

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

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

**Arrêté du 26 décembre 2008 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**

NOR : DEVA0828259A

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 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 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,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – L'article 2 de l'arrêté du 26 mars 2008 susvisé modifiant l'annexe à l'arrêté du 24 juillet 1991 susvisé est amendé comme suit :

I. – Le II est remplacé par ce qui suit :

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

« Cette disposition ne s'applique pas aux cas de la montre et de la balise de localisation personnelle (PLB). »

II. – Le paragraphe 2.11.1 introduit au V est remplacé par :

« 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, des aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome, ainsi que des aéronefs utilisés pour la voltige aérienne lors des trajets entre un aérodrome et un axe de voltige porté à la connaissance des usagers aériens par la voie de l'information aéronautique et situé à moins de 25 NM de l'aérodrome, en vue d'y pratiquer la voltige aérienne, et lors des évolutions de voltige sur cet axe. »

III. – Au paragraphe 2.11 introduit au V est ajouté un nouveau 2.11.6 :

« V. – [...]

« 2.11.6. Précautions pour les aéronefs utilisés pour la voltige aérienne.

Toute balise de détresse à déclenchement automatique (ELT [A]) installée à bord d'un aéronef utilisé pour les activités de voltige aérienne doit être désactivée avant d'entreprendre des évolutions de voltige, sauf s'il est démontré que les caractéristiques de déclenchement de la balise sont compatibles avec les facteurs de charge rencontrés lors de telles évolutions. »

**Art. 2.** – L'article 4 de l'arrêté du 26 mars 2008 susvisé est remplacé par ce qui suit :

« Art. 4. – 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. »

**Art. 3.** – Après l'article 6, un nouvel article est inséré comme suit, et les articles suivants sont renumérotés en conséquence :

« Art. 7. – 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 1<sup>er</sup> février 2009 et son démontage doit intervenir au plus tard le 1<sup>er</sup> février 2010. »

**Art. 4.** – Après l'article 7 (nouvel article 8), un nouvel article est inséré comme suit, et l'article final est renuméroté en conséquence :

« Art. 9. – 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 1<sup>er</sup> juillet 2008 ou avant, qui ne pourrait au 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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. »

**Art. 5.** – 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 décembre 2008.

Pour le ministre et par délégation :  
*Le directeur du contrôle de la sécurité,*  
M. COFFIN