

Arrêté du 26 mars 2008 relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherche et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz

NOR: DEVA0806888A

Version consolidée

(suite aux arrêtés du 26 décembre 2008 et 29 janvier 2010 modifiant l'arrêté du 26 mars 2008 relatif à l'obligation d'emport, aux fins de recherches et sauvetage des aéronefs, d'une balise de détresse fonctionnant sur 406 MHz)

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention, publié par le décret n° 2007-1027 du 15 juin 2007 ;

Vu le règlement (CEE) n° 3922/91 modifié relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, et notamment les articles 8 et 8 bis ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;

Vu l'arrêté du 12 mai 1997 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public (OPS 1) ;

Vu l'arrêté du 22 septembre 1998 relatif au certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit (CNSK) ;

Vu l'arrêté du 23 septembre 1998 modifié relatif aux aéronefs ultralégers motorisés (ULM) ;

Vu l'arrêté du 23 septembre 1999 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptères par une entreprise de transport aérien public (OPS 3) ;

Vu l'arrêté du 12 septembre 2003 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef sans responsable de navigabilité (CDNR) ;

Vu l'arrêté du 23 avril 2004 modifié portant diverses dispositions en matière de transport aérien public au moyen d'hélicoptères, et notamment son annexe OPS 3R ;

Vu l'arrêté du 15 mars 2005 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef (CNRA) ;

Vu l'arrêté du 28 février 2006 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (CNRAC),

Arrête :

Article 1

Définitions.

Aux fins du présent arrêté on désigne par :

COSPAS/SARSAT : l'organisme de repérage par satellite des balises de détresse ;

ELT (émetteur de localisation d'urgence) : terme générique désignant un équipement qui émet des signaux distinctifs sur des fréquences désignées et qui, selon l'application dont il s'agit, peut être mis en marche automatiquement par l'impact, on parle alors d'ELT automatique (ELT[A]), ou être mis en marche manuellement. Un ELT peut être l'un ou l'autre des appareils suivants :

— ELT(AF) (ELT automatique fixe) : ELT à mise en marche automatique attaché de façon permanente à un aéronef ;

— ELT(AP) (ELT automatique portable) : ELT à mise en marche automatique qui est attaché de façon rigide à un aéronef mais qui peut être aisément enlevé de l'aéronef ;

— ELT(AD) (ELT automatique largable) : ELT qui est attaché de façon rigide à un aéronef et est largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu ;

— ELT(S) (ELT de survie) : ELT pouvant être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompt utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants ;

PLB (balise de localisation personnelle) : une balise de détresse autonome et portable qui est mise en marche manuellement par des survivants ;

Classe de performances 1 : les opérations d'hélicoptère en classe de performances 1 sont celles avec des performances telles que, en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, l'hélicoptère peut soit atterrir dans la distance utilisable pour le décollage interrompu, soit poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, selon le moment où la défaillance survient ;

Classe de performances 2 : les opérations d'hélicoptère en classe de performances 2 sont des opérations telles que, en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, les performances disponibles permettent à l'hélicoptère de poursuivre son vol en sécurité sauf lorsque cette défaillance intervient tôt dans la manœuvre de décollage ou tard dans la manœuvre d'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire ;

Classe de performances 3 : les opérations d'hélicoptère en classe de performances 3 sont des opérations telles que, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur à un moment quelconque du vol, un atterrissage forcé peut être nécessaire sur un hélicoptère multimoteur mais sera nécessaire sur un hélicoptère monomoteur.

Article 2

A modifié les dispositions suivantes :
Arrêté du 24 juillet 1991

Article 3

Hélicoptères en transport public.

L'annexe (OPS 3) à l'arrêté du 23 septembre 1999 susvisé et l'annexe OPS 3R à l'arrêté du 23 avril 2004 susvisé sont modifiées comme suit :

I. — Le a du paragraphe OPS 3.820 et le a du paragraphe OPS 3R.820 sont remplacés par le texte suivant :

a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est équipé d'un émetteur de localisation d'urgence automatique (ELT[A]).

II. — Le contenu du c du paragraphe OPS 3.820 et le contenu du b du paragraphe OPS 3R.820 sont remplacés par le texte suivant :

L'exploitant doit s'assurer que tout ELT est capable d'émettre simultanément sur 121,5 MHz et 406 MHz, est codé conformément à l'annexe 10 de l'OACI et est enregistré auprès de l'organisme national chargé de lancer les opérations de recherche et de sauvetage ou de tout autre organisme désigné.

III. — Au 3 du a du paragraphe OPS 3.830, le mot : emmenées est remplacé par le mot : emportés et les termes : à l'annexe 10 de l'OACI sont remplacés par les termes à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.830 .

IV. — Au 2 du a du paragraphe OPS 3R.830, le mot : canot est remplacé par le mot : canot , le mot : emmenées est remplacé par le mot : emportés et les termes : à l'annexe 10 de l'OACI sont remplacés par les termes : à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3R.830 .

V. — Au a du paragraphe OPS 3.835, l'acronyme : OAS est remplacé par l'acronyme OACI .

VI. — Au b du paragraphe OPS 3.835, les termes : par l'annexe 10 de l'OACI sont remplacés par les termes : à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.830 .

VII. — Un appendice 1 au paragraphe OPS 3.830 est ajouté comme suit :

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.830.

Emetteur de localisation d'urgence de survie (ELT[S]).

(Voir paragraphes OPS 3.830 et OPS 3.835.)

a) Tout ELT(S) doit être capable d'émettre simultanément sur 121,5 MHz et 406 MHz, être codé conformément à l'annexe 10 de l'OACI et être enregistré auprès de l'organisme national chargé de lancer les opérations de recherche et de sauvetage ou de tout autre organisme désigné.

VIII. — Un appendice 1 au paragraphe OPS 3R.830 est comme suit :

Appendice 1 au paragraphe OPS 3R.830.

Emetteur de localisation d'urgence de survie (ELT[S]).

(Voir paragraphe OPS 3R.830).

a) Tout ELT(S) doit être capable d'émettre simultanément sur 121,5 MHz et 406 MHz, être codé conformément à l'annexe 10 de l'OACI et être enregistré auprès de l'organisme national chargé de lancer les opérations de recherche et de sauvetage ou de tout autre organisme désigné.

Article 4

- Modifié par Arrêté du 26 décembre 2008 - art. 2
- Créé par Arrêté du 26 décembre 2008 - art. 4
- Modifié par Arrêté du 26 décembre 2008 - art. 2

Les modalités de codage et d'enregistrement des balises de détresse (ELT ou PLB) seront précisées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article 5

Les dispositions II, VI, VII et VIII de l'article 3 relatives aux fréquences d'émission des ELT équipant les hélicoptères en transport public sont applicables au plus tard le 1er juillet 2008, à l'exception des hélicoptères exploités en vertu de l'article 2 de l'arrêté du 23 avril 2004 susvisé et de son annexe OPS 3R et dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois jusqu'au 1er juillet 2008, pour lesquels ces dispositions sont applicables au plus tard le 1er janvier 2009.

Article 6

Les aéronefs qui, avant le 1er novembre 2008, satisfont aux exigences des articles 1er à 3 sont exonérés des dispositions différentes de l'arrêté du 28 août 1978 relatif à l'obligation d'emport de radiobalises de détresse fonctionnant automatiquement à l'impact.

Article 7

- Modifié par Arrêté du 29 janvier 2010 - art. 1

A bord des aéronefs, toute balise de détresse n'ayant pas la capacité d'émettre sur 406 MHz doit être désactivée au plus tard le 1er février 2009 et son démontage doit intervenir au plus tard le 1er mai 2010.

Article 8

L'arrêté du 28 août 1978 relatif à l'obligation d'emport de radiobalises de détresse fonctionnant automatiquement à l'impact est abrogé à compter du 1er janvier 2009.

Article 9

· Modifié par Arrêté du 29 janvier 2010 - art. 2
Dispositions transitoires.

I. - Par dérogation aux dispositions du V de l'article 2 du présent arrêté, un aéronef dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois le 1er juillet 2008 ou avant, qui ne pourrait au 1er janvier 2009 être conforme aux obligations d'emport du 2.11 de l'arrêté du 24 juillet 1991 susvisé, introduites par lesdites dispositions, peut néanmoins voler dans les limites du territoire de la République française au sens de l'article 2 de la convention susvisée relative à l'aviation civile internationale, dans les conditions suivantes :

a) Pièces à fournir :

Par envoi en recommandé avec accusé de réception, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef fournit aux services locaux de la DGAC une copie des pièces justificatives suivantes :

1. Document attestant de la commande de l'équipement (ELT ou PLB),
2. Dans le cas d'une solution ELT, document établi par l'atelier habilité indiquant la date prévue pour effectuer les travaux.

b) Documents à conserver :

1. Au sol : l'original des documents exigés au a et l'accusé de réception de l'envoi de ces documents aux services locaux de la DGAC sont conservés au sol pendant la durée de l'autorisation.
2. A bord de l'aéronef : aux fins du contrôle, une copie de ces documents et de l'accusé de réception est conservée à bord de l'aéronef et est présentée à la demande des services compétents.

c) Durée de l'autorisation :

L'autorisation prend effet à la date de l'accusé de réception visé au b 1.

L'autorisation prend fin un mois après la date prévue de rendez-vous avec l'atelier (le cas échéant) et au plus tard le 1er juillet 2009.

En dehors de cette période, l'aéronef n'est pas considéré apte au vol, à moins que la mise en conformité avec les dispositions pertinentes du V de l'article 2 du présent arrêté ne soit intervenue entre-temps.

II. - Par dérogation aux dispositions de l'article 7 du présent arrêté, un aéronef équipé

d'une balise de détresse fonctionnant sur la fréquence 121, 5 MHz mais pas sur la fréquence 406 MHz et autorisé à voler temporairement dans les conditions prévues au I du présent article peut conserver cette balise opérationnelle à bord, dans l'attente de sa mise en conformité avec les règles d'emport du V de l'article 2 du présent arrêté.

III. - Par dérogation aux dispositions de l'article 7 du présent arrêté, la direction de la sécurité de l'aviation civile peut autoriser qu'un aéronef exempté d'obligation d'emport de balise de détresse et équipé d'une telle balise fonctionnant sur la fréquence 121, 5 MHz mais pas sur la fréquence 406 MHz puisse conserver cette balise opérationnelle à bord, à titre temporaire.

Article 10

Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 26 mars 2008.

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