

A. 133.003-11

Arrêté du 21 juin 2001

**RELATIF AUX ÉQUIPEMENTS DE COMMUNICATION,
DE NAVIGATION, DE SURVEILLANCE ET D'ANTI-
ABORDAGE INSTALLÉS À BORD DES AÉRONEFS
VOLANT DANS LES ESPACES AÉRIENS D'OUTRE-MER
EXPLOITÉS PAR L'ADMINISTRATION FRANÇAISE**

(JO du 25 juillet 2001, p. 11986)

NOR: EQUA0100682A

Modifié par :

Arrêté du 23 décembre 2002

(JO du 27 décembre 2002, p. 21747)

Arrêté du 23 décembre 2004

(JO du 31 décembre 2004, p. 22742)

Arrêté du 21 juin 2006 ⁽¹⁾

(JO du 1er juillet 2006, p. 9884)

LE MINISTRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU
LOGEMENT ET LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT À L'OUTRE-MER,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, et notamment le protocole du 24 septembre 1968 concernant le texte authentique trilingue de la convention relative à l'aviation civile internationale;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles R. 133-7, D. 131-1 à D. 131-10 et leurs annexes I et II, telles quelles résultent du décret n° 91-660 du 11 juillet 1991 modifié, et les articles D. 133-19 à D. 133-19-10;

Vu le décret n° 96-319 du 10 avril 1996 modifié relatif à la définition des espaces aériens dans lesquels sont assurés des services de la circulation aérienne;

Vu l'arrêté du 25 février 1985 relatif aux conditions d'utilisation des hélicoptères exploités par une entreprise de transport aérien;

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

Vu l'arrêté du 22 février 1993 portant extension aux territoires d'outre-mer et aux collectivités territoriales de Mayotte et de Saint-Pierre-et-Miquelon de textes réglementaires relatifs à l'aviation civile;

1. *Le présent arrêté est applicable aux départements d'outre-mer, à la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon, à la Polynésie française, à la Nouvelle-Calédonie, à Wallis et Futuna et à Mayotte.*

Vu l'arrêté du 13 septembre 2000 portant adaptation des dispositions de l'arrêté du 12 mai 1997 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public (OPS 1) dans les territoires d'outre-mer, les collectivités territoriales de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Mayotte et la Nouvelle-Calédonie;

Vu l'accord du ministre de la défense en date du 27 avril 2001;

Vu l'avis du directoire de l'espace aérien en date du 27 avril 2001,

ARRÊTENT:

Article premier. — Sont soumis aux dispositions du présent arrêté tous les aéronefs appartenant à la circulation aérienne générale (CAG) et volant dans les espaces aériens d'outre-mer exploités par l'administration française.

Art. 2. — Les normes et obligations d'emport des équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anti-abordage installés à bord des aéronefs désignés à l'article premier sont fixées en annexe au présent arrêté.

Art. 3. — Le présent arrêté est applicable aux départements et territoires d'outre-mer, à la Nouvelle-Calédonie et aux collectivités territoriales de Mayotte et de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Art. 4. — Le directeur général de l'aviation civile et le directeur des affaires économiques, sociales et culturelles de l'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 juin 2001.

*Le ministre de l'équipement,
des transports et du logement,*

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur général de l'aviation civile,

P. GRAFF

Le secrétaire d'État à l'outre-mer,

Pour le secrétaire d'État et par délégation :

*Le directeur des affaires économiques,
sociales et culturelles de l'outre-mer,*

M. VIZY

ANNEXE

PRÉAMBULE

(modifié par : Arrêté du 23 décembre 2002)

Les normes fixées par le présent arrêté relatives aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anti-abordage à bord des aéronefs sont issues de l'annexe 10 (Télécommunications aéronautiques) - amendement 77 - à la convention relative à l'aviation civile internationale ⁽¹⁾.

(fin de l'amendement du : 23 décembre 2002)

Les différences entre les dispositions du présent arrêté et celles de l'annexe 10 à la convention relative à l'aviation civile internationale sont signalées par le symbole (X).

GLOSSAIRE

ACAS

Système embarqué d'anti-abordage/Airborne Collision Avoidance System

ADF

Radiocompas automatique/Automatic Direction Finder

DME

Dispositif de mesure de distance/Distance Measuring Equipment

FM

Modulation de fréquence/Frequency Modulation

(ajouté par : Arrêté du 17 décembre 2001)

GNSS

Système mondial de navigation par satellite/Global Navigation Satellite System.

(fin de l'amendement du : 17 décembre 2001)

1. Cette annexe est disponible auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), 3 bis, villa Emile-Bergerat, 92522 Neuilly-sur-Seine.

HF

Haute fréquence/High Frequency

ILS

Système d'atterrissage aux instruments/Instrument Landing System

LLZ

Radiophare d'alignement de piste/Localizer

NDB

Radiophare non directionnel/Non Directional Radio Beacon

OACI

Organisation de l'aviation civile internationale/International Civil Aviation Organisation

RNAV

Navigation de surface/Area Navigation

RNP

Qualité de navigation requise/Required Navigation Performance

RVSM

Minimum de séparation verticale réduit/Reduced Vertical Separation Minimum

SEAC

Service d'État de l'aviation civile

SID

Départ normalisé aux instruments/Standard Instrument Departure

STAR

Arrivée normalisée aux instruments/Standard Instrument Arrival

UHF

Ultra haute fréquence/Ultra High Frequency

VHF

Très haute fréquence/Very High Frequency

VOR

Radiophare omnidirectionnel VHF/VHF
Omnidirectional Radio Range

1. ÉQUIPEMENTS DE COMMUNICATION

1.1. Normes

Les équipements de communication installés à bord des aéronefs répondent aux normes en vigueur de l'annexe 10 à la convention relative à l'aviation civile internationale, à savoir:

– Volume III. - 2e partie:

§ 2.2.1. Fonction émission;

§ 2.3.1. Fonction émission (caractéristiques de système de l'installation de bord);

§ 2.3.2. Fonction réception (caractéristiques de système de l'installation de bord);

Note. — Les équipements sont compatibles avec les systèmes à porteuses décalées (systèmes CLIMAX).

§ 2.4. Caractéristiques du système de télécommunication HF à Bande latérale unique (BLU) à utiliser dans le service mobile aéronautique;

– Volume V:

§ 4.1. Utilisation de la bande 117,975 - 137 MHz.

1.2. Obligations d'emport

1.2.1. Aéronefs en vol IFR

Tout aéronef dispose de l'équipement de communication permettant une liaison bilatérale permanente avec les organismes au sol désignés.

(X) OACI. - Annexe 10. - Volume III. §2.3.3. - Les aéronefs en vol IFR ont obligation depuis le 1^{er} janvier 1998 de disposer d'équipements de communication conformes aux normes d'immunité FM.

1.2.2. Aéronefs en vol VFR

Tout aéronef dispose de l'équipement de communication permettant une liaison bilatérale permanente avec les organismes au sol désignés :

- lorsqu'il effectue un vol contrôlé, c'est-à-dire un vol dont les évolutions sont subordonnées à une clairance;
- lorsqu'il évolue dans des portions d'espace aérien ou sur des itinéraires portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique;
- lorsqu'il utilise certains aérodromes portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique;
- lorsqu'il quitte la vue du sol ou de l'eau;
- lorsqu'il effectue un vol de nuit;
- dans les autres cas où un texte réglementaire rend obligatoire un tel équipement.

(X) OACI. - Annexe 10. - Volume III. § 2.3.3. - Les aéronefs en vol VFR ont obligation depuis le 1^{er} janvier 1998 de disposer d'équipements de communication conformes aux normes d'immunité FM.

2. ÉQUIPEMENTS DE NAVIGATION

2.1. Normes

Les équipements de radionavigation installés à bord des aéronefs répondent aux normes en vigueur de l'annexe 10 à la convention relative à l'aviation civile internationale, à savoir :

- Volume I:
 - § 3.1. Spécifications du système ILS;
 - § 3.3. Spécifications du radiophare omnidirectionnel VHF (VOR);
 - § 3.4. Spécifications des radiophares non directionnels (NDB);
 - § 3.5. Spécifications du dispositif UHF de mesure de distance (DME);
 - § 3.6. Spécifications des radiobornes VHF de navigation en route (75 MHz);
(ajouté par : Arrêté du 17 décembre 2001)
 - § 3.7. Dispositions relatives au système mondial par satellite (GNSS);
(fin de l'amendement du : 17 décembre 2001)
 - § 3.9. Caractéristiques de système des systèmes récepteurs ADF de bord.

2.2. Obligations d'emport

2.2.1. Aéronefs en vol IFR

2.2.1.1. Précision longitudinale:

Pour voler en espace aérien supérieur et dans certaines portions désignées de l'espace aérien inférieur, tout aéronef est équipé d'un dispositif de mesure de distance de type DME ou donnant une précision longitudinale au moins équivalente.

2.2.1.2. Navigation en route:

a) Équipement pour suivre des routes conventionnelles ⁽¹⁾ :

- Précision latérale:

Tout aéronef est équipé d'un système de navigation capable d'exploiter les informations fournies par les aides radioélectriques au sol balisant la route, ou d'un système de navigation équivalent, lui permettant, pendant plus de 95 % du temps, de suivre l'axe nominal de la route sans s'en écarter au-delà d'une distance D, définie ci-après :

- cas des routes ou segments de route balisés par deux aides radioélectriques au sol, distantes de moins de 100 milles marins (NM): $D = 5$ milles marins (NM);
- cas des routes ou segments de route balisés par deux aides radioélectriques au sol, distantes de 100 milles marins (NM) ou plus : $D = 5\%$ de la longueur de la route.

b) Équipement pour suivre des routes RNAV :

- Obligation:

Tout aéronef est équipé d'un système de navigation de surface (RNAV) pour suivre des routes RNAV avec la qualité de navigation requise (RNP). Ces informations sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

- Exemption:

Les aéronefs d'État sont exemptés de cette obligation. Ils se conforment alors à des procédures particulières établies avec l'autorité compétente de la circulation aérienne.

1. Route conventionnelle: route s'appuyant sur des moyens de navigation conventionnels (VOR, VOR/DME, NDB).

2.2.1.3. Procédures de départ, d'arrivée, d'attente et d'approche aux instruments:

Tout aéronef dispose des équipements de bord lui permettant d'exploiter les moyens radioélectriques sur lesquels est établie la procédure suivie (SID, STAR, attente, approche).

2.2.1.4. RVSM:

a) Polynésie française:

Tout aéronef évoluant dans le volume d'espace aérien compris entre les niveaux de vol 290 et 410, inclusivement, dans la région d'information de vol de Tahiti, est homologué RVSM ⁽¹⁾.

(abrogé par : Arrêté du 23 décembre 2002)

– (Mesure transitoire)

(fin de l'amendement du : 23 décembre 2002)

– Dérogation occasionnelle:

Des dérogations occasionnelles peuvent être accordées par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, sur demande motivée des intéressés. Une séparation verticale de 600 mètres (2000 pieds) est alors appliquée.

Les conditions de délivrance de ces dérogations et la procédure à suivre sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

– Exemption:

Les aéronefs d'État sont exemptés de cette obligation. Ils se conforment alors à des procédures particulières établies avec l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.

(modifié par : Arrêté du 23 décembre 2004)

b) Guyane:

À compter du 20 janvier 2005, tout aéronef évoluant dans le volume d'espace aérien compris entre les niveaux de vol 290 et 410, inclusivement, dans les régions d'information de vol de Rochambeau, est homologué RVSM.

1. « Homologation RVSM » : cf. procédures complémentaires régionales de l'OACI (Doc 7030 PAC).

– Dérogation occasionnelle:

Des dérogations occasionnelles peuvent être accordées par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, sur demande motivée des intéressés. Une séparation verticale de 600 mètres (2000 pieds) est alors appliquée.

Les conditions de délivrance de ces dérogations et la procédure à suivre sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

– Exemption:

Les aéronefs d'État sont exemptés de cette obligation. Ils se conforment alors à des procédures particulières établies avec l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.

(fin de l'amendement du : 23 décembre 2004)

(modifié par : Arrêté du 23 décembre 2002)

2.2.1.5. Immunité FM:

a) Définition:

Immunité FM: Immunité des équipements récepteurs de bord embarqués vis-à-vis des brouillages générés par les stations de radiodiffusion en modulation de fréquences (FM).

b) Performances d'immunité des récepteurs VOR à l'égard du brouillage:

Tout système récepteur VOR embarqué assure une immunité suffisante à l'égard du brouillage FM conformément aux normes OACI, annexe 10, volume I, paragraphe 3.3.8 (Performances d'immunité des récepteurs VOR à l'égard du brouillage).

c) Performances d'immunité des récepteurs d'alignement de piste ILS à l'égard du brouillage:

Tout système récepteur d'alignement de piste ILS embarqué assure une immunité suffisante à l'égard du brouillage FM conformément aux normes OACI, annexe 10, volume I, paragraphe 3.1.4 (Caractéristiques d'immunité des récepteurs d'alignement de piste ILS à l'égard du brouillage).

d) Exemption

Les aéronefs d'État sont exemptés des dispositions des paragraphes b et c ci-dessus. Ils se conforment alors à des procédures particulières prévues à cet effet.

e) (Abrogé par : arrêté du 23 décembre 2002).

(fin de l'amendement du : 23 décembre 2002)

2.2.2. Aéronefs en vol VFR

Tout aéronef dispose de moyens de navigation adaptés à la route à suivre :

- lorsqu'il quitte la vue du sol ou de l'eau;
- lorsqu'il effectue un vol sur certains itinéraires ou dans certaines portions d'espace portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique;
- lorsqu'il effectue un vol de nuit autre qu'un vol local;
- dans les autres cas où un texte réglementaire rend obligatoire un tel équipement.

(X) OACI. - Annexe 10. - Volume III. - § 3.3.8 et § 3.1.4. - Les aéronefs en vol VFR ont obligation depuis le 1^{er} janvier 1998 de disposer d'équipements conformes aux normes d'immunité FM.

3. ÉQUIPEMENTS DE SURVEILLANCE

3.1. Normes

Les équipements de surveillance (transpondeurs) installés à bord des aéronefs répondent aux normes en vigueur de l'annexe 10 à la convention relative à l'aviation civile internationale, à savoir :

- Volume 4:
 - § 2.1.3. Mode de réponse du transpondeur (dans le sens air-sol);
 - § 2.1.4. Mode A - Codes de réponse (impulsions d'information);
 - § 2.1.5. Possibilités de l'équipement embarqué mode S;
 - § 2.1.6. Adresse SSR mode S (adresse d'aéronef);
 - § 3.1.1. Systèmes fonctionnant seulement en mode A et en mode C;
 - § 3.1.2. Systèmes fonctionnant en mode S.

3.2. Obligations d'emport

3.2.1. Aéronefs en vol IFR

3.2.1.1. Antilles, Guyane:

Tout aéronef est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S niveau 2 au moins avec alticodeur.

3.2.1.2. Réunion, Mayotte et îles Éparses:

À compter du 1^{er} janvier 2003, tout aéronef est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S niveau 2 au moins avec alticodeur.

3.2.1.3. Polynésie française:

À compter du 1^{er} janvier 2003, tout aéronef est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S niveau 2 au moins avec alticodeur.

3.2.1.4. Nouvelle-Calédonie et Wallis-et-Futuna:

À compter du 1^{er} janvier 2003, tout aéronef est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S niveau 2 au moins avec alticodeur.

3.2.1.5. Saint-Pierre-et-Miquelon:

Néant.

3.2.2. Aéronefs en vol VFR

3.2.2.1. Antilles, Guyane:

À l'exception de certains itinéraires ou portions d'espace aérien publiés par la voie de l'information aéronautique, tout aéronef évoluant à l'intérieur des zones de contrôle et régions de contrôle terminales de Fort-de-France et Pointe-à-Pitre et à l'intérieur des régions d'information de vol de Rochambeau est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S niveau 2 au moins avec alticodeur.

Des dérogations, sous réserve de l'observation de certaines conditions, peuvent être accordées par l'autorité compétente sur demande motivée des intéressés.

3.2.2.2. Réunion, Mayotte et îles Éparses:

Néant.

3.2.2.3. Polynésie française:

Néant.

3.2.2.4. Nouvelle-Calédonie et Wallis-et-Futuna:

Néant.

3.2.2.5. Saint-Pierre-et-Miquelon:

Néant.

4. ACAS

4.1. Normes

Les systèmes d'anti-abordage (ACAS) installés à bord des aéronefs répondent aux normes en vigueur de l'annexe 10 à la convention relative à l'aviation civile internationale, à savoir: le volume 4. - Chapitre 4. - Système anticollision embarqué.

4.2. Configuration en sièges passagers

La configuration maximale approuvée en sièges passagers est la capacité maximale en sièges passagers d'un aéronef particulier, à l'exclusion des sièges pilotes ou des sièges du poste de pilotage et des sièges des membres d'équipage de cabine, selon le cas, utilisée par un exploitant, approuvée par l'autorité compétente et incluse dans le manuel d'exploitation ou, à défaut, dans le manuel de vol.

4.3. Obligations d'emport

4.3.1. Antilles

À compter du 1^{er} janvier 2002, tout aéronef civil à voilure fixe et à propulsion par turbine est équipé d'un système d'anti-abordage de type ACAS II au moins, lorsque la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 15000 kg ou lorsque la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 30.

À compter du 1^{er} janvier 2005, tout aéronef civil à voilure fixe et à propulsion par turbine est équipé d'un système d'anti-abordage de type ACAS II au moins, lorsque la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5700 kg ou lorsque la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 19.

4.3.2. Guyane

(modifié par : Arrêté du 23 décembre 2002)

À compter du 1^{er} janvier 2003, tout aéronef civil à voilure fixe et à propulsion par turbine est équipé d'un système d'anti-abordage de type ACAS II au moins, lorsque la masse maximale certifiée au

décollage est supérieure à 15000 kilogrammes ou lorsque la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 30.

À compter du 1^{er} janvier 2005, tout aéronef civil à voilure fixe et à propulsion par turbine est équipé d'un système d'anti-abordage de type ACAS II au moins, lorsque la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5700 kilogrammes ou lorsque la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 19.

(fin de l'amendement du : 23 décembre 2002)

4.3.3. Réunion, Mayotte et îles Éparses

À compter du 1^{er} janvier 2003, tout aéronef civil à voilure fixe et à propulsion par turbine est équipé d'un système d'anti-abordage de type ACAS II au moins, lorsque la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 15000 kg ou lorsque la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 30.

À compter du 1^{er} janvier 2005, tout aéronef civil à voilure fixe et à propulsion par turbine est équipé d'un système d'anti-abordage de type ACAS II au moins, lorsque la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5700 kg ou lorsque la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 19.

4.3.4. Polynésie française, Nouvelle-Calédonie et Wallis-et-Futuna

À compter du 1^{er} janvier 2003, tout aéronef civil à voilure fixe et à propulsion par turbine est équipé d'un système d'anti-abordage de type ACAS II au moins, lorsque la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 15000 kg ou lorsque la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 30.

À compter du 1^{er} janvier 2005, tout aéronef civil à voilure fixe et à propulsion par turbine est équipé d'un système d'anti-abordage de type ACAS II au moins, lorsque la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5700 kg ou lorsque la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 19.

4.3.5. Saint-Pierre-et-Miquelon

Néant.

(modifié par : Arrêté du 23 décembre 2004)

(modifié par : Arrêté du 21 juin 2006)

4.3.6. Des dérogations aux 4.3.1 à 4.3.5 ci-dessus peuvent être accordées par l'autorité compétente, pour les vols suivants:

(fin de l'amendement du : 21 juin 2006)

- vol de convoyage, avant ou pour livraison de l'aéronef dans une région où l'équipement ACAS II n'est pas obligatoire;
- vol de convoyage, en provenance d'une région où l'équipement ACAS II n'est pas obligatoire;
- vol pour maintenance, en provenance ou à destination d'une région où l'équipement ACAS II n'est pas obligatoire;

(ajouté par : Arrêté du 21 juin 2006)

- vol d'évacuation sanitaire.

(fin de l'amendement du : 21 juin 2006)

(ajouté par : Arrêté du 21 juin 2006)

Les catégories suivantes d'aéronefs peuvent également faire l'objet de dérogations aux paragraphes 4.3.1 à 4.3.5 ci-dessus par l'autorité compétente, assorties éventuellement de restrictions d'utilisation:

- aéronefs répondant aux mêmes définitions que ceux visés aux alinéas a, b, c et d de l'annexe II du règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne;
- aéronefs effectuant des vols dans le cadre du chapitre III (Activités particulières) de l'annexe à l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale, et dont les caractéristiques techniques ou opérationnelles interdisent l'installation ou l'utilisation de l'ACAS II dans des conditions normales, ou ont un impact négatif sur l'installation ou l'utilisation de l'ACAS II.

(fin de l'amendement du : 21 juin 2006)

Les conditions de délivrance de ces dérogations et la procédure à suivre sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

4.3.7. Mesures transitoires

(modifié par : Arrêté du 21 juin 2006)

Jusqu'au 30 septembre 2006, des dérogations aux exigences des 4.3.1 à 4.3.5 ci-dessus relatives aux aéronefs ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5700 kg ou dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 19 peuvent être accordées par l'autorité compétente aux exploitants d'aéronefs qui ne sont pas en mesure de se conformer à la date du 1^{er} janvier 2005 pour les motifs suivants:

(fin de l'amendement du : 21 juin 2006)

- a) Aéronefs pour lesquels les exploitants combinent l'installation d'un ACAS II et d'un transpondeur Mode S en s'alignant sur les visites de maintenance et les échéances d'entretien de l'aéronef;
- b) Aéronefs pour lesquels l'ACAS II ne peut pas être installé avant la date limite à cause d'un retard dans la fourniture du service bulletin (SB) de l'avionneur et/ou dans le développement d'un supplément au certificat de type (STC) par un tiers;

(modifié par : Arrêté du 21 juin 2006)

- c) Aéronefs qui seront retirés du service avant le 30 septembre 2006.

(fin de l'amendement du : 21 juin 2006)

Les conditions de délivrance de ces dérogations et la procédure à suivre sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

(fin de l'amendement du : 23 décembre 2004)