



**MINISTÈRE
DES ARMÉES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES



Édition Chronologique n° 88 du 8 novembre 2024

TEXTE RÉGLEMENTAIRE PERMANENT

Texte 9

INSTRUCTION N° 1450/ARM/DSAé/DIRCAM

relative à la gestion des infractions aux règles de la circulation aérienne.

Du 23 octobre 2024

INSTRUCTION N° 1450/ARM/DSAé/DIRCAM relative à la gestion des infractions aux règles de la circulation aérienne.

Du 23 octobre 2024

NOR A R M M 2 4 0 1 8 0 6 J

Référence(s) :

Voir annexe 8.

Pièce(s) jointe(s) :

Huit annexes.

Texte(s) abrogé(s) :

Instruction n°1450/DSAé/DIRCAM relative à la gestion des infractions aux règles de la circulation aérienne du 1er octobre 2016 (n.i. BO ; n.i. JO).

Référence de publication :

BOC n°88 du 08/11/2024

SOMMAIRE

PRÉAMBULE

CHAPITRE 1 - PROCÉDURE DE CONSTATATION D'UNE INFRACTION

- 1.1 Identification d'une infraction
- 1.2 Action immédiate à conduire en cas d'identification d'une infraction
- 1.3 Constatation d'une infraction
 - 1.3.1 Généralités
 - 1.3.2 Cas d'une infraction relevée par un personnel commissionné et assermenté
 - 1.3.3 Cas d'une infraction relevée par un personnel non commissionné
- 1.4 Portée du procès-verbal
 - 1.4.1 Cas d'une infraction pénale
 - 1.4.2 Cas d'un traitement administratif

CHAPITRE 2 - CONSTITUTION ET GESTION DU DOSSIER D'INFRACTION

- 2.1 Contenu du dossier d'infraction
 - 2.1.1 Généralités
 - 2.1.2 Le dossier préliminaire d'infraction
 - 2.1.3 Le dossier complet d'infraction
- 2.2 Transmission du dossier d'infraction par l'unité
- 2.3 Gestion du dossier d'infraction par les organismes du MINDEF
 - 2.3.1 Gestion d'un dossier d'infraction du domaine pénal
 - 2.3.2 Gestion d'un dossier d'infraction du domaine administratif

2.3.3 *Expertise règlementaire*

2.3.4 *Archivage du dossier d'infraction*

CHAPITRE 3 - INSTRUCTION DU DOSSIER D'INFRACTION

3.1 Généralités

3.2 Traitement administratif

3.2.1 *Traitement administratif par une autorité civile*

3.2.2 *Traitement administratif par une autorité d'emploi*

3.3 Traitement judiciaire pour suites pénales

3.4 Cumul des sanctions pénales et des sanctions disciplinaires

3.5 Articulation des suites disciplinaires avec le dispositif de « culture juste »

CHAPITRE 4 - PROCÉDURE DE COMMISSIONNEMENT ET D'ASSERMANTATION

4.1 Le personnel concerné

4.2 Le commissionnement

4.2.1 *Pouvoir de commissionnement*

4.2.2 *La procédure de commissionnement*

4.2.3 *Renouvellement suite changement d'affectation ou de mutation géographique*

4.3 L'assermentation

4.3.1 *La procédure d'assermentation*

4.3.2 *Renouvellement d'enregistrement en cas de changements d'affectation ou de mutation géographique*

CHAPITRE 5 - DISPOSITIONS DIVERSES.

5.1 Entrée en vigueur.

5.2 Abrogation.

5.3 Publication.

ANNEXE 1 – SCHÉMA GÉNÉRAL DE GESTION DE L'INFRACTION.

ANNEXE 2 – FICHE RÉFLEXE.

ANNEXE 3 – QUESTIONNAIRE.

ANNEXE 4 – CONSTAT PRÉLABLE D'INFRACTION.

ANNEXE 5 – PROCÈS VERBAL DE CONSTAT D'INFRACTION.

ANNEXE 6 – FICHE DE SYNTHÈSE D'INFRACTION

ANNEXE 7 – ABREVIATIONS

ANNEXE 8 – TEXTES DE REFERENCE

PRÉAMBULE

La présente instruction s'applique dans l'espace aérien national et dans les espaces aériens placés sous juridiction française.

Pour des besoins de sécurité des vols, de protection des personnes et des biens d'une part, et de sûreté nationale d'autre part, les autorités gouvernementales ont réglementé de façon permanente ou temporaire l'utilisation de certaines portions de l'espace aérien placées sous juridiction française. Les caractéristiques de ces portions de l'espace aérien et les réglementations afférentes sont définies par le Code des transports et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

La pénétration sans autorisation dans ces portions de l'espace ou le non-respect de ces réglementations constituent une infraction aux dispositions des livres I^{er} et II de la sixième partie du Code des transports et des décrets pris pour son application.

Dans le cas où l'infraction est constatée par un agent qui relève du ministère des Armées et des Anciens combattants, une procédure, ayant pour objet de constater un manquement aux règles et procédures de la circulation aérienne, est engagée dans le respect de la procédure décrite par la présente instruction.

La procédure d'infraction a pour objet de constater un manquement aux règles et procédures de la circulation aérienne commis par le pilote ou le télépilote d'un aéronef, conformément à l'article L.6142-1 du Code des transports. Sa mise en œuvre conforme par les agents relevant du ministère des Armées et des Anciens combattants s'inscrit pleinement dans les missions de sûreté et de défense aériennes qui lui sont confiées visant, d'une part, à prévenir et à contrer les actes illicites et les agressions menées contre les aérodromes, les aéronefs et leurs passagers et, d'autre part, à faire respecter la souveraineté nationale.

Enfin, il convient dans cette instruction de distinguer une « infraction » distinctement d'un « évènement de sécurité » notifié en application de l'instruction n°1150/DSAÉ/DIRCAM du 11 janvier 2022 relative à la procédure de traitement des évènements liés à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien par les organismes de la circulation aérienne relevant du ministre de la défense et les exploitants d'aéronefs d'Etat (disponible sur le site de la DIRCAM/DIA), ces deux procédures n'ayant pas le même objectif et n'étant pas exclusives l'une de l'autre (réf. § III.5).

1. PROCÉDURE DE CONSTATATION D'UNE INFRACTION

Un outil de gestion de l'infraction, présenté en annexes 2 et 3, permettant :

- via une fiche réflexe, l'identification du mode de traitement d'une infraction et des actions à conduire et ;
- via un questionnaire, le pré-remplissage des constats et fiches de synthèse.

est disponible sur le site de la DIA au lien suivant :

<https://portail-dircam.intradef.gouv.fr/index.php/fr/lien-utile/instructions-dircam#14501>.

1.1. Identification d'une infraction

Dans l'exercice de ses fonctions, tout agent du MINDEF est susceptible d'être témoin d'une infraction aux règles de sécurité ou de sûreté établies par le code des transports et pouvant donner lieu à des sanctions disciplinaires et/ou pénales.

Dans le cadre des fonctions relatives à la gestion des espaces aériens, les évènements constituant les infractions suivantes font **systématiquement** l'objet d'un constat d'infraction formalisé (liste non exhaustive) :

- infractions relevant du domaine pénal ;
- **intrusion en zone interdite** permanente ou temporaire, par maladresse ou négligence, par un aéronef habité ou par un aéronef sans équipage à bord⁽¹⁾ ;
- réalisation **d'enregistrements d'images** ou de données sans autorisation préalable dans une zone interdite à la captation aérienne de données ⁽²⁾ ;
- **survol d'une ville ou d'une agglomération** à une altitude non conforme⁽³⁾ ;
- **évolutions périlleuses et inutiles au-dessus d'une agglomération** ou de la partie d'un aérodrome ouverte au public⁽⁴⁾ ;
- manquement relevant du domaine administratif⁽⁵⁾ ;
- **intrusion en zone réglementée**, temporaire ou permanente⁽⁶⁾

Ces infractions sont ensuite traitées différemment en fonction de l'application possible de sanctions disciplinaires et/ou pénales, en application des procédures décrites ci-après.

Pour les infractions au code des transports non listées supra, il est de la responsabilité de l'organisme concerné de déterminer la pertinence du dépôt d'une infraction en fonction des circonstances établies, notamment celles liées au report de l'évènement dans le dispositif d'amélioration de la sécurité (réf. §III.5). Dans ce cas, les délais de traitement de la procédure administrative permettent à l'agent, pour décider, de consulter son commandement voire le CAPCODA TN ou la DSAÉ/BREG au besoin. Exemple : pénétration en espace aérien contrôlé sans clairance, non-respect d'une clairance.

1.2. Action immédiate à conduire en cas d'identification d'une infraction

Dès qu'une infraction mentionnée au §I.1 est constatée, en conduite, **l'agent en informe dès que possible le CAPCODA TN par téléphone⁽⁷⁾** et lui transmet les informations dont il dispose afin que cet organisme puisse déterminer la nécessité éventuelle de mesures adaptées (ex : déclenchement

POLAIR). Le cas échéant, en fonction des circonstances, le CAPCODA TN pourra préciser le besoin de constituer un dossier d'infraction.

1.3. Constatation d'une infraction

1.3.1. Généralités

Il convient de distinguer deux procédures en fonction de l'habilitation détenue par le personnel constatant l'infraction à établir le procès-verbal d'infraction (PVI).

L'infraction peut en effet être constatée :

- par un agent relevant du ministère des Armées et des Anciens combattants dûment commissionné à cet effet et assermenté⁽⁸⁾ conformément à l'article L. 6142-1 du Code des transports⁽⁹⁾ ;
- par un agent relevant du ministère des Armées et des Anciens combattants non commissionné.

Les procédures de commissionnement et d'assermentation sont décrites au §IV de la présente instruction. Il est de la responsabilité de l'autorité d'emploi de juger du besoin, de la pertinence au regard des fonctions tenues, de l'aptitude et des connaissances d'un personnel lui permettant de disposer de cette habilitation à établir un PVI conforme.

1.3.2. Cas d'une infraction relevée par un agent commissionné et assermenté

Pour une infraction constatée directement par un personnel commissionné et assermenté, celui-ci :

- prend immédiatement toutes les mesures nécessaires à la sauvegarde des éléments constitutifs du dossier d'infraction ;
- établit un PVI selon le modèle disponible en annexe 5 ;
- assure la constitution et la transmission conformes du dossier préliminaire d'infraction (DPI) puis du dossier d'infraction.

Pour cela, à l'aide du fichier décrit en annexe 2 et au besoin en effectuant toute recherche réglementaire nécessaire, il veille à dûment relever le(s) infractions et le(s) article(s) de loi correspondants.

En cas d'infraction relevant du domaine pénal (réf. §I.1), il veille à la transmission du DPI au CAPCODA TN au plus vite, dans les délais établis au §II.2.

1.3.3. Cas d'une infraction relevée par un personnel non commissionné

Pour une infraction constatée directement par un agent non commissionné, celui-ci :

- prend immédiatement toutes les mesures nécessaires à la sauvegarde des éléments constitutifs du dossier d'infraction ;
- établit un constat préalable d'infraction (CPI) selon le modèle disponible en annexe 4 ;
- transmet le CPI, la fiche de synthèse et un relevé d'enregistrement de vidéo radar ou d'une restitution graphique d'itinéraire à un personnel commissionné et assermenté, tel que désigné au sein de son unité ou de son autorité organique, pour établissement d'un PVI ;
- contribue à la constitution et à la transmission conformes du DPI puis du dossier d'infraction.

À ce stade de la procédure, s'il appartient au personnel non commissionné de décider, compte tenu des éléments observés, si l'événement constaté doit ou non faire l'objet d'un CPI, il ne lui appartient pas de mener des investigations, ni d'apprécier si un PVI doit être établi ou non.

Le personnel commissionné et assermenté établit le PVI après s'être raisonnablement assuré de la matérialité de l'infraction, notamment grâce au CPI, la fiche de synthèse, la restitution radar et tout élément de preuves tangibles ou témoignages dignes de foi.

En cas d'infraction relevant du domaine pénal (réf. §I.1), le personnel commissionné et assermenté s'assure de la transmission du DPI au CAPCODA TN, dans les délais établis au §II.2.

1.4. Portée du procès-verbal

L'établissement d'un procès-verbal (PV) constatant une infraction aéronautique découle des dispositions de l'article L. 6142-1 du Code des transports autorisant un agent relevant du ministère des Armées et des Anciens combattants, dûment commissionné à cet effet et assermenté, à réaliser cet acte. Il convient toutefois de distinguer la portée de ce PV selon que la personne ait ou non constaté personnellement l'infraction et selon le traitement pénal ou administratif de l'infraction.

1.4.1. Cas d'une infraction pénale

En vertu de l'article 431 du Code de procédure pénale, les procès-verbaux d'infractions aéronautiques disposent d'une force probante renforcée, pour lesquels la preuve contraire ne pourra être rapportée que par écrit ou par témoins.

Toutefois, cette force probante renforcée ne vaut que pour les procès-verbaux établis selon les prescriptions de la loi pénale⁽¹⁰⁾, c'est-à-dire pour lesquels l'agent assermenté et commissionné aura « vu, entendu ou constaté personnellement » l'infraction.

À défaut de relater des faits constatés personnellement, le procès-verbal ne vaudra qu'à titre de renseignement⁽¹¹⁾. Dès lors, le juge ne sera pas tenu de

considérer comme avérées les constatations que le procès-verbal contient, mais il pourra s'en servir pour fonder son intime conviction.

1.4.2. Cas d'un traitement administratif

En droit administratif, aucun texte ne vient encadrer les modalités d'émission d'un procès-verbal. La preuve est ainsi considérée comme « libre », ce qui signifie que tous les moyens de preuve sont ouverts mais aussi qu'il n'existe pas de hiérarchie entre eux. Lors de la procédure administrative engagée devant le juge administratif, il appartient alors aux parties durant la discussion contradictoire de discuter de la pertinence de la preuve et de sa recevabilité. Le juge a pleine latitude pour former sa conviction.

Compte tenu des éléments exposés *supra*, il convient donc de produire avec la plus grande rigueur un constat préalable d'infraction, un procès-verbal et l'ensemble des preuves pertinentes en qualité exploitable.

Même en cas d'absence de commissionnement de l'agent constatant directement l'infraction, il est possible de constituer des éléments.

2. CONSTITUTION ET GESTION DU DOSSIER D'INFRACTION

2.1. Contenu du dossier d'infraction

2.1.1. Généralités

Le dossier d'infraction doit contenir tout élément d'information pertinent pouvant contribuer à l'instruction du dossier et établissant la matérialité de l'infraction présumée. Sa conformité et sa constitution sont de la responsabilité de l'unité établissant le constat d'infraction soutenue sur demande par tout organisme jugé utile.

Les différents intervenants veillent à rendre explicite et à détailler l'ensemble des éléments circonstanciés du dossier d'infraction afin de permettre son exploitation par toute personne étrangère au domaine aéronautique (forces de sécurité intérieure, magistrats, etc.). Ils doivent relater les faits et, en aucun cas, ne porter d'appréciation sur le caractère intentionnel de l'infraction. En particulier, un défaut de conformité dans l'établissement du procès-verbal invaliderait cet acte ou l'exposerait à une difficulté de traitement.

Pour le recueil de toute information jugée utile au dossier afin de favoriser son analyse et sa compréhension, le personnel du MINDEF peut faire appel à tout organisme civil ou militaire compétent (par exemple : trajectographie par le centre de détection et de contrôle (CDC), plan de vol par le bureau d'information des vols centralisé (BIVC), identité du pilote par la DSAC/IR ou l'aéroclub, autorité d'emploi, etc.).

2.1.2. Le dossier préliminaire d'infraction (DPI)

Le DPI conditionne formellement la constatation de l'infraction.

Il est constitué :

- du **procès-verbal de constat d'infraction** (PVI), conforme à l'annexe 5 ;
- de la **fiche de synthèse de l'infraction**, conformément aux prescriptions du chapitre II.1.2.1 et présentée en annexe 6, comprenant le schéma altimétrique ;
- en tant que possible, d'un **relevé d'enregistrement de vidéo** radar ou d'une restitution graphique d'itinéraire, conformément aux prescriptions du chapitre II.1.2.2.

Toutes ces pièces constitutives doivent obligatoirement être **datées et signées** par l'agent commissionné et assermenté établissant le procès-verbal d'infraction.

2.1.2.1. Consignes de rédaction de la fiche de synthèse

Synthèse des événements :

Dans la mesure du possible, les acronymes, sigles et abréviations sont explicités. La synthèse précise autant que possible toutes les données relatives à l'infraction, notamment :

- la description chronologique des événements ;
- les éléments relatifs au contrevenant (nom du commandant de bord, aérodromes de départ et d'arrivée, détail du plan de vol, régime de vol, nom du propriétaire de l'aéronef, équipement de bord (radio, mode S, transpondeur, etc.), utilisation des équipements de bord (contact radio, code transpondeur, etc.).

L'identité et les coordonnées du commandant de bord doivent être recherchées au plus vite, ces informations facilitent grandement le travail d'instruction.

- la détermination de l'altitude de survol⁽¹²⁾, actualisée avec les données réelles de l'infraction (voir ci-après) ;
- les conditions météorologiques aux alentours du secteur géographique où l'infraction a été constatée, exprimées en langage commun ;

- les éléments connus de la mesure POLAIR (le cas échéant) ;
- tous les autres éléments qui pourraient participer à la bonne compréhension du dossier.

Détermination de l'altitude de survol des zones interdites :

Le niveau de vol lu sur l'écran radar est affiché en centaines de pieds. Il est calculé à partir de la pression atmosphérique standard de 1013,2 hectopascals. Lorsque la limite supérieure des zones est exprimée en niveau de vol, le niveau de vol lu sur l'écran n'est pas à modifier. Toutefois, lorsque la limite de la zone interdite est en altitude, il faut calculer l'altitude de survol à partir du niveau de vol lu et de la pression atmosphérique au niveau de la mer (QNH). Le QNH est situé au-dessous de l'isobare 1013,2 s'il est supérieur à cette valeur, ou au-dessus s'il est inférieur.

L'altitude de survol est la distance verticale de l'aéronef par rapport au niveau moyen de la mer, exprimée en pieds.

2.1.2.2 Consignes de restitution de la trajectographie

L'agent constatant l'infraction fournit une restitution graphique, à une échelle adaptée, qui contient les éléments suivants :

- la trajectographie de l'aéronef mis en cause, assortie d'une légende et des informations altimétriques ;
- le contour de la zone, son appellation et ses repères géographiques ;
- les noms des grandes villes voisines (les éventuels traits de côte) ;
- l'échelle ;
- le carroyage aéronautique standard (latitude et longitude) ;
- la date et le créneau horaire de la plage de restitution.

2.1.3. Le dossier complet d'infraction

Les pièces complémentaires du dossier préliminaire d'infraction (PCDPI) étayent le DPI afin qu'il puisse être éventuellement exploité par les autorités administratives et/ou judiciaires. Ce sont des documents qui fournissent des éclaircissements sur les circonstances dans lesquelles se sont déroulés les faits. Ces documents sont, **lorsqu'ils sont disponibles et pertinents** :

- les extraits de transcription des enregistrements de communications radio, téléphoniques et interphoniques, certifiés conformes⁽¹³⁾ ;
- les différents témoignages, sur format libre, précisant date, identité du rédacteur et fonction au moment des faits ;
- les éléments permettant d'apprécier les conditions météorologiques au moment des faits (relevés des observations et/ou prévisions recueillis auprès des services météorologiques compétents ou à défaut par les agents constatant l'infraction) ;
- copie du ou des plans de vols concernés ;
- transcription du message ATIS s'il existe ;
- NOTAM ;
- bandes de progression (STRIP ou équivalent en données électroniques) ;
- tout élément complémentaire susceptible de fournir une information relative à l'événement (photographies, croquis, cartes, extrait du Manex, extrait de l'AIP, etc.).

et, en cas de déclenchement POLAIR, par le CAPCODATN :

- la fiche de synthèse du chef conduite du CAPCODA TN qui établit l'état chronologique des actions menées par la défense ;
- la fiche relative aux caractéristiques de l'aéronef issue du registre d'immatriculation ou du fichier IRCA ;
- le comportement du commandant de bord en vol ;
- la nature du vol (essai, service régulier, meeting, tourisme, fret, voltige) ;
- les éléments non classifiés issus de l'interception du contrevenant ;
- les extraits de transcription des enregistrements de communications radio, téléphoniques et interphoniques, certifiés conformes par l'autorité aéronautique compétente ;
- la référence de l'autorisation de survol pour les aéronefs d'État étrangers ;
- tous les documents utiles à la bonne compréhension du dossier.

2.2. Transmission du dossier d'infraction par l'unité

L'organisme ayant relevé l'infraction puis constitué le dossier d'infraction le transmet par messagerie officielle ou mail aux destinataires suivants :

- en cas d'infraction pénale : au CAPCODA TN et à son commandement organique ;
- en cas d'infraction administrative : à la DSAÉ et à son commandement organique, en mettant en copie le CAPCODA TN.

CAPCODA TN	Mail (P1)	cdaaa-cnoa.h24.fct@intradef.gouv.fr
------------	-----------	-------------------------------------

	Némo (P2)	CDAOA/BAPPS/CNOA/PPS/H24 CDAOA/BAPPS/CNOA CAPCODA intéresse TN
DIRCAM	Némo	DSAÉ à l'attention du BREG
	Mail	dsae-dircam.reglementation.fct@intradef.gouv.fr

Sauf ordre contraire du destinataire ou contrainte opérationnelle, les délais maximums de transmission à privilégier sont les suivants :

Infraction	DPI	PCDPI
pénale	1 heure	24h
administrative	7 jours	15 jours

Compte tenu de ces délais, notamment dans le cas d'une infraction du domaine pénal, il est recommandé aux unités concernées de disposer de procédures réflexes permettant l'établissement du DPI et sa transmission conformes (lien vers l'outil annexe 2 complété des données individuelles de commissionnement de l'unité, message Nemo préformaté, etc.).

2.3. Gestion du dossier d'infraction par les organismes du MINDEF

2.3.1. Gestion d'un dossier d'infraction du domaine pénal

Le CAPCODA TN transmet vers les autorités compétentes le DPI.

L'unité territoriale désignée pour l'intervention est chargée de transmettre le procès-verbal d'audition du pilote impliqué au Procureur de la République et au CAPCODA TN.

Le CAPCODA TN compile ensuite, avec le dossier d'infraction, le dossier judiciaire d'infraction composé *a minima* du procès-verbal d'audition.

2.3.2. Gestion d'un dossier d'infraction du domaine administratif

Après avoir vérifié la conformité du dossier complet d'infraction, quelle que soit la nature de l'infraction, le CAPCODA TN ou la DSAÉ/BREG le transmet « pour traitement » (avec accusé de réception) aux autorités civiles ou militaires chargées de son traitement administratif tel qu'établi dans le tableau suivant :

Statut	Règles	Destinataire
Civil non professionnel français ou étranger - aéronef civil	CAG	DSAC ⁽¹⁴⁾ IR
Civil professionnel français ou étranger aéronef civil (CAM sur autorisation DSAÉ - ref RCAM.2001)	CAG	DSAC EC
	CAM	AE puis DSAC EC
Militaire ou civil - aéronef d'État étranger	CAG ou	CDAOA (fonction DIC)
	CAM	

Militaire français ou Civil professionnel français relevant d'une autorité d'emploi	CAG ou CAM	AE puis DSAC EC
--	-------------------	-----------------

Dans le cas de la transmission du dossier d'infraction concernant un personnel navigant relevant d'une autorité d'emploi et évoluant selon les règles de la CAG ou de la CAM, l'AE fait connaître à la DSAÉ ou au CAPCODA TN, en fonction des circonstances, l'instance ou l'autorité compétente pour instruire le dossier d'infraction en fonction notamment des modalités de traitement énoncées au §III.2.2.

2.3.3. Expertise réglementaire

Dans le cadre de l'instruction judiciaire du dossier d'infraction, le détachement du ministère de l'Intérieur et de la gendarmerie de l'air du CAPCODA TN peut saisir le bureau réglementation de la DSAÉ pour une expertise réglementaire. Dans ce cas, le CAPCODA TN transmet à la DSAÉ/BREG le dossier préliminaire d'infraction (DPI) et les pièces complémentaires (PCDPI).

2.3.4. Archivage du dossier d'infraction

Les dossiers d'infraction sont archivés pour 5 ans par l'organisme émetteur et l'autorité destinataire (CAPCODA TN ou DSAÉ/BREG).

3. INSTRUCTION DU DOSSIER D'INFRACTION

3.1. Généralités

L'instruction d'un dossier d'infraction peut conduire les autorités compétentes à rappeler à l'ordre ou à sanctionner les contrevenants.

Les infractions aux règles de la circulation aérienne pourront engager les responsabilités pénale, civile et disciplinaire de l'auteur des agissements en cause.

Le traitement est différencié en fonction de la nature des sanctions encourues :

- lorsque des sanctions disciplinaires et/ou professionnelles sont encourues⁽¹⁵⁾, le dossier d'infraction fait l'objet d'un traitement administratif ;
- lorsque des sanctions pénales sont encourues⁽¹⁶⁾, le dossier d'infraction fait l'objet d'un traitement judiciaire.

3.2. Traitement administratif

3.2.1. Traitement administratif par une autorité civile

La direction de la sécurité de l'aviation civile peut constituer une commission de discipline pour les personnels navigants non professionnels⁽¹⁷⁾ ou un conseil de discipline pour les personnels navigants professionnels⁽¹⁸⁾.

Les autorités en charge de l'instruction du dossier procèdent notamment à la transmission du PVI, au recueil des témoignages, au classement de l'affaire (échelon interrégional ou national) ou à la saisine de l'instance disciplinaire

Pour les pilotes professionnels, le conseil de discipline de l'aéronautique civile propose au ministre chargé de l'aviation civile des sanctions disciplinaires particulières (cf article R. 6521-29 du code des transports). Ces sanctions sont notifiées au navigant dans les formes réglementaires et peuvent faire l'objet d'un recours administratif.

La décision de sanction doit être prise après vérification de l'application éventuelle des dispositions des articles L. 6222-2 et L. 6223-2 du Code des transports relatifs à l'obligation de notification d'évènement.

Note : périodiquement, des lois portant amnistie de sanctions disciplinaires et/ou professionnelles comportant certaines exclusions peuvent s'appliquer. Ceci implique alors, pour chaque cas, un examen attentif du texte législatif et des circonstances de l'affaire. L'amnistie fait disparaître le caractère fautif des faits qui, avant l'intervention de la loi, auraient pu ou ont donné lieu à sanction.

3.2.2. Traitement administratif par une autorité d'emploi

Au terme des procédures décrites ci-après, la DIRCAM et la DSAC EC sont formellement informées des suites données à l'instruction du dossier d'infraction. En vertu notamment de l'article R. 6521-28 du code des transports, il appartient à la DSAC EC *in fine* de procéder soit au classement de l'affaire, soit à la saisine de l'instance disciplinaire *ad hoc*.

Les dispositions du cumul des sanctions précisées au §III.4 sont également applicables pour une infraction aux règles de la CAM.

Les fautes ou manquements commis par les personnels civils ou militaires relevant d'une autorité d'emploi, dans l'exécution des règles de la circulation aérienne générale ou militaire, les exposent à des sanctions professionnelles et disciplinaires. Il s'agit alors pour l'employeur de mettre en œuvre son pouvoir disciplinaire sur le fondement d'une faute professionnelle de son agent.

L'autorité d'emploi destinataire d'un dossier d'infraction impliquant un personnel navigant l'instruit et décide des suites disciplinaires éventuelles, selon le statut du personnel⁽¹⁹⁾.

En cas de poursuites pénales, le délai est interrompu jusqu'à décision définitive du juge pénal sur la culpabilité du personnel en cause.

Il appartiendra à l'autorité d'emploi de prendre la sanction la plus adéquate et proportionnée au regard des manquements ou fautes commises et de leurs conséquences.

Dans le cas d'une infraction commise à l'encontre des règles de la circulation aérienne militaire, par un personnel civil relevant d'une société privée à bord d'un aéronef autorisé à évoluer en CAM selon les dispositions prévues au §2001 et appendice 7 de l'arrêté de référence o) (RCAM), l'autorité d'emploi destinataire du dossier d'infraction l'instruit et tient informée la DIRCAM des suites données.

Selon la gravité de la situation, le directeur de la sécurité aérienne militaire pourra procéder à la suspension ou au retrait de l'autorisation de vol délivrée par la DSAÉ à ou aux aéronefs de cette société.

3.3. Traitement judiciaire pour suites pénales

Lorsque les faits constatés à l'encontre d'un pilote sont passibles, indépendamment d'une sanction disciplinaire, d'une répression pénale sur la base des articles relatifs aux dispositions pénales du code des transports⁽²⁰⁾, les PVI sont transmis « sans délai » au Procureur de la République ⁽²¹⁾.

Une procédure de transaction pénale est possible⁽²²⁾. Elle permet aux auteurs des infractions constituées d'éviter une action en justice en s'acquittant d'une indemnité transactionnelle.

3.4. Cumul des sanctions pénales et des sanctions disciplinaires

Les procédures pénale et disciplinaire sont indépendantes. Quelle que soit la décision du juge pénal, l'autorité administrative peut décider d'engager ou non une procédure disciplinaire à l'encontre de l'agent sur le fondement exclusif d'une faute professionnelle (qui peut le cas échéant constituer une faute pénale à l'origine des poursuites).

Le Conseil constitutionnel a admis⁽²³⁾ la compatibilité d'un tel cumul avec le principe de nécessité et de proportionnalité des délits et des peines, sauf lorsque trois conditions cumulatives sont réunies :

- les répressions portent sur des faits identiques ;
- la finalité des répressions est la même ;
- les sanctions applicables sont de nature identique.

3.5. Articulation des suites disciplinaires avec le dispositif de « culture juste »

Le règlement (UE) n°376/2014 et les articles L. 6223-1 et L. 6223-2 du Code des transports définissent le cadre des comptes-rendus d'événements et de protection associée des personnels qui notifient les événements d'aviation civile⁽²⁴⁾, aussi bien vis-à-vis de leur employeur que de l'État.

À ce titre, « aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à la personne qui a rendu compte d'un événement dans les conditions prévues par l'article L. 6223-1, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet événement, sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité ».

Ces dispositions n'ont pas cependant pour effet d'instaurer une irresponsabilité absolue, en effet :

- d'une part, cette protection des agents ne s'applique pas dans certaines situations à savoir : manquement délibéré aux règles, méconnaissance caractérisée, sérieuse et grave d'un risque évident et manquement très grave à l'obligation professionnelle de prendre des mesures manifestement requises dans ces circonstances, causant un dommage qui était prévisible à une personne ou à un bien ou ayant pour effet de compromettre sérieusement le niveau de la sécurité aérienne (réf. Art. 16 §10 du R(UE) 376/2014) ;
- d'autre part, lorsque l'autorité compétente a connaissance par une autre voie que celle du notifiant, auteur ou non de l'événement, des faits concernés, elle retrouve sa pleine compétence pour agir par la voie de l'action disciplinaire et il lui appartient, en outre, d'apprécier le caractère délibéré ou répété d'un manquement aux règles de sécurité.

4. PROCÉDURE DE COMMISSIONNEMENT ET D'ASSERMENTATION

4.1. Le personnel concerné

La charge de constater les infractions aux dispositions des livres I^{er} et II de la sixième partie du Code des transports incombe au personnel cité dans l'article L. 6142-1 du Code des transports.

Peuvent-être notamment commissionnés et assermentés pour constater les infractions précitées :

- les agents des organismes ou le personnel exerçant des missions de contrôle au sol et à bord des aéronefs ;

- les agents des organismes ou le personnel exerçant des missions de gestion des espaces aériens ;
- le personnel des unités navigantes relevant du ministre de la Défense.

4.2. Le commissionnement

4.2.1. Pouvoir de commissionnement

Conformément à l'article R. 6142-2 du Code des transports, la commission est délivrée par le ministre de la Défense pour le personnel placé sous son autorité.

Les autorités désignées ci-après reçoivent délégation de pouvoirs du ministre de la Défense⁽²⁵⁾ pour commissionner les personnels qui leur sont subordonnés :

- pour l'armée de terre :
 - le commandant de l'aviation légère de l'armée de terre ;
 - les commandants de base de l'aviation légère de l'armée de terre ;
- pour la Marine :
 - les commandants de base d'aéronautique navale⁽²⁶⁾ ;
 - les commandants de centre de coordination et de contrôle de la marine ;
- pour l'armée de l'air et de l'espace :
 - les commandants de base aérienne ;
 - le commandant de la défense aérienne et des opérations aériennes ;
- pour la direction générale pour l'armement :
 - le directeur du centre d'essais en vol ;
 - les directeurs de base du centre d'essais en vol.

La commission mentionne l'objet du commissionnement et la circonscription géographique dans laquelle l'agent commissionné a vocation, en raison de son affectation, à constater les infractions.

4.2.2. La procédure de commissionnement

Le commissionnement des personnels chargés de constater les infractions aux dispositions des livres I^{er} et II de la sixième partie du Code des transports et des décrets pris pour son application se présente sous la forme suivante :

Attache du ministre ou de l'autorité délégataire		N° / Référence Lieu, date
	Décision	
Objet : commissionnement du personnel de la défense chargé de la constatation des infractions aux dispositions des livres I ^{er} et II de la sixième partie du Code des transports.		
Références : articles L 6142-1 et R. 6142-2 du Code des transports.		

Le [grade nom prénom], né le [jour/mois/année] à [ville/département], [fonction] en fonction à [unité] de [ville], est commissionné pour constater les infractions aux dispositions des livres I^{er} et II de la sixième partie du Code des transports pour l'espace aérien dont [unité] de [ville] a la charge de gestion et/ou de surveillance ou qui lui est provisoirement confié.

Pour le ministre de la Défense et par délégation

[signature]

Une décision individuelle de commissionnement est notifiée aux intéressés.

4.2.3. Renouvellement suite changement d'affectation ou de mutation géographique

Le commissionnement est restreint à une circonscription géographique donnée. Pour les centres de détection et de contrôle, le CAPCODA TN ou si la fonction de l'agent concerné le justifie, la commission vise à constater les infractions sur l'ensemble du territoire national.

Un nouveau commissionnement doit être établi à chaque changement d'affectation ou de mutation géographique d'un personnel lorsque ce dernier doit conserver son habilitation à constater les infractions aux dispositions des livres I^{er} et II de la sixième partie du Code des transports.

4.3. L'assermentation

4.3.1. La procédure d'assermentation

Les agents commissionnés en application de l'article R. 6142-2 du Code des transports prêtent ensuite serment devant le **tribunal judiciaire** de leur résidence administrative.

Pour la prestation de serment, l'autorité hiérarchique sous laquelle est placée la personne devant être assermentée doit prendre contact avec le greffe du tribunal judiciaire compétent. À cette occasion, la commission est enregistrée par le greffe du tribunal.

Le personnel concerné doit être en possession de ses pièces d'identité.

La formule du serment est fixée à l'article R. 6142-4 du Code des transports.

À l'issue de la prestation de serment, un procès-verbal est remis à l'intéressé. Ce procès-verbal constitue la preuve de l'assermentation. Il est inséré, accompagné du commissionnement, dans le dossier administratif individuel de l'intéressé.

4.3.2. Renouvellement d'enregistrement en cas de changements d'affectation ou de mutation géographique

En cas de changement d'affectation entraînant un nouveau commissionnement, la prestation de serment initiale est enregistrée avec le commissionnement au greffe du nouveau tribunal judiciaire compétent.

Le personnel n'a pas à renouveler son serment, comme le précise l'article R. 6142-3 alinéa 2 du Code des transports. Il conviendra d'adresser au greffe du tribunal judiciaire l'acte de commissionnement accompagné d'une copie du procès-verbal de prestation de serment initial.

5. DISPOSITIONS DIVERSES

5.1. Entrée en vigueur

La présente instruction entre en vigueur à compter du 1^{er} novembre 2024.

5.2. Abrogation

L'instruction, diffusée sur le site "dircam.dsae.defense.gouv.fr", n°1450/DSAé/DIRCAM relative à la gestion des infractions aux règles de la circulation aérienne du 1^{er} octobre 2016 (n.i. BO ; n.i. JO) est abrogée à compter du 1^{er} novembre 2024.

5.3. Publication

La présente instruction est publiée au *Bulletin officiel des armées*.

La présente instruction est disponible :

- sur le site internet de la DIRCAM à l'adresse : <http://www.dircam.dsae.defense.gouv.fr/> ;
- sur intradef à l'adresse : <http://portail-dircam.intradef.gouv.fr/>.

*Le général de brigade aérienne,
directeur de la circulation aérienne militaire,*

Lionel BAVEREY.

Notes

(1) Articles L. 6232-2 et L. 6232-12 du code des transports

(2) Article L. 6232-8 du code des transports

(3) Article R. 6232-4 alinéa 2 du code des transports

(4) Article R. 6232-4 alinéa 1 du code des transports, renvoyant à l'article R.6211-5 de ce même code

(5) Livre II, Titre III de la 6eme partie du code des transports

(6) En application des articles R.6521-18 ou R. 6530-1 du code des transports pour non-respect des règles d'exécution européen pris en application du R(UE) 2018/1139, ex : SERA.

(7) Cf fiche réflexe annexe II : P1- SAG : 811 942 08 13 ou 04 78 14 31 43, P2 - chef conduite : 811 942 08 01 ou 04 78 14 31 35

(8) Cf. titre III : procédure de commissionnement et d'assermentation.

(9) Cf. annexe 1.

(10) Article 429 du code de procédure pénale

(11) Cass. crim., 28 oct. 1991 – Cass. crim., 15 juin 2010

(12) L'altitude de survol est exprimée par rapport au QNH : pression barométrique corrigée des erreurs instrumentales, de température et de gravité et ramenée au niveau moyen de la mer (*Mean Sea Level*) suivant les caractéristiques de l'atmosphère standard.

(13) Procédure analogue à l'arrêté du 9 juin 2020 relatif aux enregistrements des données relatives à la gestion du trafic aérien, à leur conservation et à leur restitution.

(14) Les zones géographiques de compétence des DSAC sont notamment précisées au lien suivant : https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac#scroll-nav_4

(15) Articles L. 6231-1 à L. 6231-10 et R. 6231-1 à R. 6231-5 du code des transports

(16) Articles L. 6232-1 à L. 6232-22 et R. 6232-1 à R. 6232-24 du code des transports

(17) Article R. 6530-1 et suivants du code des transports

(18) Article R. 6521-17 et suivants du code des transports

(19) Pour les personnels militaires, voir Code de la défense – pour les personnels civils, voir Code de la fonction publique.

(20) Cf article L. 6232-1 et suivants du Code des transports, et article R. 6232-4 du même code.

(21) Article L. 6142-2 du Code des transports

(22) Articles L. 1721-4 et R. 6232-2 du Code des transports

(23) Cons. const. 28 juill. 1989 ; Cons. const., 27 sept. 2013

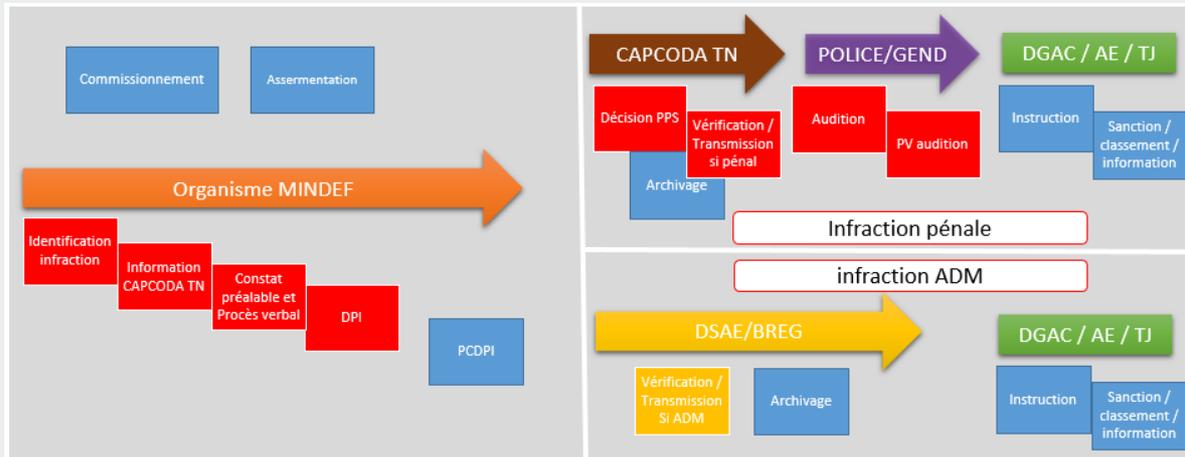
(24) Pour le personnel du ministère de la Défense, voir l'instruction 1150 DSAÉ/DIRCAM du 11 janvier 2022 relative à la procédure de traitement des événements liés à la sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien par les organismes de la circulation aérienne relevant du ministre de la défense et les exploitants d'aéronefs d'Etat (disponible sur le site de la DIRCAM/DIA) ;

(25) Réf. art. 1 du décret n° 2000 - 1114 du 16 novembre 2000.

(26) En ce domaine, les commandants de bâtiments porteurs d'aéronefs ont des responsabilités identiques à celles des commandants de base d'aéronautique navale.

ANNEXES

ANNEXE 1. SCHÉMA GÉNÉRAL DE GESTION DE L'INFRACTION



■ Action immédiate

■ Action différée

ANNEXE 2. FICHE RÉFLEXE

Ce fichier est disponible sur le site de la DIA au lien suivant :

<https://portail-dircam.intradef.gouv.fr/index.php/fr/lien-utile/instructions-dircam#1450>

- Fiche réflexe de gestion de l'infraction -				
Sélectionner la nature de l'infraction constatée (liste déroulante) : absence de dépôt de plan de vol				
Domaine Administratif	Réactions Informer immédiatement le CAPCODA TN au 811 942 08 13* Demander / établir une restitution radar			
Sélectionner le statut de l'agent témoin de l'infraction (liste déroulante) : Le témoin de l'infraction est un agent dûment commissionné et assermenté du MINARM				
Actions	<table border="1"><tr><td>Remplir le questionnaire</td></tr><tr><td>Vérifier, éditer, signer le procès-verbal d'infraction</td></tr><tr><td>Vérifier, éditer, signer la fiche de synthèse</td></tr></table>	Remplir le questionnaire	Vérifier, éditer, signer le procès-verbal d'infraction	Vérifier, éditer, signer la fiche de synthèse
Remplir le questionnaire				
Vérifier, éditer, signer le procès-verbal d'infraction				
Vérifier, éditer, signer la fiche de synthèse				
	Assurer la transmission du DPI au DIRCAM copie CAPCODA			
Pour rappel :	Délai de transmission du DPI 7 jours Délai de transmission du PCDPI 15 jours DPI = procès-verbal, fiche de synthèse, restitution radar PCDPI : voir détails § II.1.3 de l'instruction n°1450 DSAÉ/DIRCAM			
REPLIR LE QUESTION-				

ANNEXE 3.

QUESTIONNAIRE

Ce fichier est disponible sur le site de la DIA au lien suivant :

<https://portail-dircam.intradef.gouv.fr/index.php/fr/lien-utile/instructions-dircam#1450>

- Questionnaire -																																											
Ce questionnaire vise à pré-remplir le constat préalable d'infraction, le PV et la fiche de synthèse																																											
<ul style="list-style-type: none"> - Coordonnées de l'agent : - sélectionner le contrôleur dans la liste - date de l'infraction : - heure de l'infraction - espace de l'infraction : - référence de l'AIP (lien) : - altitude du plafond de la zone : - altitude de survol : - immatriculation de l'aéronef : - plan de vol : - identité du pilote mis en cause : - fonction tenue au moment du constat - valeur du QNH : - altitude de vol lue (au 1013) : - altitude réelle calculée : - description chronologique de l'évènement 	<p style="text-align: center; color: blue; font-size: small;">remplir le tableau au lien suivant</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">Capitaine DUPONT Jean-René, chef contrôleur</td> <td style="width: 5%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td>14/05/2022</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ex: 14h25</td> <td></td> <td style="background-color: #f2f2f2;">Heures locales</td> </tr> <tr> <td>Ex: TMA de Villefleurie</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ex: AIP ENR 2.1</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ex: 19500</td> <td></td> <td style="background-color: #f2f2f2;">Ft</td> </tr> <tr> <td>Ex: 2500</td> <td></td> <td style="background-color: #f2f2f2;">Ft QNH</td> </tr> <tr> <td>Ex: F-ABCD</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ex: néant</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ex: M. Stéphane DUBOIS</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ex: contrôleur d'aérodrome</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1024</td> <td></td> <td style="background-color: #f2f2f2;">Hpa</td> </tr> <tr> <td>5200</td> <td></td> <td style="background-color: #f2f2f2;">Ft</td> </tr> <tr> <td>5508</td> <td></td> <td style="background-color: #f2f2f2;">Ft</td> </tr> </table> <p>Ex: Alors en fonction au poste radar de l'ESCA.1.C100, gestionnaire de la TMA de Villefleurie, j'identifie sur la visualisation IRMA (via mode S) à 14h25 (heures locales) l'intrusion du F-ABCD dans la TMA, altitude lue 2500ft au QNH 1014, route estimée au 330°. Ce pilote n'a pas contacté notre organisme d'approche sur la fréquence publiée et n'a par conséquent obtenu aucune autorisation de notre organisme pour pénétrer dans cet espace aérien de classe D. Nous cherchons alors à contacter ce pilote sur la fréquence 120,0 Mhz attribué à la Tour et sur la fréquence 123,5 Mhz d'auto-information, sans résultats. Nous contactons les organismes de contrôle adjacents pour obtenir des informations, vérifier l'absence éventuelle de transfert et les prévenir du risque de pénétration de cet aéronef dans leur espace aérien. Nous délivrons à un autre aéronef immatriculé F-ABCE, seul trafic évoluant en VFR à proximité, en trajectoire non convergente, une information de trafic. Il confirme l'obtention du visuel du F-ABCD. Nous informons également le CAPCODATN qui le visualise et nous demande de le tenir informé en cas de contact radio. Le pilote nous contacte 15 Nm après son intrusion, prétextant une erreur de lecture de fréquence sur sa carte de navigation. Il lui est alors demandé de contacter notre organisme une fois posé. Cet appel téléphonique permettra de recueillir ses coordonnées et de l'informer du dépôt d'un procès-verbal d'infraction. Ses explications ont alors porté sur un défaut de préparation de vol, la complexité de l'espace aérien local et sa méconnaissance de la région aéronautique.</p>	Capitaine DUPONT Jean-René, chef contrôleur			14/05/2022			Ex: 14h25		Heures locales	Ex: TMA de Villefleurie			Ex: AIP ENR 2.1			Ex: 19500		Ft	Ex: 2500		Ft QNH	Ex: F-ABCD			Ex: néant			Ex: M. Stéphane DUBOIS			Ex: contrôleur d'aérodrome			1024		Hpa	5200		Ft	5508		Ft
Capitaine DUPONT Jean-René, chef contrôleur																																											
14/05/2022																																											
Ex: 14h25		Heures locales																																									
Ex: TMA de Villefleurie																																											
Ex: AIP ENR 2.1																																											
Ex: 19500		Ft																																									
Ex: 2500		Ft QNH																																									
Ex: F-ABCD																																											
Ex: néant																																											
Ex: M. Stéphane DUBOIS																																											
Ex: contrôleur d'aérodrome																																											
1024		Hpa																																									
5200		Ft																																									
5508		Ft																																									
<ul style="list-style-type: none"> - les éléments disponibles relatifs au contrevenant 	<p>Ex: M. Stéphane Dubois, né le 01/01/1970 à Dieppe. Téléphone : 0601020304. Adresse : 2 rue Louis pasteur, 75010 Paris. Membre de l'aéroclub de Oustville, n° de licence : FRA.FCL.CA0012345678. Vol au départ de LFAA vers LFBB en CAG VFR sans plan de vol. Radio VHF, mode S et transpondeur fonctionnels.</p>																																										
<ul style="list-style-type: none"> - les conditions météorologiques aux alentours de la zone concernée (en langage commun) : 	<p>Ex: Situation météorologique favorable avec une visibilité supérieure à 10Km et des nuages épars à 1600ft au-dessus du sol, soit environ 2200 ft QNH. Conditions compatibles avec le vol à vue.</p>																																										
<ul style="list-style-type: none"> - les éléments connus de la mesure POLAIR (le cas échéant) : 	<p>Ex: Sans objet.</p>																																										

ANNEXE 4.

CONSTAT PRÉALABLE D'INFRACTION

Ce fichier est disponible sur le site de la DIA au lien suivant :

<https://portail-dircam.intradef.gouv.fr/index.php/fr/lien-utile/instructions-dircam#1450>

Vérifier le contenu, imprimer, signer et transmettre



Liberté • Égalité • Fraternité
REPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

CONSTAT PRÉALABLE D'INFRACTION

Le lundi 21 octobre 2024
Identité de l'agent constatant l'infraction : Capitaine DUPONT Jean-Pierre, chef contrôleur
Unité : centre de détection et de contrôle 07.927 de Cinq-Mars-la-Pile

- nature de l'infraction : absence de dépôt de plan de vol
- date de l'infraction : samedi 14 mai 2022
- heure de l'infraction : Ex : 14h25 Heures locales
- lieu de l'infraction : Ex : TMA de Villefleurie
- plafond de l'espace concerné : Ex : 19500 Ft
- référence de l'AIP : Ex : AIP ENR 2.1
- altitude de survol : Ex : 2500 Ft QNH
- immatriculation de l'aéronef : Ex : F-ABCD
- plan de vol : Ex : néant
- identité de la personne mise en cause : Ex : M. Stéphane DUBOIS

- description chronologique de l'évènement
Ex : Alors en fonction au poste radar de l'ESCA.1.C100, gestionnaire de la TMA de Villefleurie, j'identifie sur la visualisation IRMA (via mode S) à 14h25 (heures locales) l'intrusion du F-ABCD dans la TMA, altitude lue 2500ft au QNH 1014, route estimée au 330°. Ce pilote n'a pas contacté notre organisme d'approche sur la fréquence publiée et n'a par conséquent obtenu aucune autorisation de notre organisme pour pénétrer dans cet espace aérien de classe D. Nous cherchons alors à contacter ce pilote sur la fréquence 120,0 Mhz attribué à la Tour et sur la fréquence 123,5 Mhz d'auto-information, sans résultats. Nous contactons les organismes de contrôle adjacents pour obtenir des informations, vérifier l'absence éventuelle de transfert et les prévenir du risque de pénétration de cet aéronef dans leur espace aérien. Nous délivrons à un autre aéronef immatriculé F-ABCE, seul trafic évoluant en VFR à proximité, en trajectoire non convergente, une information de trafic. Il confirme l'obtention du visuel du F-ABCD. Nous informons également le CAPCODATN qui le visualise et nous demande de le tenir informé en cas de contact radio. Le pilote nous contacte 15 Nm après son intrusion, pretextant une erreur de lecture de fréquence sur sa carte de navigation. Il lui est alors demandé de contacter notre organisme une fois posé. Cet appel téléphonique permettra de recueillir ses coordonnées et de l'informer du dépôt d'un procès-verbal d'infraction. Ses explications ont alors porté sur un défaut de préparation de vol, la complexité de

Fait à : Cinq-Mars-la-Pile
Signature de l'agent témoin de l'infraction

ANNEXE 5.

PROCÈS VERBAL DE CONSTAT D'INFRACTION

Ce fichier est disponible sur le site de la DIA au lien suivant :

<https://portail-dircam.intradef.gouv.fr/index.php/fr/lien-utile/instructions-dircam#1450>

 LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ MINISTÈRE DE LA DÉFENSE	
PROCÈS-VERBAL DE CONSTAT D'INFRACTION	
<p>Le mardi 14 mars 2023 Nous, Capitaine DUPONT Jean-René, chef contrôleur du centre de détection et de contrôle 07.927 de Cinq-Mars-la-Pile assermenté le vendredi 15 mars 2013 auprès du tribunal de grande instance de Tours et commissionné le lundi 25 mars 2013</p> <p>pour constater, dans l'espace aérien dont nous avons la charge, les infractions aux dispositions du livre Ier du code de l'aviation civile et aux dispositions des livres Ier, II et V de la sixième partie du code des transports et des décrets pris pour son application, avons constaté en vertu de l'article L.6142-1 du code des transports une infraction décrite comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none">- nature de l'infraction : pénétration en espace aérien de classe D sans autorisation de contrôle- date de l'infraction : Ex : F-ABCD- heure de l'infraction : Ex : néant- lieu de l'infraction : Ex : M. Stéphane DUBOIS- référence de l'AIP : Ex : contrôleur d'aérodrome- altitude de survol : Ex : 2500 Ft QNH- immatriculation de l'aéronef : Ex : F-ABCD- plan de vol : Ex : néant- identité de la personne mise en cause : Ex : M. Stéphane DUBOIS <p>Ces faits constituent une infraction prévue et réprimée par le code de l'aviation civile et le code des transports ou par l'un des textes pris pour son application : article R. 431-1 du code de l'aviation civile et le SERA.6001 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n°923/2012 de la commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n°1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n°1265/2007, (CE) n°1794/2006, (CE) n°730/2006, (CE) n°1033/2006 et (UE) n°255/2010.</p>	
Fait à : Cinq-Mars-la-Pile	Signature de l'agent constatant l'infraction

CAPCODA TN : Centre Air de Planification et de Conduite des Opérations et de la Défense Aérienne – Territoire Nation

COMDAOA : Commandant de la Défense Aérienne et des Opérations Aériennes

CPI : Constat Préalable d'Infraction

CROGAIR : Centre de Renseignement Opérationnel de la Gendarmerie de l'AIR

CROGEND : Centre de Renseignement Opérationnel de la Gendarmerie

CROGTA : Centre de Renseignement Opérationnel de la Gendarmerie des Transports Aériens

CRNA : Centre en Route de la Navigation Aérienne

CT : Code des transports

DCI : Dossier Complet d'Infraction

DIRCAM : Direction de la Circulation Aérienne Militaire

DJI : Dossier Judiciaire d'Infraction

DPI : Dossier Préliminaire d'Infraction

DPSA : Dispositif Particulier de Sûreté Aérienne

DSAC / EC : Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Echelon Central

DSAC / IR : Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile InterRégionale

DSAÉ : Direction de la Sécurité Aéronautique d'État

DSAÉ / BREG : Direction de la Sécurité Aéronautique d'État / Bureau Réglementation

IRCA : International Register of Civil Aircraft

MINDEF	:	Ministère de la Défense
NOTAM	:	Notice to AirMan
NEMO	:	Nouvelle Messagerie Officielle
PCDPI	:	Pièces Complémentaires du Dossier Préliminaire d'Infraction
POLAIR	:	Police de l'AIR
PVI	:	Procès-Verbal d'Infraction
SVOPN	:	Service de Veille Opérationnelle de la Police Nationale

ANNEXE 8.

TEXTES DE RÉFÉRENCE

a) règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE ;

b) règlement (UE) 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) 216 /2008 du Parlement européen et du Conseil ;

c) règlement (UE) 2018/395 de la Commission du 13 mars 2018 modifié établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de ballons conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ;

d) règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ;

e) règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission du 14 décembre 2018 établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de planeurs conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil ;

f) règlement délégué (UE) 2020/723 de la Commission du 4 mars 2020 établissant des règles concernant l'acceptation de la certification des pilotes par les pays tiers et modifiant le règlement (UE) n°1178/2011 ;

g) code des transports : articles L. 6142-1 à L. 6142-7 ; L. 6232-1 à L. 6232-9 ; L. 6222-2 et L. 6223-2, articles R 6142-1 à R 6142-4 ;

h) code de procédure pénale : articles 429 et 431 ;

i) code des relations entre le public et l'administration : article L. 311-6 ;

j) décret n° 2013-366 du 29 avril 2013 portant création de la direction de la sécurité aéronautique d'Etat ;

k) décret n° 2000-1114 du 16 novembre 2000 autorisant le ministre de la défense à déléguer ses pouvoirs pour délivrer la commission prévue à l'article R. 151-5 du Code de l'aviation civile ;

l) arrêté du 3 mai 2011 relatif à la composition des commissions de discipline du personnel navigant non professionnel de l'aéronautique civile ;

m) arrêté du 28 avril 2006 relatif à l'organisation, à l'emploi et au soutien de la gendarmerie des transports aériens ;

n) arrêté du 20 juillet 2016 fixant les règles et services de la Circulation Aérienne Militaire ;

o) arrêté du 3 décembre 2020 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs sans équipages à bord ;

p) instruction du 12 décembre 2022 relative au régime disciplinaire des personnels navigants de l'aéronautique civile (publiée au BO du ministère de la transition écologique) ;

q) circulaire du 23 juillet 2024 relative au traitement judiciaire des intrusions aériennes (publiée au BO du ministère de la justice).

