

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT  
DES TRANSPORTS,  
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE,  
DU TOURISME ET DE LA MER  
*Direction générale de l'aviation civile*

**Circulaire n° 2005-15 du 9 février 2005 sur l'exploitation en France en travail aérien d'aéronefs immatriculés à l'étranger**

NOR : EQUA0510033C

**1. Généralités**

*1.1. Définition des activités de travail aérien*

Le travail aérien se définit dans l'annexe VI de l'OACI comme « une activité au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc. ».

La réglementation concernant l'exploitation en travail aérien des aéronefs, notamment l'exploitation en France des aéronefs immatriculés à l'étranger, est fixée par l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ci-après désigné « l'arrêté du 24 juillet 1991 ». Cet arrêté en son article 1 « prescrit les conditions d'utilisation des aéronefs civils pour toute activité autre que celles couvertes par les arrêtés relatifs aux conditions d'utilisation des avions et hélicoptères exploités par une entreprise de transport aérien, et autre que celle des essais-réceptions ». Il définit également les conditions techniques que doivent appliquer les opérateurs effectuant des « activités particulières » afin de garantir un niveau de sécurité satisfaisant.

Dans la présente circulaire, le terme « activité de travail aérien » couvre toutes les activités particulières répertoriées dans l'arrêté du 24 juillet 1991 et toutes les autres activités spécialisées de travail aérien au sens de l'annexe 6 de l'OACI et de l'article R. 421-1, que ces activités soient rémunérées ou non.

*1.2. Les aéronefs étrangers utilisés  
pour le travail aérien en France*

L'article L. 131-1 du code de l'aviation civile édicte que « les aéronefs de nationalité étrangère ne peuvent circuler au-dessus du territoire français que si ce droit leur est accordé par une convention diplomatique ou s'ils reçoivent, à cet effet, une autorisation qui doit être spéciale et temporaire ».

Cet article L. 131-1 est la traduction en droit français du principe international de souveraineté des Etats sur leur espace aérien repris dans la convention de Chicago.

Le traité de Rome instaure la libre prestation des services à l'intérieur de l'Union européenne. La libre prestation des services est également prévue par le traité de Porto pour les ressortissants des Etats de l'Espace économique européen et par l'accord sur la libre circulation des personnes entre la Communauté européenne et la Confédération suisse pour les ressortissants suisses.

Ainsi, dans l'ensemble de la circulaire, les termes « Etat communautaire ou assimilé » seront utilisés de façon générique pour couvrir l'ensemble des Etats concernés par ces accords, c'est-à-dire les Etats de l'Union européenne (autres que la France), l'Islande, la Norvège, le Liechtenstein, la Suisse.

Concernant Monaco, un accord relatif aux relations aériennes entre la France et la Principauté de Monaco a été signé et traite du travail aérien. Ainsi, pour les départements français des Alpes-de-Haute-Provence, des Alpes-Maritimes, du Var et de Corse, les opérateurs monégasques souhaitant effectuer du travail aérien doivent se conformer aux lois et règlements applicables en la matière sur le territoire

français, ils sont donc considérés comme des opérateurs français et la présente circulaire ne leur est pas applicable. Pour tout autre département, la circulaire est applicable et les aéronefs et les opérateurs monégasques devront être considérés comme non communautaires ni assimilés (voir récapitulatif en annexe A).

Pour les aéronefs immatriculés dans les États communautaires ou assimilés, le droit de circulation en vue de leur utilisation pour une prestation de service est accordé sur le fondement des traités ou accords cités précédemment et instaurant la libre circulation des services. Les aéronefs communautaires ou assimilés peuvent donc circuler sans autorisation au dessus du territoire français.

Cependant, dans le cas du travail aérien, les règlements techniques sont encore différents dans chaque Etat européen et, s'agissant d'une prestation de service particulière pouvant avoir des impacts sur la sécurité publique ou la santé publique, il apparaît indispensable que la circulation d'aéronefs communautaires ou assimilés effectuant ces activités de travail aérien en France soit basée sur la connaissance préalable des opérateurs qui effectuent ces missions. Cette circulaire explicite le fait que les opérateurs venant effectuer en France des prestations de travail aérien avec des aéronefs communautaires ou assimilés devront uniquement déclarer leur venue en déposant au préalable un dossier auprès de la DGAC.

Pour les aéronefs étrangers non communautaires ni assimilés, dans la mesure où il n'existe pas au niveau international de convention accordant ce droit de circulation dans le domaine du travail aérien (la convention de Chicago ne traitant essentiellement que des opérations de transport aérien commercial ou privé), une autorisation s'avère nécessaire, établie sur des conditions économiques et techniques qui sont également définies par la suite.

### *1.3. La réglementation technique applicable aux opérateurs de travail aérien*

La réglementation concernant l'exploitation technique des aéronefs français effectuant du travail aérien est l'arrêté du 24 juillet 1991. Cette réglementation s'applique, d'après l'article 2 de cet arrêté, à tout aéronef civil dans les limites du territoire de la République française.

L'article D. 131-15 du code de l'aviation civile dispose que « 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 ».

En conséquence des accords européens, les opérateurs communautaires ou assimilés pourront appliquer les règles de leur pays d'origine dans le domaine du travail aérien, mais il convient de s'assurer, avant leur venue, du respect du règlement applicable dans leur Etat communautaire ou assimilé. Les services français de l'aviation civile devront par conséquent disposer des éléments nécessaires de nature à pouvoir admettre que les opérateurs, appliquent, lorsqu'ils viennent en France, le règlement de leur Etat d'immatriculation comme prévu à l'article D. 131-15. C'est également l'objet de la présente circulaire.

### *1.4. Autres définitions*

Dans la présente circulaire, est considéré comme opérateur toute personne responsable de l'organisation et de la pratique d'une activité de travail aérien. De plus, l'expression « opérateur établi en France » signifie « opérateur ayant son principal établissement sur le territoire français ».

Les aéronefs utilisés en manifestation aérienne sont exclus du champ d'application de cette circulaire : la procédure d'autorisation les concernant est définie dans les dispositions de l'arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes et de l'article R. 131-3 du code de l'aviation civile.

### *1.5. Dispositions outre-mer*

Les dispositions de la présente circulaires sont applicables au territoire métropolitain, aux départements d'outre mer et à Saint-Pierre-et-Miquelon.

## 2. Champ d'application

### 2.1. Aspects à prendre en compte

Dans tous les cas, l'examen de la demande doit porter sur un aspect sécurité et sur un aspect économique.

L'aspect sécurité est pris en compte lors de la constitution du dossier de demande : le niveau minimal de sécurité est fixé en France par l'arrêté du 24 juillet 1991 et, comme vu dans le paragraphe précédent, un équivalent de ce niveau de sécurité peut être demandé à un opérateur étranger (communautaire ou autre) en application de l'article D. 131-15.

D'un point de vue économique, le principe de souveraineté introduit dans la convention de Chicago et à l'article L. 131-1 permet d'imposer dans le domaine du travail aérien un choix préférentiel pour un aéronef communautaire ou assimilé. De plus, les opérateurs établis en France utilisant des aéronefs immatriculés en France sont soumis à certaines règles économiques et sociales qui les rendent sensibles à la concurrence que peuvent représenter des opérateurs s'affranchissant de tout ou partie de ces règles. Lorsque l'aéronef proposé n'est pas immatriculé dans un Etat communautaire ni assimilé, l'opérateur devra alors attester lors de sa demande qu'il a vérifié qu'aucun aéronef français, communautaire ou assimilé, de capacité et performances équivalentes, n'est disponible.

### 2.2. Les aéronefs communautaires ou assimilés

Les deux aspects sécurité et économique vus dans le paragraphe précédent doivent donc être pris en compte. Les aéronefs communautaires ou assimilés peuvent venir sans autorisation en France en vertu des principes de libre circulation.

De plus, par définition, la libre prestation des services doit revêtir un caractère temporaire qui doit être apprécié en fonction de sa durée et de sa continuité (à titre indicatif, l'accord avec la Suisse fixe la limite à quatre-vingt-dix jours de travail effectif dans l'année). Le caractère temporaire de la prestation n'exclut pas la possibilité pour l'opérateur de se doter en France d'une certaine infrastructure, y compris un bureau secondaire, dans la mesure où cette infrastructure est nécessaire aux fins d'accomplissement de la prestation de service.

#### a) Opérateurs communautaires ou assimilés

Il sera donc demandé aux opérateurs communautaires ou assimilés désirant effectuer des opérations de travail aérien avec des aéronefs communautaires ou assimilés de déclarer leur venue en France en déposant auprès des autorités compétentes de l'aviation civile un dossier dont le contenu est précisé dans les paragraphes suivants. Une fois ce dossier complet, les opérateurs communautaires ou assimilés effectueront en France leurs activités en suivant les règles de leur pays d'origine, sous réserve bien entendu que les opérations envisagées ne portent pas atteinte à l'ordre public, à la sécurité publique et à la santé publique.

#### b) Opérateurs non communautaires ni assimilés

Les opérateurs non communautaires ni assimilés souhaitant effectuer des opérations de travail aérien avec des aéronefs communautaires ou assimilés devront également déclarer leur venue en France en déposant auprès des autorités compétentes de l'aviation civile un dossier dont le contenu est précisé dans les paragraphes suivants. Une fois ce dossier complet, les opérateurs non communautaires ni assimilés pourront venir en France effectuer leurs activités en suivant les règles fixées par l'arrêté du 24 juillet 1991. Des dérogations spéciales et temporaires pourront éventuellement être délivrées, comme envisagé à l'article D. 131-15, pour que l'opérateur non communautaire ni assimilé déposant sa demande puisse appliquer les règles de son pays d'origine en matière de travail aérien.

### 2.3. Les aéronefs non communautaires ni assimilés

Les aéronefs non communautaires ni assimilés sont soumis à l'obtention de l'autorisation prévue à

l'article L. 131.1 pour venir sur le territoire français, quel que soit l'opérateur qui l'exploite.

#### a) Opérateurs communautaires ou assimilés

Si l'opérateur est communautaire ou assimilé, il devra obtenir une autorisation pour effectuer du travail aérien en France avec son aéronef non communautaire ni assimilé et pourra suivre les règles de son Etat d'origine.

#### b) Opérateurs non communautaires ni assimilés

Si l'opérateur est non communautaire ni assimilé, il devra également obtenir cette autorisation mais devra appliquer l'arrêté du 24 juillet 1991 lorsqu'il vient effectuer des activités de travail aérien en France.

Des dérogations spéciales et temporaires pourront éventuellement être délivrées, comme envisagé à l'article D. 131-15, pour que l'opérateur non communautaire ni assimilé déposant sa demande puisse appliquer les règles de son pays d'origine en matière de travail aérien.

### 2.4. Champ d'application

Les différents cas de travail aérien avec un aéronef non immatriculé en France	Règlement applicable	Aéronef communautaire ou assimilé cas A	Aéronef non communautaire ni assimilé cas B
Location coque nue par un opérateur établi en France	Arrêté de 1991	attestation cas A.I	autorisation cas B.I
Affrètement ou prestation d'un opérateur communautaire ou assimilé	Règlement du pays d'origine de l'opérateur	attestation cas A.II	autorisation cas B.II
Affrètement ou prestation d'un opérateur non communautaire ni assimilé	Arrêté de 1991 ou dérogation à l'arrêté de 1991	attestation cas A.III	autorisation cas B.III

Le donneur d'ordre des opérations de travail aérien peut être un opérateur de travail aérien ou tout autre organisme ou personne (installateur de remontées mécaniques, agriculteur, etc.).

### 3. Traitement des dossiers

#### 3.1. Dépôt du dossier

Le dossier est déposé par l'opérateur auprès de la DAC dans le ressort territorial de laquelle doivent avoir lieu les opérations de travail aérien envisagées :

- s'il s'agit d'un dossier d'un opérateur établi en France : la DAC ci-dessus se coordonnera avec la DAC dans le ressort territorial de laquelle l'opérateur a son siège social et si le dossier concerne des opérations sur le territoire national, c'est la DAC du siège de l'opérateur qui délivrera l'attestation nationale ;
- s'il s'agit d'un opérateur qui n'est pas établi en France, c'est la DAC où la première opération est prévue qui instruira le dossier.

Dans le cas de l'utilisation d'aéronefs non communautaires ni assimilés, le dossier est déposé à la DAC comme détaillé ci-dessus et celle-ci se coordonnera avec les services centraux de la DGAC.

#### 3.2. Délivrances des attestations/autorisations

L'attestation de dossier complet à laquelle sont annexées les conditions techniques que devra respecter l'opérateur, est valable pour des opérations ponctuelles, une série d'opérations ou une période d'une

durée maximale d'un an. Ces attestations sont valables sur le territoire d'une DAC ou sur le territoire national.

Une fois ce délai de validité dépassé, soit l'opérateur veut à nouveau effectuer exactement les mêmes opérations et dans ce cas la DAC peut se baser sur l'ancien dossier pour délivrer la nouvelle attestation (avec mise à jour des pièces du dossier), soit les opérations sont différentes et dans ce cas l'opérateur devra déposer un nouveau dossier complet pour recevoir une nouvelle attestation de dossier complet de la DAC.

Dans tous les cas de dossier de renouvellement, l'opérateur devra fournir à la DAC ayant délivré l'attestation, un bilan des opérations effectuées l'année précédente ou pendant la période d'autorisation précédente afin d'en apprécier la durée, la stabilité des activités, la continuité.

L'autorisation à laquelle est annexée la liste des conditions techniques et administratives lors de l'instruction du dossier est délivrée pour des opérations ponctuelles ou une série d'opérations (à des dates données) et est valable, pour la période indiquée, sur le territoire national métropolitain. Un dossier doit être déposé à chaque nouvelle demande.

Dérogations éventuelles à l'arrêté du 24 juillet 1991 : Dès qu'un opérateur non communautaire ni assimilé dépose un dossier de travail aérien avec des aéronefs étrangers (communautaire ou autre) des dérogations à l'arrêté du 24 juillet 1991 peuvent éventuellement être délivrées. Ces dérogations sont délivrées pour des opérations ponctuelles ou une série d'opérations. Dans le cas d'un aéronef étranger communautaire ou assimilé exploité régulièrement en France, une dérogation d'une durée de validité plus longue pourra être délivrée.

#### **4. Opérateurs établis en France (cas n° A.I et B.I)**

Ce paragraphe s'applique à tout opérateur français ou étranger établi en France effectuant des opérations de travail aérien sur le territoire français avec des aéronefs étrangers (communautaires ou autres) loués coque nue.

La réglementation technique applicable à tous les aéronefs civils est l'arrêté du 24 juillet 1991.

##### *4.1. Contenu des dossiers*

Le dossier de demande que doit déposer l'opérateur auprès de la DAC doit contenir les éléments suivants :

1. Si un dossier a déjà été déposé dans une autre DAC et des opérations effectuées, joindre le courrier de cette DAC.
2. Copie du certificat de navigabilité OACI de l'aéronef ou du titre de navigabilité obtenu auprès de la DGAC.
3. Copie du contrat d'assurance du ou des aéronefs.
4. Période des opérations.
5. Zone d'exploitation prévue.
6. Type d'opération prévue.
7. Copie des licences en état de validité de chaque personnel navigant délivrées ou validées par le pays d'immatriculation de l'aéronef et par la France.
8. Conditions dans lesquelles sera effectué l'entretien (responsabilités, gestion de maintien de navigabilité, existence d'un programme d'entretien, atelier où sera effectué l'entretien).
9. Justifications, le cas échéant, de l'impossibilité d'utiliser un aéronef communautaire ou assimilé.
10. Justifications, le cas échéant, de l'impossibilité d'utiliser des personnels navigants détenteurs d'une licence française ou d'une licence d'un Etat communautaire ou assimilé validée en France.

##### *4.2. Location d'un aéronef communautaire ou assimilé*

La DGAC vérifiera le contenu du dossier déposé. Si ce dossier est considéré comme complet, la DGAC délivrera une attestation de dossier complet et l'opérateur pourra commencer ses activités dès réception de cette attestation. Si ce dossier n'est pas considéré comme complet, la DGAC demandera

dans un premier temps les éléments manquants du dossier, puis, si ces éléments ne lui parviennent pas avant le début prévu des opérations, la DGAC enverra une lettre de refus d'attestation de dossier complet.

#### 4.3. *Location d'un aéronef non communautaire ni assimilé*

La DGAC vérifiera le contenu du dossier déposé. Si ce dossier est considéré comme complet, la DGAC délivrera une autorisation de travail aérien avec un aéronef étranger et l'opérateur pourra commencer ses activités. Si ce dossier n'est pas considéré comme complet, la DGAC demandera dans un premier temps les éléments manquants du dossier, puis, si ces éléments ne lui parviennent pas avant le début prévu des opérations, la DGAC enverra une lettre de refus d'autorisation.

#### 4.4. *Dérogations à la réglementation opérationnelles*

L'opérateur devra vérifier que les dispositions de l'arrêté du 24 juillet 1991 peuvent être respectées dans le cadre de ses activités avec cet aéronef loué. Dans le cas contraire des demandes de dérogations, comme prévues à l'article 5 de ce même arrêté, doivent également être jointes au dossier. Dans sa demande, l'opérateur doit justifier par des conditions d'utilisation particulières, d'un niveau de sécurité équivalent à celui requis aux termes des dispositions de cet arrêté.

Les paragraphes qui sont susceptibles d'être concernés par des dérogations sont les suivants :

##### 4.4.1. Titres aéronautiques des équipages (chapitre IV Equipage de l'annexe à l'arrêté du 24 juillet 1991)

Dans ce paragraphe traitant les locations coques nues, les pilotes sont employés par l'opérateur établi en France.

Si les licences sont françaises, elles doivent être validées par l'état d'immatriculation (§ 4.3.1.1 de l'annexe à l'arrêté du 24 juillet 1991).

Si les licences sont étrangères, dans le cas de rémunération du pilote et si celui-ci ne détient pas de titre français, elles doivent être validées par la France (§ 4.3.1.2 de l'annexe à l'arrêté du 24 juillet 1991) selon les procédures suivantes :

- licences communautaires ou assimilées (cas I.A) : la validation est effectuée selon les conditions de l'arrêté du 26 janvier 2001 relatif à la validation des licences professionnelles de personnel navigant technique délivrées par les autres États communautaires ou assimilés ;

- licences non communautaires ni assimilées (cas I.B) : La validation est effectuée selon les termes des articles 2.11 et 2.12 de l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des personnels navigants professionnels (personnel de conduite d'aéronefs à l'exception des personnels d'essais et réception) qui édictent qu'il peut être reconnu à une licence délivrée par un Etat étranger la même valeur qu'à l'une des licences définies par la réglementation française. La validation est accordée par le ministre chargé de l'aviation civile, après avis du conseil personnel navigant (CPN) qui peut désigner un « groupe d'experts » chargé d'émettre en son nom un avis. La séance du groupe d'experts est prévue, en général, chaque 3<sup>e</sup> mercredi du mois et il convient de prendre en considération le fait que la saisine du groupe d'experts introduit un délai de réponse non compressible de quelques semaines supplémentaires.

Dans le cas où l'opérateur ne respecte pas ces procédures, celui-ci devra déposer une demande de dérogation concernant les licences de ses pilotes.

##### 4.4.2. Aéronefs classifiés « légers » selon la définition du chapitre 1 de l'annexe à l'arrêté du 24 juillet 1991

Aéronefs dont le CDN est reconnu internationalement : aucune exigence autre que le respect de l'arrêté du 24 juillet 1991.

Aéronefs dont le CDN n'est pas reconnu internationalement : l'opérateur doit faire une demande à la DGAC de validation de ce titre de navigabilité (délivrance d'un laissez-passer), sinon l'autorisation impliquant une dérogation à l'arrêté du 24 juillet 1991 est en règle générale refusée.

#### 4.4.3. Cas particulier des aéronefs classifiés « lourds » selon la définition du chapitre 1 de l'annexe à l'arrêté du 24 juillet 1991 :

Cet arrêté prescrit au paragraphe 5.1.2.1 (utilisation et limitations opérationnelles) de son annexe, pour les aéronefs civils classifiés « lourds » (pour les avions d'une masse supérieure à 5,7 T ou 9 pax, pour les hélicoptères d'une masse supérieure à 3,175 T ou 9 pax), l'application de la réglementation technique applicable aux aéronefs exploités par une entreprise de transport aérien.

Ces textes sont actuellement :

- l'OPS 1 pour les avions ;
- l'OPS 3 pour les hélicoptères.

Le paragraphe OPS 1(3).180 précise que « les avions (hélicoptères) exploités sont, dans le cas d'avions (d'hélicoptères) inscrits à un registre d'immatriculation étranger, conformes à un modèle capable de recevoir un certificat de navigabilité français. ».

Pour les aéronefs d'un type certifié en France ou capables de recevoir un certificat de navigabilité français : la dérogation au paragraphe 5.1.2.1 est nécessaire et l'opérateur doit en faire la demande ;

Pour les aéronefs d'un type non certifié en France ou non capable de recevoir un certificat de navigabilité français : l'opérateur doit faire une demande à la DGAC de validation de ce titre de navigabilité (délivrance d'un laissez-passer), sinon l'autorisation impliquant une dérogation au paragraphe 5.1.2.1 est en règle générale refusée.

### **5. Opérateurs communautaires ou assimilés non établis en France (cas n° A.II ou B.II)**

Ce paragraphe s'applique aux opérateurs communautaires ou assimilés désirant effectuer des opérations de travail aérien sur le territoire français avec un aéronef soit communautaire ou assimilé (cas A.II) soit non communautaire ni assimilé (cas B.II), qu'ils présentent leur demande eux-mêmes ou par l'intermédiaire d'un opérateur ou d'un donneur d'ordre français qui les affrète (prestation de services ou affrètement).

#### *5.1. Contenu des dossiers*

Le dossier peut être présenté par l'opérateur communautaire ou assimilé ou par l'opérateur ou le donneur d'ordre français qui l'affrète et doit contenir les éléments suivants :

1. Si un dossier a déjà été déposé dans une autre DAC et des opérations effectuées, joindre le courrier de cette DAC.
2. Copie du certificat de navigabilité OACI de l'aéronef ou du titre de navigabilité obtenu auprès de la DGAC.
3. Copie du contrat d'assurance de ou des aéronefs.
4. Période des opérations.
5. Zone d'exploitation prévue.
6. Type d'opération prévue.
7. Copie des licences en état de validité de chaque personnel navigant délivrées ou validées par le pays d'immatriculation de l'aéronef et par la France.
8. Justifications, le cas échéant, de l'impossibilité d'utiliser un aéronef communautaire ou assimilé.
9. Justifications, le cas échéant, de l'impossibilité d'utiliser des personnels navigants détenteurs d'une licence française ou d'une licence d'un Etat communautaire ou assimilé validée en France.
10. Une attestation des autorités aéronautiques du pays de l'opérateur certifiant que celui-ci est habilité à procéder à des opérations semblables à celles prévues sur le territoire français.

*NB* : Pour les opérateurs communautaires ou assimilés, s'il s'agit d'une demande de renouvellement, joindre à cette demande un bilan des activités effectuées l'année précédente en France, présenté sous forme de tableau comme ci-dessous :

<b>SEMAINE</b> <b>Dates</b>	<b>TOUTS TYPES</b> <b>d'opération</b> <b>de travail</b> <b>aérien</b> <b>effectuées</b>	<b>TYPE</b> <b>AÉRONEF</b> <b>et</b> <b>immatriculation</b>	<b>DONNEUR</b> <b>d'ordre</b>	<b>LIEU DES</b> <b>OPÉRATIONS</b> <b>et département</b>	<b>DURÉE</b> <b>RÉELLE</b> <b>(heures)</b>

### 5.2. Opérations avec un aéronef communautaire ou assimilé

La DGAC vérifiera le contenu du dossier déposé. Si ce dossier est considéré comme complet, la DGAC délivrera une attestation de dossier complet et l'opérateur pourra commencer ses activités dès réception de cette attestation. Si ce dossier n'est pas considéré comme complet, la DGAC demandera dans un premier temps les éléments manquants du dossier, puis, si ces éléments ne lui parviennent pas avant le début prévu des opérations, la DGAC enverra une lettre de refus d'attestation de dossier complet.

### 5.3. Opérations avec un aéronef non communautaire ni assimilé

La DGAC vérifiera le contenu du dossier déposé. Si ce dossier est considéré comme complet, la DGAC délivrera une autorisation de travail aérien avec un aéronef étranger et l'opérateur pourra commencer ses activités. Si ce dossier n'est pas considéré comme complet, la DGAC demandera dans un premier temps les éléments manquants du dossier, puis, si ces éléments ne lui parviennent pas avant le début prévu des opérations, la DGAC enverra une lettre de refus d'autorisation.

### 5.4. Réglementation opérationnelle

Il est admis que l'opérateur communautaire ou assimilé peut appliquer les règles opérationnelles de son pays d'origine.

Les équipages, titulaires de titres aéronautiques communautaires ou non, étant autorisés par un Etat communautaire ou assimilé sur leurs aéronefs, le sont de fait en France dans le cadre de la libre prestation des services prévue par les accords européens cités précédemment.

Cependant, en ce qui concerne la navigabilité :

- un aéronef dont le CDN est reconnu internationalement est acceptable en France ;
- pour un aéronef dont le CDN n'est pas reconnu internationalement, l'opérateur doit faire une demande à la DGAC de validation de ce titre de navigabilité (délivrance d'un laissez-passer), sinon l'autorisation est en règle générale refusée.

## 6. Opérateurs étrangers non communautaires ni assimilés et non établis en France (cas n° A.III ou B.III)

Ce paragraphe s'applique aux opérateurs non communautaires ni assimilés, désirant effectuer des opérations de travail aérien sur le territoire français avec un aéronef soit communautaire ou assimilé (cas A.III), soit non communautaire ni assimilé (cas B.III), qu'ils présentent leur demande eux-mêmes ou par l'intermédiaire d'un opérateur ou d'un donneur d'ordre français qui les affrète (prestation de service ou affrètement). La réglementation technique applicable est l'arrêté du 24 juillet 1991.

### 6.1. Contenu de la demande et traitement

Le dossier de demande peut être présenté par l'opérateur étranger ou par l'opérateur ou le donneur d'ordre français qui l'affrète et doit contenir les éléments suivants :

1. Si un dossier a déjà été déposé dans une autre DAC et des opérations effectuées, joindre le courrier de cette DAC.
2. Copie du certificat de navigabilité OACI de l'aéronef ou du titre de navigabilité obtenu auprès de SFACT/N.
3. Copie du contrat d'assurance du ou des aéronefs.



4. Période des opérations.
5. Zone d'exploitation prévue.
6. Type d'opération prévu.
7. Copie des licences en état de validité de chaque personnel navigant délivrées ou validées par le pays d'immatriculation de l'aéronef et par la France.
8. Justifications, le cas échéant, de l'impossibilité d'utiliser un aéronef communautaire ou assimilé.
9. Justifications, le cas échéant, de l'impossibilité d'utiliser des personnels navigants détenteurs d'une licence française ou d'une licence d'un Etat communautaire ou assimilé validé en France.
10. Une attestation des autorités aéronautiques du pays de l'opérateur certifiant que celui-ci est habilité à procéder à des opérations semblables à celles prévues sur le territoire français.
11. Une déclaration de l'opérateur étranger attestant qu'il a :
  - écrit des procédures relatives à l'activité considérée ;
  - décrit l'organisation de son entreprise ;
  - formé ses pilotes pour l'activité de travail aérien effectuée.

### *6.2. Opérations avec un aéronef communautaire ou assimilé*

La DGAC vérifiera le contenu du dossier déposé. Si ce dossier est considéré comme complet, la DGAC délivrera une attestation de dossier complet et l'opérateur pourra commencer ses activités dès réception de cette attestation. Si ce dossier n'est pas considéré comme complet, la DGAC demandera dans un premier temps les éléments manquants du dossier, puis, si ces éléments ne lui parviennent pas avant le début prévu des opérations, la DGAC enverra une lettre de refus d'attestation de dossier complet.

### *6.3. Opérations avec un aéronef non communautaire ni assimilé*

La DGAC vérifiera le contenu du dossier déposé. Si ce dossier est considéré comme complet, la DGAC délivrera une autorisation de travail aérien avec un aéronef étranger et l'opérateur pourra commencer ses activités. Si ce dossier n'est pas considéré comme complet, la DGAC demandera dans un premier temps les éléments manquants du dossier, puis, si ces éléments ne lui parviennent pas avant le début prévu des opérations, la DGAC enverra une lettre de refus d'autorisation.

### *6.4. Dérogations à la réglementation opérationnelle*

Une dérogation générale à l'arrêté du 24 juillet 1991 est nécessaire pour permettre à l'opérateur d'utiliser la réglementation applicable dans son pays. Cette dérogation vise en particulier les paragraphes :

- 3.1.2 et 3.1.3 (manuel d'activités particulières) ;
- 4.3.1.2 (équipages) ;
- 5.1.2.1 (utilisation et limitations opérationnelles des aéronefs lourds).

L'avis du « groupe d'experts » est en principe nécessaire pour déroger au § 4.3.1.2 concernant les titres aéronautiques non communautaires ni assimilés des équipages (sauf cas urgent lié à des impératifs de sécurité publique), et il convient de prendre en considération que la saisine de cet organisme introduit un délai de réponse non compressible de quelques semaines supplémentaires.

Il faut noter qu'un opérateur étranger non communautaire ni assimilé ayant été autorisé à exploiter dans un Etat communautaire ou assimilé n'est pas automatiquement autorisé à effectuer des opérations de travail aérien en France et doit de ce fait présenter une nouvelle demande à la DGAC française.

## **7. Conditions techniques et administratives**

Des conditions techniques et administratives sont annexées à la lettre d'attestation ou à l'autorisation. Cette liste n'est pas exhaustive et toute autre condition spécifique peut être ajoutée. Il revient à l'opérateur de se conformer à ces conditions et, en cas de non-respect de celles-ci, des sanctions pénales pourront être appliquées (L. 150-1, L. 150-2, L. 150-6).

1. Les conditions d'emploi de l'équipage sont conformes au code de l'aviation civile française

(art. D. 422-1 à 7). En outre, les salariés des sociétés étrangères employés dans le cadre d'un contrat de prestation de services par une société française sont soumis aux dispositions du droit français du travail pour les prestations effectuées sur le territoire national (art. L. 341-5 du code du travail).

2. L'opérateur doit respecter toutes les obligations légales françaises en matière douanière et en matière d'entrée et de séjour des ressortissants étrangers.

3. Les vols devront respecter le statut des espaces aériens traversés. Les pilotes d'aéronef doivent respecter, d'une part, les dispositions de l'arrêté du 10 octobre 1957 pour les avions et du 17 novembre 1958 modifié pour les hélicoptères relatifs au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux, sauf dérogation à demander auprès du préfet de département, et, d'autre part, les règles de l'air, sauf dérogation à demander aux services compétents de la DGAC. Les pilotes doivent conduire leur aéronef de manière à ne pas mettre en péril la vie ou les biens des tiers.

4. Les pilotes devront rigoureusement respecter les restrictions imposées par l'état de tutelle de l'opérateur.

5. L'opérateur doit permettre aux services compétents français d'avoir accès à son organisation et à ses aéronefs.

6. La présence à bord de toute personne n'ayant pas une fonction en rapport avec le but du vol effectué est interdite lors de vols effectués dans le cadre d'une activité particulière de travail aérien telle que visée par l'arrêté du 24 juillet 1991. Cette disposition n'interdit pas la présence à bord des membres d'équipage à l'entraînement à ce type de vol ou de personnes attendant d'occuper les postes correspondants dans le même but, ou de personnels des services compétents effectuant un contrôle en vol.

7. Le pilote devra, le cas échéant, être titulaire d'une habilitation pour utiliser les hélistructures conformément à l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères (pour les non français, cette habilitation est délivrée par la préfecture de police de Paris).

8. Si l'activité entraîne l'usage aérien d'appareils photographiques, cinématographiques, de télédétection et d'enregistrement de données de toute nature, les articles D. 133-10 à D. 133-14 du code de l'aviation civile français devront être respectés.

*Le directeur général  
de l'Aviation civile,  
M. Wachenheim*

## ANNEXE A LES PAYS COMMUNAUTAIRES

Les 25 pays membres de l'Union européenne sont : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Hongrie, Slovénie, Malte, Chypre.

L'Espace économique européen regroupe tous les pays de l'Union européenne ainsi que l'Islande, le Liechtenstein et la Norvège. La Confédération suisse a également passé un accord de libre circulation des personnes, incluant la prestation de services avec la Communauté européenne (décret 2002-946 du 25 juin 2002 publié au *JO* du 2 juillet 2002).

Enfin, l'accord relatif aux relations aériennes entre le gouvernement français et le prince de Monaco (décret 2003-874 du 8 septembre 2003 publié au *JO* du 13 septembre 2003) précise en son article 4, traitant du travail aérien que « les entreprises monégasques ont le droit d'effectuer du travail aérien, dans les départements français des Alpes-de-Haute-Provence, des Alpes-Maritimes, du Var et de Corse. Lorsqu'elles exécutent de tels vols, les entreprises monégasques doivent se conformer aux lois et règlements applicables en la matière sur le territoire français », notamment l'arrêté du 24 juillet 1991. Concernant tous les autres départements français, les opérateurs et aéronefs monégasques seront considérés comme non communautaires ni assimilés et soumis à la procédure d'autorisation préalable.