

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER, EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

Arrêté du 25 janvier 2010 modifiant l'arrêté du 22 septembre 1998
relatif au certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit

NOR : DEVA0923104A

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,

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 (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles L. 133-3, R. 133-1, R. 133-2 et R. 133-3 ;

Vu l'arrêté du 6 septembre 1967 modifié relatif aux conditions de navigabilité des aéronefs civils ;

Vu l'arrêté du 28 août 1978 modifié portant classification des certificats de navigabilité ;

Vu l'arrêté du 22 novembre 1978 relatif aux certificats de navigabilité ;

Vu l'arrêté du 14 octobre 1980 relatif aux conditions et procédures d'identification des aéronefs et de leurs éléments constitutifs ;

Vu l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs à l'exception du personnel des essais et réception) ;

Vu l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs) ;

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

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

Vu l'arrêté du 29 mars 1999 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avion (FCL 1) ;

Vu l'arrêté du 28 octobre 2002 relatif à la licence et aux qualifications de mécanicien navigant avion (FCL 4) ;

Vu l'arrêté du 12 juillet 2005 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères (FCL 2),

Arrête :

Art. 1^{er}. – Les dispositions de l'article 2 de l'arrêté du 22 septembre 1998 susvisé sont remplacées par les dispositions suivantes :

« Art. 2. – *Classement.*

« Le CNSK peut être délivré aux aéronefs construits à partir des éléments d'un aéronef de référence, répondant à l'une des définitions suivantes :

« Classe A : avion à cabine non pressurisée dont le nombre de sièges, y compris celui du pilote, est limité à 5, de masse maximale au décollage inférieure ou égale à 1 200 kg, de puissance motrice maximale inférieure ou égale à 270 kW.

- « Pour un avion de catégorie acrobatique, le nombre de sièges, y compris celui du pilote, est limité à 2.
- « Un avion à turbopropulseur est monomoteur ;
- « Classe B : planeur dont le nombre de sièges, y compris celui du pilote, est limité à 2, de masse maximale au décollage inférieure ou égale à 750 kg et d'allongement inférieur à 20 ;
- « Classe C : planeur motorisé dont le nombre de sièges, y compris celui du pilote, est limité à 2 et de masse maximale au décollage inférieure ou égale à 850 kg et dont le rapport de la masse au carré de l'envergure est inférieur à 3 kg/m² ;
- « Classe D : aérostat dont le nombre de places, y compris celle du pilote, est limité à 4, de charge utile inférieure ou égale à 450 kg, de puissance motrice maximale inférieure ou égale à 50 kW et dont la continuité électrique est établie dans le cas des ballons gonflés avec un gaz inflammable ;
- « Classe E : giravion dont le nombre de sièges, y compris celui du pilote, est limité à 2, de masse maximale au décollage inférieure ou égale à 700 kg et de puissance motrice maximale inférieure ou égale à 75 kW pour un monoplace et à 150 kW pour un biplace. »

Art. 2. – Les dispositions de l'article 3 du même arrêté sont remplacées par les dispositions suivantes :

« Art. 3. – *Fournisseur du kit.*

« Au sens du présent arrêté, le fournisseur du kit est la personne physique ou morale qui présente la demande d'éligibilité pour le kit et assume l'ensemble des responsabilités liées aux obligations associées à cette demande.

« Le fournisseur du kit détient les données de conception et de fabrication de l'aéronef en kit.

« Art. 3-1. – *Monteur du kit.*

« Au sens du présent arrêté, le monteur du kit est la personne physique ou morale, propriétaire du kit, qui postule au premier certificat pour un aéronef en kit et assume l'ensemble des responsabilités liées aux obligations associées à cette demande.

« La réalisation n'a pas pour finalité un acte commercial de vente de l'aéronef, elle est effectuée dans un but éducatif ou de loisir. L'aéronef est pour l'usage propre du monteur. »

Art. 3. – Il est inséré, après l'article 4, un nouvel article 4-1 ainsi rédigé :

« Art. 4-1. – *Temps de montage du kit.*

« Le temps de montage nécessaire au monteur du kit pour assembler le kit à partir des éléments du kit ne peut pas être inférieur à 51 % du temps de réalisation total de l'aéronef.

« Ce temps de montage est calculé et déclaré par le fournisseur dans le manuel de montage.

« Ce temps de montage ne prend pas en compte le temps d'assistance au montage, contre rémunération, par le fournisseur ou tout autre industriel. »

Art. 4. – Les dispositions des articles 5 à 7 sont remplacées par les dispositions suivantes :

« Art. 5. – *Conditions de navigabilité.*

« Le ministre chargé de l'aviation civile notifie au fournisseur du kit des conditions de navigabilité adaptées à la classe d'aéronef et prenant en compte les caractéristiques ou les utilisations particulières de l'aéronef.

« Art. 6. – *Demande d'éligibilité.*

« Le fournisseur du kit peut présenter une demande d'éligibilité pour un kit lorsque :

« a) L'aéronef de référence répond à la définition prévue à l'article 2 du présent arrêté ;

« b) Le temps de montage répond aux exigences de l'article 4-1 ;

« c) Le fournisseur du kit a établi, à l'intention du monteur :

« – un manuel de montage ;

« – les documents associés à l'aéronef ;

« – le programme de vérification en vol et au sol.

« Le programme de vérification en vol et au sol, établi par le fournisseur du kit, à l'intention du monteur, permet au monteur de vérifier que les caractéristiques techniques essentielles de l'aéronef sont conformes à celles de l'aéronef de référence, avec les marges prévues par le fournisseur du kit.

« Art. 7. – *Déclaration d'éligibilité.*

« La déclaration d'éligibilité d'un aéronef est soumise aux conditions suivantes :

« a) Le fournisseur du kit dépose auprès du ministre chargé de l'aviation une fiche descriptive de l'aéronef ;

« b) Le fournisseur du kit vérifie que l'aéronef répond techniquement aux conditions de navigabilité notifiées ;

« c) Le fournisseur du kit établit dans les documents associés à l'aéronef les conditions d'utilisation, notamment celles applicables aux vols d'instruction au bénéfice d'élèves pilotes, au remorquage de planeurs, à la voltige aérienne ou aux manœuvres spécifiques, et les limitations associées ;

« d) Le fournisseur du kit vérifie l'aptitude de son aéronef aux conditions d'utilisation qu'il déclare et valide les limitations associées ;

« e) Le fournisseur du kit met en œuvre une procédure assurant la conformité des éléments constitutifs du kit livré au monteur avec les éléments à monter décrits dans le manuel de montage, une procédure prévoyant la délivrance d'une déclaration de conformité, et une procédure permettant le suivi des kits ;

« f) Le fournisseur du kit archive l'ensemble des justifications ayant permis d'établir la conformité de l'aéronef aux conditions de navigabilité notifiées.

« Ces justifications sont tenues à la disposition des personnes ou organismes habilités par le ministre chargé de l'aviation civile.

« Le ministre chargé de l'aviation civile déclare le kit éligible lorsque :

« a) Le fournisseur déclare qu'il a rempli l'ensemble des obligations fixées ci-dessus ;

« b) Le fournisseur démontre qu'il a mis en place les arrangements appropriés avec l'ensemble des partenaires impliqués dans la conception et la production des éléments du kit pour être en mesure de répondre à l'ensemble des conditions ci-dessus. »

Art. 5. – A l'article 9 du même arrêté, les termes : « doit archiver » sont remplacés par le terme : « archive ».

Art. 6. – L'article 10 du même arrêté est modifié ainsi qu'il suit :

I. – Il est inséré en début d'article les dispositions suivantes :

« Le postulant prend ou fait prendre les mesures de sécurité nécessaires aux vols de vérification et d'endurance qu'il entreprend.

« Avant le premier vol, il informe par écrit l'autorité de l'aviation civile compétente, dans le territoire de laquelle le premier vol aura lieu, des dispositions qu'il prend pour assurer la sécurité de ces vols.

« Il fournit et recueille les informations nécessaires auprès des services d'exploitation de l'aérodrome, de la météorologie et de la circulation aérienne. »

II. – Les termes : « Le monteur corrige tout défaut de montage jusqu'à satisfaction du programme de vérification. » sont remplacés par les termes : « Le monteur corrige tout défaut de montage jusqu'à satisfaction du programme de vérification au sol et en vol. »

III. – Les dispositions à partir de l'alinéa qui commence par les termes : « Après satisfaction des vols de vérification » jusqu'à la fin de l'article sont remplacées par les dispositions suivantes :

« Après satisfaction des vols de vérification, des vols d'endurance sont effectués.

« Ces vols comprennent 15 heures de vol d'endurance et 50 atterrissages.

« Les vols d'endurance doivent se dérouler sans incident et ne donner lieu à aucune intervention autre que les opérations nécessitées par l'entretien courant.

« Tout incident mettant en cause la navigabilité est noté sur le compte rendu des vols d'endurance. Si cet incident met en cause la sécurité et la conception de l'aéronef, il est notifié dans les quinze jours par le monteur au fournisseur et au ministre chargé de l'aviation civile.

« Lors des épreuves en vol, le survol des agglomérations, en dehors des manœuvres strictement nécessaires pour le décollage et l'atterrissage, et la participation à tout spectacle public sont interdits. »

Art. 7. – L'article 11 du même arrêté est modifié ainsi qu'il suit :

I. – Les termes : « sous réserve que : a) Les services en charge du contrôle technique aient effectué un contrôle technique jugé satisfaisant ; b) Le postulant ait obtenu de l'autorité responsable de l'aérodrome l'autorisation d'effectuer ou de faire effectuer les épreuves de vérification en vol et les vols d'endurance. » sont remplacés par les termes : « sous réserve que les services en charge du contrôle technique aient effectué un contrôle technique jugé satisfaisant. »

II. – Les termes : « doit permettre » sont remplacés par le terme : « permet ».

III. – Il est inséré les dispositions suivantes avant le dernier alinéa qui commence par : « La validité du laissez-passer » :

« Chaque pilote déclare qu'il détient les titres de membre d'équipage de conduite nécessaires pour effectuer les vols de vérification et d'endurance.

« Le ministre chargé de l'aviation civile peut refuser de délivrer ou suspendre le laissez-passer pour toute cause susceptible de compromettre la sécurité, ou lorsque les qualifications ou l'expérience du pilote amené à réaliser les épreuves en vol ne permettent pas d'assurer la sécurité des vols ou de mener à bien les épreuves en vol. »

Art. 8. – A l'article 12 du même arrêté, les termes : « Le ministre annote le CNSK pour indiquer des restrictions d'emploi de l'aéronef, ou pour indiquer que l'aéronef répond à des conditions additionnelles exigées pour un emploi particulier notamment pour la formation. » sont supprimés.

Art. 9. – Dans l'article 13 du même arrêté, il est inséré un paragraphe numéroté e ainsi rédigé :

« e) Lorsque l'aéronef n'a pas été utilisé conformément aux conditions d'utilisation et aux limitations associées définies dans les documents associés à l'aéronef. »

Art. 10. – A l'article 14 du même arrêté, les dispositions des deux premiers paragraphes sont remplacées par les dispositions suivantes :

« La durée de validité du CNSK est fixée lors de chaque renouvellement en fonction des conditions dans lesquelles il est entretenu et des autres méthodes de surveillance que le ministre chargé de l'aviation civile peut mettre en œuvre.

- « La durée de validité du CNSK est portée sur le certificat et est d'un an lors de la délivrance initiale. Puis,
- « – si l'aéronef est entretenu continuellement et de façon satisfaisante par son monteur, elle est de trois ans ;
ou
 - « – si l'aéronef est entretenu continuellement par un organisme agréé ou par une ou plusieurs personnes autorisées qui justifient de moyens et d'expériences appropriés, elle est de trois ans sur demande du propriétaire ; ou
 - « – dans tous les autres cas, elle est d'un an. »

Art. 11. – Les dispositions de l'article 16 du même arrêté sont remplacées par les dispositions suivantes :

« Les aéronefs détenant un CNSK ne répondant pas à l'annexe 8 relative à la navigabilité des aéronefs de la convention relative à l'aviation civile internationale de Chicago, les vols doivent être effectués au-dessus du territoire de la République française ou au-dessus des territoires ayant contracté avec la France des accords particuliers ou dans le cadre d'une autorisation particulière accordée par un autre Etat. »

Art. 12. – L'article 17 du même arrêté est modifié ainsi qu'il suit :

I. – Au *d*, le terme : « CNSK 2 » est remplacé par le terme : « CNSK ».

II. – Les dispositions du paragraphe *e* sont remplacées par les dispositions suivantes :

« *e*) Seuls peuvent être autorisés pour les vols d'instruction au bénéfice d'élèves pilotes et le remorquage de planeur, les aéronefs :

- « – entretenus par un organisme agréé ou par une ou plusieurs personnes autorisées qui justifient de moyens et d'expériences appropriés ;

- « – qui satisfont aux exigences concernant la protection de l'environnement définies par le ministre chargé de l'aviation civile.

« Toutefois ces exigences ne sont pas applicables pour les vols aux fins de la délivrance, de la prorogation ou du renouvellement d'une qualification de classe ou de type ;

- « *f*) Les vols de voltige aérienne ne sont autorisés qu'aux avions de la catégorie acrobatique et en fonction des conditions d'utilisation et limitations mentionnées dans les documents associés à l'aéronef ;

- « *g*) Le ministre peut fixer toute autre limitation, relative aux zones de survol autorisées, aux conditions d'entraînement des équipages, et aux conditions de vol de l'aéronef, notamment au moyen d'une consigne opérationnelle. »

Art. 13. – Les dispositions de l'article 18 du même arrêté et son titre sont remplacés par les dispositions suivantes :

« *Art. 18. – Modifications et réparations.*

« Toute modification ou réparation majeure d'un aéronef titulaire d'un CNSK, ou de l'aéronef ayant servi de référence pour l'éligibilité, est soumise pour approbation au ministre chargé de l'aviation civile, avec la déclaration du postulant à la modification ou réparation que l'aéronef modifié ou réparé continue de répondre aux conditions de navigabilité notifiées par le ministre chargé de l'aviation civile lorsque le kit a été déclaré éligible. S'il n'est pas le fournisseur du kit, le postulant démontre qu'il a établi les liens appropriés avec le fournisseur pour être en mesure de faire cette déclaration et d'en prendre la responsabilité.

« Le postulant archive l'ensemble des justifications ayant permis d'établir la conformité de l'aéronef modifié ou réparé aux conditions de navigabilité notifiées. Ces justifications sont tenues à la disposition des personnes ou organismes habilités par le ministre chargé de l'aviation civile.

« Suite à ces modifications ou réparations majeures, le ministre peut imposer des modifications des conditions d'utilisation et limitations mentionnées dans les documents associés à l'aéronef. »

Art. 14. – L'article 22 du même arrêté est modifié ainsi qu'il suit :

I. – Le terme : « CNSK 2 » est remplacé par le terme : « CNSK ».

II. – Les dispositions des deux dernières phrases sont remplacées par les dispositions suivantes :

« Les aéronefs en kit dont la construction a débuté avant le 1^{er} février 1999 et qui sont identiques à un aéronef ayant obtenu un laissez-passer au titre des dispositions antérieures peuvent obtenir un laissez-passer pour expérimentation initiale dans les dispositions antérieures précitées. »

Art. 15. – Un nouvel article 23-1 ainsi rédigé est inséré après l'article 23 :

« *Art. 23-1. – Immatriculation.*

« Le groupe de lettres d'immatriculation pour les aéronefs détenteurs d'un CNSK, à l'exception des planeurs, commence par le groupe de lettres "F – P". L'immatriculation des planeurs détenteurs d'un CNSK commence par les groupes de lettres "F – CR" ou "F – CS". »

Art. 16. – 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 25 janvier 2010.

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur général
de l'aviation civile,*

P. GANDIL