

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

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

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 :

Art. 1^{er}. – *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 portatif) : 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 prompte 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.

Art. 2. – Tous aéronefs en aviation générale.

L'annexe à l'arrêté du 24 juillet 1991 susvisé est modifiée comme suit :

I. – Le chapitre I^{er} (Définitions) est amendé par l'ajout des définitions contenues dans l'article 1^{er} du présent arrêté.

II. – Au paragraphe 2.1.3, l'alinéa suivant est ajouté :

« Cette disposition ne s'applique pas au cas des balises de localisation personnelle (PLB). »

III. – Le a du paragraphe 2.7.2 est supprimé.

IV. – Au deuxième alinéa du paragraphe 2.8, les termes : « – une balise de survivance » sont supprimés.

V. – Un paragraphe 2.11 est ajouté à la fin du chapitre comme suit :

« 2.11. Balise de détresse (ELT ou PLB).

2.11.1. Généralités.

L'emport d'une balise de détresse (ELT ou PLB) est obligatoire dans les conditions prévues aux paragraphes 2.11.2 et suivants, pour tout avion et tout hélicoptère, à l'exception des CNRA, CDNR, CNRAC, CNSK et ULM, ainsi que des aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.

2.11.2. Avions et hélicoptères autres que ceux visés au 2.11.3.

2.11.2.1. A compter du 1^{er} janvier 2009, les avions et les hélicoptères seront dotés d'au moins un ELT d'un type quelconque ou, à défaut, d'une PLB avec récepteur GNSS incorporé, ayant reçu un numéro d'approbation de type COSPAS/SARSAT, à l'exception de la série 700 de numéros COSPAS/SARSAT identifiant des balises à usage spécial ne répondant pas à toutes les exigences techniques et à tous les essais spécifiés par COSPAS/SARSAT.

2.11.2.2. Toute balise à déclenchement manuel (ELT[S] ou PLB) doit être rangée de manière à être facilement et rapidement accessible.

2.11.2.3. Les avions et les hélicoptères dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008 seront dotés d'au moins un ELT automatique.

2.11.3. Hélicoptères utilisés dans le cadre d'une activité particulière ou survolant des régions inhospitalières.

A compter du 1^{er} janvier 2009, les hélicoptères utilisés dans le cadre d'une activité particulière telle que définie au 3.1.1 ou survolant des régions où les opérations de recherche et de sauvetage seraient particulièrement difficiles seront dotés d'au moins un ELT automatique (ELT[A]).

2.11.4. Dispositions complémentaires pour les hélicoptères en vol prolongé au-dessus de l'eau.

A compter du 1^{er} juillet 2008 pour les hélicoptères dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008 et à compter du 1^{er} janvier 2009 pour les autres, tous les hélicoptères seront dotés en outre d'un ELT(S) dans un canot ou un gilet de sauvetage lorsqu'ils sont utilisés pour des vols avec survol de l'eau à plus de 5 milles marins (9 kilomètres) de la côte dans le cas des hélicoptères exploités en classe de performances 3 ou à plus de 50 milles marins (92 kilomètres) de la côte dans le cas des hélicoptères exploités en classe de performances 1 ou 2.

2.11.5. Fréquence d'émission, codage et enregistrement.

Toute balise de détresse (ELT ou PLB) doit être capable d'émettre simultanément sur les fréquences 121,5 MHz et 406 MHz, être codée (conformément à l'annexe 10 de l'OACI pour les ELT) et être enregistrée auprès de l'organisme national chargé de lancer les opérations de recherche et de sauvetage ou de tout autre organisme désigné. »

VI. – Au paragraphe 4.1.5.2, l'alinéa suivant est ajouté :

« f) Le cas échéant, lorsque l'aéronef n'est pas équipé d'un ELT automatique, l'emplacement et l'utilisation de la balise de détresse (ELT de survie ou PLB). »

Art. 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 : « cannot » 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. »

Art. 4. – Les modalités de codage et d'enregistrement des balises de détresse (ELT ou PLB) seront précisées par instruction du ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 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 1^{er} 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 1^{er} juillet 2008, pour lesquels ces dispositions sont applicables au plus tard le 1^{er} janvier 2009.

Art. 6. – Les aéronefs qui, avant le 1^{er} novembre 2008, satisfont aux exigences des articles 1^{er} 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.

Art. 7. – 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 1^{er} janvier 2009.

Art. 8. – 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