreté ou de la défense nationale ou d'un service public sur ordre du Gouvernement constatant la nécessité de la dérogation. La limite est à fixer par le ministre chargé de l'aviation civile.

4. Travaux urgents en cas de surcroît de travail sans que toutefois ceux-ci puissent avoir pour effet ni de porter à plus de 900 heures le nombre total des heures de vol annuelles ni d'entraîner le dépassement des maxima prévus à l'article D. 422-4 pour un mois considéré isolément, pour deux mois civils consécutifs et pour trois mois consécutifs.

Les heures supplémentaires sont effectuées dans les conditions prévues et sous réserve des autorisations spécifiées par la législation en vigueur.

SECTION II Durée du travail du personnel navigant des entreprises exploitant des services réguliers ou non, ou utilisant un ou plusieurs aéronefs d'une masse maximale au décollage supérieure ou égale à dix tonnes ou d'une capacité supérieure ou égale à vingt sièges

Article D422-8

Les heures de vol sont comptabilisées à la fin de chacun des trimestres. Elles sont considérées, à partir de la 226e heure, comme heures supplémentaires, à l'exclusion de celles effectuées pour prévenir des accidents imminents et organiser des mesures de sauvetage. Elles donnent lieu à une majoration de 25 % portant sur les éléments de rémunération, à l'exclusion des remboursements de frais.

En outre, les heures de vol sont comptabilisées à la fin de chaque année. Elles sont considérées, à partir de la 826e heure, comme heures supplémentaires, à l'exclusion de celles effectuées pour prévenir des accidents imminents et organiser des mesures de sauvetage, et rémunérées dans les conditions de l'alinéa précédent si elles n'ont pas déjà donné lieu à majoration.

SECTION III Durée du travail du personnel navigant des entreprises n'exploitant pas des services réguliers, et utilisant exclusivement des aéronefs d'une masse maximale au décollage inférieure à dix tonnes ou d'une capacité inférieure à vingt sièges

Article D422-9

Les dispositions des articles D. 422-1 à D. 422-2 et D. 422-9 à D. 422-13 s'appliquent au personnel navigant des entreprises n'exploitant pas des services réguliers, et utilisant exclusivement des aéronefs d'une masse maximale au décollage inférieure à dix tonnes ou d'une capacité inférieure à vingt sièges. Toutefois, à défaut d'accord collectif de branche ou d'entreprise, les dispositions de la section 2 sont applicables aux entreprises qui, bien que répondant aux critères de la présente section, atteignent, pendant les douze mois d'une année civile, un effectif de cinquante membres du personnel navigant en équivalent temps plein au sens de l'article L. 431-2 du code du travail.

Article D422-10

Code de l'aviation civile

Dans les conditions actuelles d'exploitation des entreprises, il est admis qu'à la durée du travail effectif prévue à l'article L. 212-1 du code du travail correspond une durée mensuelle moyenne de 75 heures de vol répartie sur l'année lorsque l'entreprise choisit l'option a ci-dessous, et une durée mensuelle moyenne de 78 heures de vol répartie sur l'année lorsqu'elle choisit l'option b ci-dessous.

Les entreprises concernées peuvent opter pour l'un des deux dispositifs de durée du travail définis aux a et b ci-dessous, compte tenu de leur mode d'exploitation:

a) Sauf dérogation dans les conditions prévues par l'article D. 422-12, la durée de vol effectuée dans un mois considéré isolément ne peut excéder 95 heures; cette limitation mensuelle doit être respectée aussi bien entre le premier et le dernier jour de chaque mois civil qu'entre le 16 d'un mois civil et le 15 du mois suivant.

La durée de vol effectuée dans deux mois civils consécutifs ne doit pas excéder 180 heures, ou celle effectuée dans trois mois civils consécutifs 265 heures.

b) Ou bien, sauf dérogation dans les conditions prévues par l'article D. 422-12, la durée maximale d'heures de vol ne peut excéder 100 heures au cours d'un mois civil, la durée de vol effectuée dans deux mois consécutifs ne doit pas excéder 190 heures, celle effectuée sur trois mois consécutifs 280 heures et sur six mois consécutifs 500 heures. Toutefois, lorsque les entreprises se consacrent exclusivement au travail aérien agricole et concluent des accords visés à l'article L. 212-2-1 du code du travail, la durée maximale d'heures de vol ne peut excéder 120 heures au cours d'un mois civil, la durée de vol effectuée dans deux mois consécutifs ne doit pas excéder 210 heures, celle effectuée sur trois mois consécutifs 330 heures.

Une entreprise ne peut mettre en œuvre l'un ou l'autre des décomptes d'heures de vol mentionnés aux a et b ci-dessus qu'au 1er janvier d'une année civile et après en avoir informé le ministre chargé de l'aviation civile et l'inspecteur du travail compétent.

Article D422-11

a) Pour les membres d'équipage non doublés ou non secondés, les heures consécutives de vol ne doivent pas dépasser 8 heures par période de 24 heures. Cette durée peut être portée à 12 heures si le vol est interrompu par un ou plusieurs arrêts à l'escale.

Pour les membres d'équipage doublés ou secondés, ou doublants ou secondants, les périodes de vol ne doivent pas dépasser, avec ou sans arrêts en escale, 17 heures consécutives si l'équipage ne dispose pas à bord de postes de repos suffisants et 22 heures consécutives si l'équipage dispose à bord de postes de repos suffisants.

b) A la fin de la période de vol visée au a ci-dessus, le personnel navigant bénéficie d'un temps d'arrêt d'une durée au moins égale à deux fois le nombre d'heures de vol effectuées depuis le temps d'arrêt précédent, sans que cette durée puisse être inférieure à 8 heures.

Lorsque, par suite des exigences de l'exploitation, le personnel navigant effectue une nouvelle période de vol sans avoir bénéficié d'un temps d'arrêt au moins égal à deux fois le nombre d'heures de vol effectuées depuis le temps d'arrêt précédent, la durée du temps d'arrêt qui suit la deuxième période est majorée d'un temps égal à l'insuffisance de la durée du temps d'arrêt qui a suivi la première période. Toutefois, la faculté d'effectuer une deuxième période n'est possible que si la durée du temps d'arrêt qui suit la première période n'est pas inférieure à la durée des vols accomplis au cours de cette première période et sans être inférieure à 8 heures.

c) Lorsque le vol en qualité de passager-service est effectué sur un long parcours, le membre d'équipage intéressé ne peut être commandé à l'arrivée pour un nouveau service avant d'avoir bénéficié d'un temps d'arrêt à l'escale d'une durée au moins égale à la durée du trajet effectué en qualité de passager-service.

Article D422-12

Il peut être dérogé aux limitations mentionnées à la présente section dans les conditions suivantes:

1. Vols urgents, dont l'exécution immédiate est nécessaire:

a) Pour prévenir des accidents imminents et organiser des mesures de sauvetage, ou pour réparer des accidents survenus soit au matériel, soit aux installations;

b) Pour assurer le dépannage des aéronefs.

2. Pour assurer l'achèvement d'une période de vol que des circonstances exceptionnelles n'auraient pas permis d'effectuer dans les limites préétablies.

Code de l'aviation civile

3. Vols exécutés dans l'intérêt de la sûreté ou de la défense nationale ou d'un service public sur ordre du Gouvernement constatant la nécessité de la dérogation; la limite est à fixer par le ministre chargé de l'aviation civile.

4. Travaux urgents en cas de surcroît de travail:

Selon l'option retenue par l'entreprise, ceux-ci ne peuvent avoir pour effet:

- soit de porter à plus de 900 heures le nombre total des heures de vol annuelles, ni d'entraîner le dépassement des maxima prévus au a de l'article D. 422-10;
- soit de porter à plus de 840 heures le nombre total des heures de vol annuelles, ni d'entraîner le dépassement des maxima prévus au b de l'article D. 422-10.

Les heures supplémentaires sont effectuées dans les conditions et sous réserve des autorisations prévues par la législation en vigueur.

Article D422-13

Lorsque l'entreprise choisit l'option prévue au a de l'article D. 422-10, les heures de vol comptabilisées à la fin de chacun des trimestres sont considérées à partir de la 226^e heure comme heures supplémentaires, à l'exclusion de celles effectuées pour prévenir des accidents imminents et organiser des mesures de sauvetage. Elles donnent lieu à une majoration de 25 % portant sur les éléments de rémunération, à l'exclusion des remboursements de frais.

En outre, les heures de vol sont comptabilisées à la fin de chaque année. Elles sont considérées à partir de la 826^e heure comme heures supplémentaires, à l'exclusion de celles effectuées pour prévenir les accidents imminents et organiser les mesures de sauvetage, et rémunérées dans les conditions de l'alinéa précédent si elles n'ont pas déjà donné lieu à majoration.

Lorsque l'entreprise choisit l'option prévue au b de l'article D. 422-10, les heures de vol comptabilisées à la fin de chacun des trimestres sont considérées à partir de la 234^e heure comme heures supplémentaires, à l'exclusion de celles effectuées pour prévenir les accidents imminents et organiser des mesures de sauvetage et donnent lieu à une majoration de 25 % portant sur les éléments de rémunération, à l'exclusion des remboursements de frais. Toutefois, les entreprises dont l'activité est exclusivement consacrée au travail aérien agricole, et qui ont conclu un accord dans le cadre du b de l'article D. 422-10, peuvent ne comptabiliser les heures de vol qu'à la fin de chaque année, sous réserve que les heures effectuées au-delà de la durée moyenne mensuelle ouvrent droit à une majoration de salaire. Celles-ci sont considérées à partir de la 826^e heure comme heures supplémentaires, à l'exclusion de celles effectuées pour prévenir des accidents imminents et organiser des mesures de sauvetage et donnent lieu à une majoration de 25 % portant sur les éléments de rémunération, à l'exclusion des remboursements de frais.

SECTION IV Période de transition

Article D422-14

Lorsqu'une entreprise ne remplit plus la ou les conditions prévues à la section 2 ou à la section 3, elle peut demander au ministre chargé de l'aviation civile de bénéficier d'une période de transition d'une durée maximale de trois mois avant d'appliquer les nouvelles dispositions réglementaires dont elle remplit les conditions.

SECTION V Mesures de contrôle

Article D422-15

L'horaire du travail est établi par lignes, par groupes de lignes ou par tronçons de lignes ou de groupes de lignes.

L'horaire du travail dressé en temps universel coordonné indique les heures auxquelles commence et finit chaque période de vol. Le total des heures comprises dans ces périodes ne doit pas excéder les limites fixées par les sections 2 et 3.

Toute modification de la répartition des heures de vol doit donner lieu, avant sa mise en service, à une rectification de l'horaire établi.

Code de l'aviation civile

Un double de l'horaire et des rectifications éventuellement apportées doit préalablement être adressé à l'inspection du travail.

Les indications relatives aux durées de vol sont transcrites pour chaque membre d'équipage sur un carnet individuel de travail. Ce carnet accompagne le membre d'équipage dans ses différentes affectations. Il est remis par ce dernier au commandant de bord à l'occasion de chaque temps de vol et constamment tenu à la disposition de l'inspection du travail et du ministre chargé de l'aviation civile. Ce carnet individuel de travail sera établi dans des conditions qui seront fixées par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du travail.

Des modalités de contrôle différentes complétant ou se substituant aux modalités susmentionnées pourront être autorisées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du travail pris après avis des organisations patronales et du personnel de la profession.

CHAPITRE IV INCAPACITÉS - MALADIES - CONSEIL MÉDICAL DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE

SECTION II Conseil médical

Article D424-1

Un conseil médical de l'aéronautique civile est créé au ministère chargé de l'aviation civile (direction générale de l'aviation civile).

Article D424-2

Le conseil médical de l'aéronautique est chargé:

1° D'étudier et de coordonner toutes les questions d'ordre physiologique, médical, médico-social et d'hygiène intéressant l'aéronautique civile, notamment en ce qui concerne le personnel navigant, les passagers et, d'une façon générale, le contrôle sanitaire. Il assure en cette matière la liaison avec les organismes similaires étrangers.

2° De se prononcer sur le caractère définitif des inaptitudes déclarées à l'égard des navigants par les différents centres d'expertises médicales, pour les licences françaises, ou par l'autorité étrangère ayant délivré la licence validée par le ministre chargé de l'aviation civile ou, dans le domaine des essais et réceptions, par le ministre de la défense.

3° De soumettre au ministre chargé de l'aviation civile des propositions concernant les décisions prévues par les articles L. 424-1, L. 424-2, L. 424-5 et par l'article R. 426-11 en matière de reconnaissance d'incapacité temporaire ou permanente de travail et de décès consécutifs à un accident aérien survenu en service ou une maladie imputable au service aérien.

4° De recevoir et d'examiner sous réserve des compétences dévolues par les articles D. 434-1 et suivants aux commissions médicales régionales de l'aviation civile:

- a) Les appels interjetés par les candidats aux fonctions réservées au personnel navigant professionnel et les titulaires d'une licence du personnel navigant déclarés médicalement inaptes au titre de l'aéronautique civile par un centre d'expertise médicale du personnel navigant, ou un médecin agréé;
- b) Les appels interjetés par les employeurs qui estimeraient devoir contester les décisions prononcées par les autorités médicales compétentes en matière d'aptitude à une fonction du personnel navigant professionnel;
- c) Les demandes formulées par les médecins chefs des centres d'expertise médicale du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile et par les médecins examinateurs agréés qui, en présence d'un cas litigieux ou non prévu par les règlements d'aptitude physique et mentale en vigueur, estimeraient devoir prendre l'avis du conseil médical de l'aéronautique civile avant de formuler une décision d'aptitude ou d'inaptitude à une fonction du personnel navigant de l'aéronautique civile;
- d) Toute demande de dérogation aux conditions d'aptitude médicale prévues par les règlements en vigueur en ce qui concerne le personnel navigant de l'aéronautique civile. Toutefois, en cas de légère déficience à l'égard d'une norme médicale restant compatible avec la sécurité aérienne, le médecin chef d'un centre médical agréé ou d'une commission de médecins, d'un centre ou service médical d'un département ou d'un territoire d'outre-mer agréés peut, à titre exceptionnel, et pour une durée maximale de quarante-cinq jours, déclarer un navigant professionnel apte à exercer ses fonctions jusqu'à la décision du conseil médical de l'aéronautique civile.

Code de l'aviation civile

e) Les appels interjetés contre les décisions des commissions médicales régionales de l'aviation civile.

Article D424-3

Le conseil médical de l'aéronautique civile comprend:

- un président et un vice-président, docteurs en médecine;
- huit membres docteurs en médecine, désignés: quatre sur proposition des principales compagnies aériennes françaises, deux sur proposition du ministre de la défense, un sur proposition du président d'Aéroports de Paris et un sur proposition du ministre de la santé. Exception faite pour ce dernier, les médecins sont désignés en fonction de leur compétence en médecine aéronautique;
- neuf membres choisis parmi des docteurs en médecine particulièrement qualifiés dans une des disciplines essentielles de la médecine aéronautique.

Le président, le vice-président et les autres membres du conseil médical sont nommés pour trois ans, par mandats renouvelables, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Tout membre du conseil dont le mandat est interrompu est remplacé jusqu'à expiration dudit mandat.

Article D424-4

Les membres du conseil médical sont convoqués individuellement à chaque séance par le président.

En cas d'absence ou d'empêchement, le président est remplacé par le vice président.

Le conseil ne peut valablement délibérer que si cinq au moins de ses membres à voix délibérative sont présents, compte tenu des cas d'incompatibilité prévus à l'alinéa ci-après.

Les membres du conseil ne peuvent prendre part aux délibérations portant sur l'examen des cas individuels dont ils ont déjà eu à connaître à l'occasion de leur activité extérieure au conseil.

Les délibérations ont lieu à huis clos. Les décisions et avis sont prononcés à la majorité des voix. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Article D424-5

Le président du conseil médical peut appeler à siéger au conseil, avec voix consultative, des personnalités qu'il juge nécessaire d'entendre en raison de leur compétence ou de leurs fonctions quant aux questions inscrites à l'ordre du jour, notamment:

Des représentants du ministre d'Etat chargé de la défense nationale;

Des représentants du ministre chargé de l'aviation civile;

Des délégués des organisations représentatives des entreprises et du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

Le président peut désigner des médecins experts s'il le juge nécessaire.

Article D424-6

Les affaires visées au 3e de l'article D. 424-2 seront rapportées par le représentant de la caisse de retraite du personnel navigant qui pourra être assisté d'un médecin. Les intéressés pourront venir en personne se faire représenter ou assister devant le conseil par un médecin de leur choix.

Article D424-7

Le secrétariat du conseil médical de l'aéronautique civile est assuré par le bureau médical du personnel navigant. Les affaires mentionnées au second alinéa de l'article D. 424-2 seront rapportées par le chef du bureau médical qui est docteur en médecine et possède une compétence en médecine aéronautique.

Article D424-8

Les dépenses de fonctionnement du conseil médical de l'aéronautique civile, ainsi que les frais d'expertises médicales effectuées à la demande du président du conseil médical, seront imputées sur les crédits ouverts au ministère chargé de l'aviation civile (direction générale de l'aviation civile).

Code de l'aviation civile

TITRE III PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL

CHAPITRE IV COMMISSIONS MEDICALES REGIONALES DE L'AVIATION CIVILE

Article D434-1

Il est institué dans chaque direction régionale de l'aviation civile et dans chaque service d'Etat de l'aviation civile dans les territoires d'outre-mer une commission médicale régionale de l'aviation civile.

Article D434-2

Les commissions médicales régionales de l'aviation civile se prononcent sur:

- les demandes de dérogation aux normes d'aptitude physique et mentale;
- les recours contre les décisions prononcées en matière d'aptitude par les médecins agréés;
- les demandes d'avis que ces derniers peuvent présenter avant de se prononcer sur l'aptitude d'un candidat.

Chaque commission est compétente pour statuer sur les décisions prises par les médecins de son ressort géographique; la commission de la direction de l'aviation civile pour la région Nord statue, en outre, sur les décisions prises par les médecins installés à l'étranger.

Article D434-3

Les commissions médicales régionales de l'aviation civile comprennent:

- le médecin-chef de la direction régionale ou le médecin du service concerné, président;
- cinq docteurs en médecine, qualifiés dans une des disciplines principales de la médecine aéronautique, dont l'un est désigné en qualité de vice-président;
- deux médecins agréés, titulaires d'une licence de pilote.

Dans les départements et territoires d'outre-mer, les deux dernières catégories peuvent ne comprendre, respectivement, que deux et un membre.

Article D434-4

Les membres des commissions médicales régionales sont nommés pour une période de trois ans renouvelable par le directeur régional de l'aviation civile ou par le chef du service d'Etat de l'aviation civile, après avis du conseil médical de l'aéronautique civile.

Tout membre dont le mandat est interrompu est remplacé jusqu'à la date à laquelle son mandat devait expirer.

Article D434-5

Les commissions médicales régionales de l'aviation civile se réunissent sur convocation de leur président ou à la demande de la moitié de leurs membres.

Article D434-6

Les commissions médicales régionales de l'aviation civile délibèrent valablement dès lors que la moitié de leurs membres sont présents.

Les membres des commissions médicales ne peuvent prendre part aux délibérations portant sur l'examen des cas individuels dont ils ont déjà eu connaissance à l'occasion d'une activité extérieure à la commission.

Les séances sont tenues à huis clos. Les délibérations sont prises à la majorité des voix, le président ayant, en cas d'égalité de suffrages, voix prépondérante.

Article D434-7

Le président d'une commission médicale peut décider de consulter des personnalités compétentes et notamment des membres d'un centre d'expertise médicale du personnel navigant ou d'un service de l'aviation civile.

Il peut désigner des médecins experts s'il le juge nécessaire.

Article D434-8

Code de l'aviation civile

Le secrétariat des commissions médicales régionales de l'aviation civile est assuré par les services du médecin-chef de la direction régionale de l'aviation civile ou du médecin du service de l'aviation civile concerné.

CHAPITRE V DISCIPLINE

Article D435-1

Les personnels navigants de l'aéronautique civile détenteurs d'un titre aéronautique non professionnel à l'encontre desquels auront été relevées des infractions aux lois et règlements concernant l'aviation civile sont passibles de sanctions disciplinaires dans les conditions prévues aux articles ci-après.

Ces articles ne sont toutefois pas applicables aux personnels navigants mentionnés à l'article R. 425-4, qui sont soumis aux dispositions des articles R. 425-4 à R. 425-19 relatives au régime disciplinaire des personnels navigants professionnels.

Article D435-2

Les sanctions disciplinaires qui peuvent être prononcées à l'encontre des personnels navigants non professionnels sont:

- l'avertissement;
- la suspension du privilège d'effectuer des vols en qualité de commandant de bord tant qu'un complément de formation pratique ou/et théorique, dans les conditions spécifiées par la décision de sanction, n'a pas été réalisé;
- la suspension des licences ou qualifications, assortie ou non d'un sursis ou/et d'une obligation d'un complément de formation pratique ou/et théorique, dans les conditions spécifiées par la décision de sanction;
- l'annulation des licences ou qualifications avec interdiction d'en solliciter la délivrance à titre définitif ou pendant une durée déterminée par la décision de sanction.

Article D435-3

Ces sanctions disciplinaires sont prononcées, après avis d'une commission de discipline des personnels navigants non professionnels, par:

- le directeur de l'aviation civile en métropole et le directeur régional de l'aviation civile pour l'ensemble des trois régions de Guadeloupe, de Guyane et de Martinique;
- le délégué du Gouvernement dans le département de la Réunion, les territoires d'outre-mer et les collectivités territoriales de Mayotte et de Saint-Pierre-et-Miquelon.

L'autorité compétente pour prononcer la sanction est celle de la circonscription territoriale dans le ressort de laquelle a été commise l'infraction.

A la demande du contrevenant, l'autorité compétente est celle de la circonscription territoriale dans le ressort de laquelle est domicilié le contrevenant.

Au cas où l'infraction a été commise à l'étranger, le ministre chargé de l'aviation civile désigne l'autorité qui sera compétente pour prononcer la sanction.

Article D435-4

Il est institué auprès de chacune des autorités mentionnées à l'article D. 435-3 une commission de discipline des personnels navigants non professionnels composée ainsi qu'il suit:

I. - En métropole et dans l'ensemble des trois régions de Guadeloupe, de Guyane et de Martinique:

- a) Deux membres représentant, selon le cas, le directeur de l'aviation civile ou le directeur régional de l'aviation civile pour l'ensemble des trois régions de Guadeloupe, de Guyane et de Martinique, dont un président;
- b) Un membre choisi en raison de sa compétence en matière de navigation aérienne, selon le cas, par le directeur de l'aviation civile ou par le directeur régional de l'aviation civile pour l'ensemble des trois régions de Guadeloupe, de Guyane et de Martinique;
- c) Un membre représentant l'Aéro-club de France;
- d) Un membre représentant la Fédération nationale aéronautique ou la Fédération française de vol à voile;
- e) Un membre représentant la fédération couvrant l'activité du contrevenant.

Code de l'aviation civile

Les fédérations reconnues au plan national conformément à l'article D. 510-3 désignent leurs représentants, titulaires ou suppléants. Si une ou plusieurs fédérations ne désignent pas de représentant, le directeur de l'aviation civile ou le directeur régional de l'aviation civile pour l'ensemble des trois régions de Guadeloupe, de Guyane et de Martinique pourra désigner un ou plusieurs membres choisis en raison de leur compétence dans le ou les domaines considérés.

II. - Dans le département de la Réunion, les territoires d'outre-mer et les collectivités territoriales de Mayotte et de Saint-Pierre-et-Miquelon:

- a) Le directeur du service de l'aviation civile ou le chef du service de l'aviation civile ou le directeur du service d'Etat de l'aviation civile, président;
- b) L'agent du service de l'aviation civile chargé des affaires d'aviation générale;
- c) Un membre choisi en raison de sa compétence en matière de navigation aérienne;
- d) Trois membres représentant les aéro-clubs locaux.

Les membres mentionnés aux b, c et d sont nommés par le délégué du Gouvernement sur proposition, en ce qui concerne ceux mentionnés aux b et c, du président de la commission et, en ce qui concerne les représentants mentionnés au d, des aéro-clubs locaux.

Article D435-5

Assistent aux séances et aux délibérations, sans voix délibérative, et sont tenus au secret:

- le secrétaire de la commission choisi par le président de la commission de discipline;
- le cas échéant, un ou plusieurs experts, désignés par le président de la commission de discipline.

Article D435-6

Les membres des commissions de discipline sont désignés pour deux ans. Leur mandat est renouvelable. Des membres suppléants peuvent être désignés en même temps et dans les mêmes formes que les membres titulaires. Le suppléant du président est désigné par les autorités mentionnées à l'article D. 435-3.

Les personnes ayant encouru une condamnation figurant à l'extrait n° 2 du casier judiciaire ou l'une des sanctions prévues à l'article D. 435-2 ne peuvent être membres d'une commission de discipline.

Cessent de faire partie d'une commission de discipline les membres qui viennent à perdre la qualité en vertu de laquelle ils ont été désignés, qui se démettent de leurs fonctions ou qui sont déclarés démissionnaires pour absence non justifiée à deux séances consécutives. Tout membre dont le mandat est interrompu est remplacé selon les formes prévues à l'article D. 435-4 et pour la durée restant à courir jusqu'à l'expiration de son mandat.

Article D435-7

La commission de discipline est saisie par l'autorité auprès de laquelle elle a été instituée.

Le président de la commission notifie à la personne traduite devant elle les poursuites dont elle fait l'objet, lui fait connaître les griefs articulés à son encontre et l'invite à présenter ses observations par écrit dans un délai qu'il fixe et qui ne peut être inférieur à dix jours à compter de la date à laquelle l'intéressé a reçu notification des poursuites.

Le secrétariat de la commission communique au contrevenant, s'il y a lieu, les pièces complémentaires non adressées au moment de la notification, le point de départ du délai prévu à l'alinéa précédent est dans ce cas reporté à la date de cette communication.

En complément de la convocation, le président de la commission de discipline adresse à ses membres les pièces en sa possession.

Il choisit un rapporteur sur une liste nominative établie par l'autorité auprès de laquelle la commission est instituée et convoque les membres de la commission ainsi que l'intéressé, qui peut se faire assister ou représenter par une personne de son choix.

La commission de discipline ne peut siéger valablement que si quatre au moins de ses membres sont présents. En cas de partage égal des voix, le président a voix prépondérante.

Les réunions de la commission ne sont pas publiques. La commission délibère hors de la présence de l'intéressé ou de son représentant. Le rapporteur assiste aux délibérations, mais ne prend pas part au vote.

Les délibérations sont secrètes. Il est mis fin par le ministre chargé de l'aviation civile aux fonctions des membres et des rapporteurs qui auraient violé le secret des délibérations.

Code de l'aviation civile

Article D435-8

Les avis des commissions de discipline sont transmis dans un délai maximum de trois mois à compter de la date à laquelle elles ont été saisies à l'autorité compétente désignée à l'article D. 435-3.

Dans le cas où le délai ne peut être respecté, le président de la commission doit solliciter de cette autorité un délai supplémentaire.

Article D435-9

L'autorité qui prononce la sanction la notifie au navigant qui en est l'objet le plus tôt possible et dans un délai maximum de quarante-cinq jours après la tenue de la commission de discipline.

Les autorités administratives concernées en sont informées dans le même délai.

La décision de sanction peut faire l'objet d'un recours hiérarchique auprès du ministre chargé de l'aviation civile dans un délai de deux mois courant à compter de la notification de la décision.

Article D435-10

En cas de faute grave l'autorité compétente pour prononcer la sanction peut, s'il y a urgence, procéder, pour une durée maximum de deux mois, au retrait provisoire des licences ou qualifications après avis du président de la commission de discipline compétente ou, en son absence, de son suppléant.

Elle rend compte immédiatement au ministre chargé de l'aviation civile de cette décision et saisit sans délai la commission de discipline qui doit émettre son avis dans les deux mois.

LIVRE V DISPOSITIONS RELATIVES A LA FORMATION AÉRONAUTIQUE

TITRE Ier AÉRO-CLUBS ET FÉDÉRATIONS

Article D510-1

Le ministre chargé de l'aviation civile est responsable des questions concernant:

- la propagande et l'instruction aéronautique de la jeunesse (en particulier par la formation technique et l'aéromodélisme), la formation, l'entraînement et le perfectionnement au pilotage du personnel navigant non professionnel;
- l'aviation sportive et l'aérostation;
- l'aviation privée.

Il est en outre compétent pour exercer les pouvoirs de tutelle sur les organismes privés dont l'activité intéresse l'aviation légère et sportive, à l'exclusion du parachutisme sportif dont la tutelle relève du ministre chargé des sports.

Article D510-2

L'Aéro-club de France est chargé d'assurer, pour toutes les activités aéronautiques civiles, la représentation de la France auprès de la Fédération aéronautique internationale et les relations avec les aéro-clubs représentatifs des autres Etats membres de cette fédération.

Pour l'exercice des pouvoirs sportifs relevant de la loi sur le sport, l'Aéro-club de France confie aux personnes désignées par les fédérations sportives françaises visées par ladite loi les fonctions de délégué de la France dans les commissions sportives avec le droit de vote correspondant auprès de la Fédération aéronautique internationale pour l'exercice des pouvoirs sportifs au sein de cette fédération. Le chef de la délégation française auprès de la Fédération aéronautique internationale, désigné par l'Aéro-club de France sur proposition du Conseil national des fédérations de l'Aéro-club de France, représente la France à la conférence générale. Il émet tout vote concernant les questions sportives en fonction d'un mandat impératif donné par les délégués désignés par chacune des fédérations aéronautiques sportives françaises pour les disciplines les concernant.

Article D510-3

Les associations aéronautiques dont les membres pratiquent une ou plusieurs des activités énumérées à l'article D. 510-1 peuvent être affiliées à une fédération reconnue au plan national:

- pour le vol à moteur sur avions, la Fédération nationale aéronautique;

Code de l'aviation civile

- pour le vol à moteur sur giravions, à l'exclusion de l'autogire ultraléger, la Fédération française de giravation;
- pour le vol à voile sur planeurs et planeurs à dispositif d'envol incorporé, la Fédération française de vol à voile;
- pour l'aéromodélisme, la Fédération française d'aéromodélisme;
- pour l'aérostation, la Fédération française d'aérostation;
- pour l'ultra-léger motorisé, la Fédération française de planeur ultra-léger motorisé.

Ces fédérations:

1° Ont seules compétence pour assurer la représentation des aéro-clubs qui leur sont affiliés ainsi que pour orienter, coordonner leurs activités et favoriser leur équipement en matériel utile à l'exercice de ces activités;

2° Sont reconnues comme les organismes représentatifs des associations pratiquant les activités aéronautiques pour lesquelles elles sont désignées au présent article; à ce titre elles peuvent proposer aux autorités compétentes toutes mesures propres à faciliter et à encourager la pratique et le développement de l'aviation légère et toutes ses applications;

3° Peuvent participer aux actions de propagande aéronautique définies par le ministre chargé de l'aviation civile et bénéficier de subventions, dans la limite des crédits budgétaires prévus à cet effet;

4° Sont habilitées à organiser au sein des aéro-clubs, en liaison avec les services de l'enseignement technique et avec le concours d'établissements de formation professionnelle de l'industrie aéronautique:

- la préparation à l'apprentissage dans les métiers intéressant l'aéronautique;
- l'apprentissage dans ces mêmes métiers, en assurant, conformément aux dispositions du code de l'enseignement technique et notamment de ses articles 90 à 107 et 150 et 151 le fonctionnement de cours professionnels;

5° Participent à la préparation militaire en coordonnant l'organisation au sein des aéro-clubs, de l'enseignement des spécialités pour les jeunes gens désirant servir dans les forces armées et, éventuellement, de l'entretien de cette instruction après retour dans leur foyer.

Dans le cadre de ses attributions, le ministre chargé des sports exerce, conjointement avec le ministre chargé de l'aviation civile, la tutelle sur ces fédérations.

Article D510-4

Dans le cadre de la loi relative au développement de l'éducation physique et du sport, notamment de son article 12, les associations visées aux articles D. 510-2 et D. 510-3 pourront être habilitées à organiser les compétitions sportives régionales, nationales et internationales, et à délivrer les titres régionaux et nationaux.

Article D510-5

Le ministre chargé de l'aviation civile et le ministre chargé de la défense établissent de concert, dans le cadre du programme d'instruction pré et post-militaire fixé par le ministre chargé de la défense, les directives concernant l'organisation au sein des aéro-clubs de l'enseignement des spécialités pour les jeunes gens désirant servir dans les forces armées et, éventuellement, de l'entretien de cette instruction après retour dans leur foyer.

Article D510-7

Afin d'encourager le développement de l'aviation légère, un aéro-club peut faire effectuer, en avion ou en hélicoptère, par des membres bénévoles, des vols locaux à titre onéreux au profit de personnes étrangères à l'association, aux conditions fixées ci-après.

Le vol local est, pour l'application du présent article, un vol de moins de trente minutes entre le décollage et l'atterrissage, n'impliquant pas de transport entre deux aérodromes et durant lequel l'aéronef ne s'éloigne pas à plus de 40 kilomètres de son point de départ.

Aéro-club doit être un aéro-club agréé dans des conditions fixées par le ministre chargé de l'aviation civile. Il doit souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité civile tant à l'égard des personnes transportées qu'à l'égard des tiers, n'effectuer ni démarchage ni publicité à titre onéreux et limiter cette activité à moins de 8 % des heures de vol totales effectuées dans l'année civile, les heures effectuées en vol local dans le cadre de manifestations aériennes étant non comprises dans ce décompte.

Les aéronefs utilisés ne peuvent être que ceux habituellement exploités par aéro-club.

Code de l'aviation civile

Le pilote membre de aéro-club est autorisé à effectuer des vols locaux par le président de aéro-club. Il doit être majeur, titulaire d'une licence de pilote professionnel avion ou hélicoptère ou d'une licence de pilote privé avion ou hélicoptère et, dans ce dernier cas, totaliser deux cents heures de vol au titre de la licence détenue, dont trente heures dans les douze derniers mois. Il doit être détenteur d'un certificat d'aptitude physique et mentale délivré depuis moins d'un an.

Les vols en formation ou comportant des exercices de voltige sont exclus des présentes dispositions.

TITRE II AIDE AUX JEUNES

SECTION 1 Aide aux jeunes

Article D521-1

Les jeunes gens ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un (des) autre(s) Etat(s) partie(s) à l'accord sur l'Espace économique européen, qui n'ont pas atteint l'âge de vingt-cinq ans, pratiquant l'une des activités aéronautiques mentionnées à l'article D. 510-3 peuvent prétendre au bénéfice de bourses de pilotage en vue de la formation à ces activités aéronautiques. Celles-ci sont accordées dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget. Elles sont attribuées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article D521-2

Il peut être alloué aux aéro-clubs, dans des conditions définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget, des primes d'efficacité accordées dans la limite des crédits budgétaires ouverts à ce titre. Ces primes ont pour objet d'améliorer la sécurité, de favoriser la formation des jeunes et d'encourager l'insertion des aéro-clubs dans le milieu local.

Elles sont calculées sur proposition des fédérations mentionnées à l'article D. 510-3; elles tiennent compte de l'activité de l'aéro-club, de sa bonne organisation et de son rendement.

Article D521-3

Le ministre chargé de l'aviation civile décide de l'octroi des bourses et des primes après avis d'une commission dont le rôle et la composition sont fixés par arrêté.

SECTION 2 Aide à la construction amateur

Article D521-4

Des subventions destinées à encourager la construction d'aéronefs peuvent être accordées au réseau des sports de l'air dans les conditions prévues par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget.

Ces subventions sont attribuées par le ministre chargé de l'aviation civile dans les conditions définies à l'article D. 521-3.

Article D521-5

Pour la construction amateur réalisée soit au sein d'une association aéronautique, soit dans un établissement scolaire ou universitaire, la subvention peut être majorée de 20 p. 100.

Article D521-6

Le bénéficiaire d'une subvention à la construction ne peut, pendant une durée de trois ans à compter de la date d'attribution de la subvention, envisager de céder son appareil ou le louer sans l'autorisation du ministre chargé de l'aviation civile; celui-ci peut exiger le remboursement total ou partiel de celle-ci.

LIVRE VI DISPOSITIONS DIVERSES

SECTION 1 Avions photographes

Code de l'aviation civile

Article D611-1

Les services rendus par les avions photographes du secrétariat général à l'aviation civile aux collectivités publiques et aux organismes privés d'intérêt général donnent lieu à remboursement.

Les taux de ces remboursements sont fixés par arrêté du ministre de l'économie et des finances et du ministre chargé de l'aviation civile.

SECTION II Frais de fonctionnement du conseil supérieur de l'aviation marchande

Article D611-2

Le taux des cotisations à verser en application de l'article L. 611-1 par les entreprises de transport public aérien dont le siège social est situé en métropole et par les collectivités ou établissements publics exploitant des aéroports ouverts à la circulation aérienne publique en métropole est fixé chaque année par arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l'aviation civile dans les conditions ci-après :

a) Pour les entreprises de transport public aérien, dans la limite maximale de 10 F par tonne de poids total au décollage des aéronefs en service au 1^{er} janvier de l'année en cours ;

b) Pour les collectivités ou établissements publics exploitant des aéroports ouverts à la circulation aérienne publique, dans la limite maximale de 0,3 p. 100 des recettes provenant de la perception des redevances aéroportuaires afférentes à la dernière année précédant l'année en cours.

Sont exonérés les entreprises et collectivités ou établissements publics mentionnés aux alinéas a et b ci-dessus dont la cotisation atteindrait un montant inférieur à 50 F.

Article D611-3

Pour les entreprises mentionnées au a de l'article D. 611-2, les cotisations sont exigibles le 1^{er} avril de chaque année.

Toutefois, la société Air France peut être appelée à verser au début de chaque année un acompte basé sur l'état de sa flotte au 1^{er} octobre de l'année précédant l'année en cours.

Article D611-4

Pour les collectivités ou établissements publics, les cotisations sont exigibles le 1^{er} juillet de chaque année.

Toutefois, Aéroports de Paris peut être appelé à verser, au début de chaque année, un acompte basé sur les recettes provenant des redevances d'aéroports afférentes à l'avant-dernière année précédant l'année en cours.

Article D611-5

Les cotisations sont versées à titre de fonds de concours.

Les titres de perception sont établis par le ministre chargé de l'aviation civile et assignés sur la recette générale des finances de Paris.

TABLE DES MATIERES

PARTIE I: PARTIE LEGISLATIVE	1
LIVRE Ier AÉRONEFS	1
TITRE Ier DISPOSITIONS GÉNÉRALES	1
TITRE II IMMATRICULATION, NATIONALITÉ ET PROPRIÉTÉ DES AÉRONEFS	1
CHAPITRE Ier IMMATRICULATION ET NATIONALITÉ DES AÉRONEFS	1
CHAPITRE II HYPOTHÈQUES ET PRIVILÈGES SUR LES AÉRONEFS	2
CHAPITRE III SAISIE ET VENTE FORCÉE DES AÉRONEFS	4
CHAPITRE IV LOCATION ET MISE A DISPOSITION D'AÉRONEFS	4
TITRE III CIRCULATION DES AÉRONEFS	4
CHAPITRE Ier DROIT DE CIRCULATION	4
CHAPITRE II ATTERRISSAGE	5
TITRE IV DOMMAGES ET RESPONSABILITÉS	5
CHAPITRE II ASSISTANCE ET SAUVETAGE - DÉCOUVERTE D'ÉPAGES - DISPARITION	6
TITRE V DISPOSITIONS PÉNALES	6
LIVRE II AÉRODROMES	9
TITRE Ier DISPOSITIONS GÉNÉRALES	9
CHAPITRE III POLICE DES AÉRODROMES ET DES INSTALLATIONS A USAGE AÉRONAUTIQUE	9
CHAPITRE V DISPOSITIONS SANITAIRES	10
TITRE II AÉRODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE	10
CHAPITRE Ier CRÉATION	10
CHAPITRE III EXPLOITATION	10
CHAPITRE IV REDEVANCES	10
CHAPITRE VII ENVIRONNEMENT DES AÉRODROMES	10
TITRE V AÉROPORT DE PARIS	14
CHAPITRE Ier DISPOSITIONS GÉNÉRALES	14
CHAPITRE II RÈGLES D'ADMINISTRATION, DE GESTION ET DE CONTRÔLE	15
TITRE VI AÉROPORT DE BALE-MULHOUSE	15
TITRE VII AÉROPORTS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL SITUÉS HORS DU TERRITOIRE DE LA FRANCE MÉTROPOLITAINE	15
TITRE VIII DISPOSITIONS PÉNALES	16
CHAPITRE Ier SERVITUDES AÉRONAUTIQUES	16
CHAPITRE II PROTECTION DES AÉRODROMES, DES AÉRONEFS AU SOL ET DES INSTALLATIONS A USAGE AÉRONAUTIQUE	16
CHAPITRE III Contrôle sanitaire aux frontières	20
LIVRE III TRANSPORT AÉRIEN	20
TITRE Ier DISPOSITIONS GÉNÉRALES - DÉFINITION	20
TITRE II CONTRAT DE TRANSPORT	20
CHAPITRE Ier TRANSPORT DES MARCHANDISES	20
CHAPITRE II TRANSPORT DE PERSONNES	21
CHAPITRE III AFFRÈTEMENT D'AÉRONEFS	22
TITRE III ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN	22
TITRE IV SOCIÉTÉ AIR FRANCE	23
CHAPITRE Ier INSTITUTION	23
CHAPITRE II FONCTIONNEMENT	24
TITRE V TRANSPORTS SANITAIRES ET TRANSPORTS PAR MOYENS MILITAIRES	24
LIVRE IV PERSONNEL NAVIGANT	25
TITRE Ier DISPOSITIONS GÉNÉRALES	25

Code de l'aviation civile

TITRE II PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL	25
CHAPITRE Ier RÈGLES GÉNÉRALES	25
CHAPITRE II COMMANDANT DE BORD ET ÉQUIPAGE	26
CHAPITRE III CONTRAT DE TRAVAIL	27
CHAPITRE IV INCAPACITÉS - MALADIES - CONSEIL MÉDICAL DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE	28
CHAPITRE VI RETRAITES	29
CHAPITRE VII DISPOSITIONS PÉNALES	30
LIVRE V DISPOSITIONS PARTICULIÈRES A LA FORMATION AÉRONAUTIQUE	31
TITRE Ier AÉRO-CLUBS ET FÉDÉRATIONS	31
TITRE II AIDE AUX JEUNES	31
TITRE III FONDS DE PRÉVOYANCE DES SPORTS AÉRIENS	31
TITRE IV OBLIGATIONS DES USAGERS	31
LIVRE VI IMPUTATION DES CHARGES	31
LIVRE VII ENQUETE TECHNIQUE RELATIVE AUX ACCIDENTS OU INCIDENTS	32
TITRE Ier DISPOSITIONS GÉNÉRALES	32
CHAPITRE UNIQUE	32
TITRE II L'ENQUETE TECHNIQUE	33
CHAPITRE Ier POUVOIRS DES ENQUÊTEURS	33
TITRE II L'ENQUETE TECHNIQUE	34
CHAPITRE Ier POUVOIRS DES ENQUÊTEURS	34
CHAPITRE II PRÉSERVATION DES ÉLÉMENTS DE L'ENQUÊTE	34
CHAPITRE III PROCÈS-VERBAUX DE CONSTAT	35
TITRE III DIFFUSION DES INFORMATIONS ET DES RAPPORTS D'ENQUÊTE	35
CHAPITRE UNIQUE	35
TITRE IV DISPOSITIONS PÉNALES	36
CHAPITRE UNIQUE	36
LIVRE V ENQUETE TECHNIQUE RELATIVE AUX ACCIDENTS OU INCIDENTS	36
TITRE IV DISPOSITIONS PÉNALES	36
CHAPITRE UNIQUE	36
Partie II: PARTIE RÉGLEMENTAIRE, DÉCRETS EN CONSEIL D'ÉTAT	36
LIVRE Ier AÉRONEFS	36
TITRE II IMMATRICULATION, NATIONALITÉ ET PROPRIÉTÉ DES AÉRONEFS	36
CHAPITRE II HYPOTHÈQUE ET PRIVILÈGES SUR LES AÉRONEFS	36
CHAPITRE III SAISIE ET VENTE FORCÉE DES AÉRONEFS	37
TITRE III CIRCULATION DES AÉRONEFS	39
CHAPITRE Ier DROIT DE CIRCULATION	39
CHAPITRE II ATTERRISSAGE	40
CHAPITRE III POLICE DE LA CIRCULATION DES AÉRONEFS	41
CHAPITRE IV REDEVANCES	45
TITRE IV DOMMAGES ET RESPONSABILITÉS	47
CHAPITRE Ier RESPONSABILITÉ DES ÉQUIPAGES ET DES EXPLOITANTS	47
CHAPITRE II ASSISTANCE, SAUVETAGE, DÉCOUVERTE D'ÉPAVES ET DÉCLARATIONS D'ACCIDENTS OU D'INCIDENTS	47
TITRE V DISPOSITIONS PÉNALES	48
TITRE VI SANCTIONS ADMINISTRATIVES	49
LIVRE II AÉRODROMES	51
TITRE Ier DISPOSITIONS GÉNÉRALES	51
CHAPITRE Ier DÉFINITIONS, RÈGLES GÉNÉRALES DE CRÉATION, D'UTILISATION ET DE CONTRÔLE	51

Code de l'aviation civile

CHAPITRE III POLICE DES AÉRODROMES ET DES INSTALLATIONS A USAGE AÉRONAUTIQUE	52
TITRE II AÉRODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE	59
CHAPITRE 1er CRÉATION ET OUVERTURE	59
CHAPITRE II CLASSIFICATION	61
CHAPITRE III EXPLOITATION	63
CHAPITRE IV REDEVANCES	64
CHAPITRE V DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX AÉRODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE DESTINÉS PRINCIPALEMENT A LA FORMATION AÉRONAUTIQUE	66
CHAPITRE VI Sanctions administratives	67
CHAPITRE VII : Environnement des aérodromes	68
TITRE III AÉRODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE	69
CHAPITRE 1er DÉFINITIONS	69
CHAPITRE II AÉRODROMES A USAGE RESTREINT	70
TITRE IV SERVITUDES AÉRONAUTIQUES	70
CHAPITRE 1er DISPOSITIONS GÉNÉRALES	70
CHAPITRE II SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DEGAGEMENT	70
CHAPITRE III SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE BALISAGE	71
CHAPITRE IV DISPOSITIONS PARTICULIÈRES A CERTAINES INSTALLATIONS	72
CHAPITRE V TERRAINS RÉSERVÉS	72
TITRE V AÉROPORT DE PARIS	72
CHAPITRE II RÈGLES D'ADMINISTRATION, DE GESTION ET DE CONTRÔLE	72
CHAPITRE III RÉGIME FINANCIER	77
CHAPITRE IV DISPOSITIONS DIVERSES	78
TITRE VI AÉROPORT DE BALE-MULHOUSE	78
TITRE VIII DISPOSITIONS PÉNALES	78
CHAPITRE I SERVITUDES AÉRONAUTIQUES	78
CHAPITRE II PROTECTION DES AÉRODROMES, DES AÉRONEFS AU SOL ET DES INSTALLATIONS A USAGE AÉRONAUTIQUE	79
LIVRE III TRANSPORT AÉRIEN	81
TITRE II CONTRAT DE TRANSPORT	81
CHAPITRE 1er TRANSPORT DE MARCHANDISES	81
CHAPITRE II TRANSPORT DE PERSONNES	83
TITRE III ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN	83
TITRE IV SOCIÉTÉ AIR FRANCE	87
CHAPITRE 1er INSTITUTION	87
CHAPITRE II FONCTIONNEMENT	87
TITRE V TRANSPORTS SANITAIRES ET TRANSPORTS PAR MOYENS MILITAIRES	89
LIVRE IV PERSONNEL NAVIGANT	90
TITRE II PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL	90
CHAPITRE 1er RÈGLES GÉNÉRALES	90
CHAPITRE II COMMANDANT DE BORD ET ÉQUIPAGE	94
CHAPITRE III CONTRAT DE TRAVAIL	94
CHAPITRE IV INCAPACITÉS - MALADIES - CONSEIL MÉDICAL DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE	95
CHAPITRE V DISCIPLINE	96
CHAPITRE VI RETRAITES	99
CHAPITRE VII DISPOSITIONS PÉNALES	110
CHAPITRE VIII DISPOSITIONS COMMUNES	110
TITRE III PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL	111
CHAPITRE III REDEVANCES	111
LIVRE V DISPOSITIONS RELATIVES A LA FORMATION AÉRONAUTIQUE	111
TITRE III FONDS DE PRÉVOYANCE DES SPORTS AÉRIENS	111

Code de l'aviation civile

LIVRE VI DISPOSITIONS DIVERSES	113
<i>PARTIE III: PARTIE REGLEMENTAIRE, DECRETS SIMPLES</i>	<i>115</i>
LIVRE 1er AÉRONEFS	115
TITRE II IMMATRICULATION, NATIONALITÉ ET PROPRIÉTÉ DES AÉRONEFS	115
CHAPITRE 1er IMMATRICULATION ET NATIONALITÉ DES AÉRONEFS	115
CHAPITRE II HYPOTHÈQUE ET PRIVILÈGES SUR LES AÉRONEFS	120
CHAPITRE III SAISIE ET VENTE FORCÉE DES AÉRONEFS	121
TITRE III CIRCULATION DES AÉRONEFS	121
CHAPITRE 1er DROIT DE CIRCULATION	121
CHAPITRE II ATERRISSAGE	123
CHAPITRE III POLICE DE LA CIRCULATION DES AÉRONEFS	125
LIVRE II AÉRODROMES	131
TITRE 1er DISPOSITIONS GÉNÉRALES	131
CHAPITRE 1er DÉFINITIONS ET RÈGLES GÉNÉRALES DE CRÉATION, D'UTILISATION ET DE CONTRÔLE	131
CHAPITRE II RETRAIT D'AUTORISATION ET SANCTIONS	132
CHAPITRE VI SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE	132
TITRE II AÉRODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE	134
CHAPITRE 1er CRÉATION	134
CHAPITRE II CLASSEMENT	135
CHAPITRE IV REDEVANCES	135
TITRE III AÉRODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION AÉRIENNE PUBLIQUE	136
CHAPITRE 1er DÉFINITIONS	136
CHAPITRE II AÉRODROMES A USAGE RESTREINT	136
CHAPITRE III AÉRODROMES A USAGE PRIVÉ	137
TITRE IV SERVITUDES AÉRONAUTIQUES	138
CHAPITRE 1er DISPOSITIONS GÉNÉRALES	138
CHAPITRE II SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT	139
CHAPITRE III SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE BALISAGE	142
CHAPITRE IV DISPOSITIONS PARTICULIÈRES A CERTAINES INSTALLATIONS	143
CHAPITRE V TERRAINS RÉSERVÉS	144
TITRE V AÉROPORTS DE PARIS	144
CHAPITRE 1er DISPOSITIONS GÉNÉRALES	144
CHAPITRE II REGLES D'ADMINISTRATION, DE GESTION ET DE CONTROLE	145
LIVRE III TRANSPORT AÉRIEN	145
TITRE II CONTRAT DE TRANSPORT	145
CHAPITRE 1er TRANSPORT DE MARCHANDISES	145
TITRE III ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN	146
CHAPITRE 1er CONTROLE TECHNIQUE D'EXPLOITATION	146
TITRE IV SOCIÉTÉ AIR FRANCE	146
CHAPITRE II FONCTIONNEMENT	146
TITRE VI ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU CONSEIL SUPÉRIEUR DE L'AVIATION MARCHANDE	146
LIVRE IV PERSONNEL NAVIGANT	148
TITRE 1er DISPOSITIONS COMMUNES	148
TITRE II PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL	149
CHAPITRE 1er RÈGLES GÉNÉRALES	149
CHAPITRE II COMMANDANT DE BORD ET EQUIPAGE - DUREE DU TRAVAIL DES PERSONNELS NAVIGANTS	151
CHAPITRE IV INCAPACITÉS - MALADIES - CONSEIL MÉDICAL DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE	156

Code de l'aviation civile

TITRE III PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL _____	158
CHAPITRE IV COMMISSIONS MEDICALES REGIONALES DE L'AVIATION CIVILE _____	158
CHAPITRE V DISCIPLINE _____	159
LIVRE V DISPOSITIONS RELATIVES A LA FORMATION AÉRONAUTIQUE _____	161
TITRE Ier AÉRO-CLUBS ET FÉDÉRATIONS _____	161
TITRE II AIDE AUX JEUNES _____	163
LIVRE VI DISPOSITIONS DIVERSES _____	163
<i>TABLE DES MATIERES</i> _____	<i>165</i>
<i>NOTES</i> _____	<i>170</i>

NOTES

¹ ANNEXE LISTE DES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

1. L'assistance administrative au sol et la supervision comprennent:

1.1. Les services de représentation et de liaison avec les autorités locales ou toute autre personne, les débours effectués pour le compte du transporteur aérien et la fourniture de locaux à ses représentants;

1.2. Le contrôle du chargement, des messages et des télécommunications;

1.3. Le traitement, le stockage, la manutention et l'administration des unités de chargement;

1.4. Tout autre service de supervision avant, pendant ou après le vol et tout autre service administratif demandé par le transporteur aérien.

2. L'assistance « passagers » comprend toute forme d'assistance aux passagers au départ, à l'arrivée, en transit ou en correspondance, notamment le contrôle des billets, des documents de voyage, l'enregistrement des bagages et leur transport jusqu'aux systèmes de tri.

3. L'assistance « bagages » comprend le traitement des bagages en salle de tri, leur tri, leur préparation en vue du départ, leur chargement sur et leur déchargement des systèmes destinés à les amener de l'avion à la salle de tri et inversement, ainsi que le transport de bagages de la salle de tri jusqu'à la salle de distribution.

4. L'assistance « fret et poste » comprend:

4.1. Pour le fret, tant à l'exportation qu'à l'importation, ou en transit, la manipulation physique du fret, le traitement des documents qui s'y rapportent, les formalités douanières et toute mesure conservatoire convenue entre le prestataire et le transporteur aérien ou requise par les circonstances;

4.2. Pour la poste, tant à l'arrivée qu'au départ, le traitement physique du courrier, le traitement des documents qui s'y rapportent et toute mesure conservatoire convenue entre le prestataire et le transporteur aérien ou requise par les circonstances.

5. L'assistance « opération en piste » comprend:

5.1. Le guidage de l'avion à l'arrivée et au départ (*);

5.2. L'assistance au stationnement de l'avion et la fourniture de moyens appropriés (*);

5.3. Les communications entre l'avion et le prestataire des services côté piste (*);

5.4. Le chargement et le déchargement de l'avion, y compris la fourniture et la mise en œuvre des moyens nécessaires, le transport de l'équipage et des passagers entre l'avion et l'aérogare, ainsi que le transport des bagages entre l'avion et l'aérogare;

5.5. L'assistance au démarrage de l'avion et la fourniture des moyens appropriés;

5.6. Le déplacement de l'avion tant au départ qu'à l'arrivée, la fourniture et la mise en œuvre des moyens nécessaires;

5.7. Le transport, le chargement dans l'avion et le déchargement de l'avion de la nourriture et des boissons.

6. L'assistance « nettoyage et service de l'avion » comprend:

6.1. Le nettoyage extérieur et intérieur de l'avion, le service des toilettes, le service de l'eau;

6.2. La climatisation et le chauffage de la cabine, l'enlèvement de la neige et de la glace de l'avion, le dégivrage de l'avion;

6.3. L'aménagement de la cabine au moyen d'équipements de cabine, le stockage de ces équipements.

7. L'assistance « carburant et huile » comprend:

7.1. L'organisation et l'exécution du plein et de la reprise du carburant, y compris son stockage, le contrôle de la qualité et de la quantité des livraisons;

7.2. Le plein d'huile et d'autres ingrédients liquides.

8. L'assistance d'entretien en ligne comprend:

8.1. Les opérations régulières effectuées avant le vol;

8.2. Les opérations particulières requises par le transporteur aérien;

8.3. La fourniture et la gestion du matériel nécessaire à l'entretien et des pièces de rechange;

8.4. La demande ou la réservation d'un point de stationnement et/ou d'un hangar pour effectuer l'entretien.

9. L'assistance « opérations aériennes et administration des équipages » comprend:

9.1. La préparation du vol à l'aéroport de départ ou dans tout autre lieu;

9.2. L'assistance en vol, y compris, le cas échéant, le changement d'itinéraire en vol;

9.3. Les services postérieurs au vol;

9.4. L'administration des équipages.

10. L'assistance « transport au sol » comprend:

10.1. L'organisation et l'exécution du transport des passagers, de l'équipage, des bagages, du fret et du courrier entre différentes aérogares du même aéroport, mais à l'exclusion de tout transport entre l'avion et tout autre point dans le périmètre du même aéroport;

10.2. Tous les transports spéciaux demandés par le transporteur aérien.

11. L'assistance « service commissariat » comprend:

11.1. La liaison avec les fournisseurs et la gestion administrative;

11.2. Le stockage de la nourriture, des boissons et des accessoires nécessaires à leur préparation;

11.3. Le nettoyage des accessoires;

11.4. La préparation et la livraison du matériel et des denrées.