



AÉROCLUB DE NEUILLY - RÈGLEMENT INTÉRIEUR

APPLICABLE A COMPTER DU 25 MARS 2018

1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1.1 APPLICATION

Le présent règlement intérieur (le « **Règlement Intérieur** »), établi dans le cadre des dispositions de l'article 15 des statuts de l'association Aéroclub de Neuilly (A.C.N), est applicable à tous les membres de l'A.C.N et leur est opposable.

Il leur appartient de prendre connaissance du contenu du Règlement Intérieur qui est affiché dans les locaux de l'association et mis à disposition sur simple demande.

Dès lors, lesdits membres ne sauraient invoquer la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre que ce soit.

Les différents tarifs, y compris la cotisation annuelle, sont fixés par le bureau de l'A.C.N. (le « **Bureau** »).

1.2 L'ESPRIT ASSOCIATIF

L'aéro-club est une association de bonnes volontés. Ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie, la bonne entente. Chacun doit avoir à cœur d'utiliser au mieux et de ménager les équipements mis à sa disposition.

Chaque membre présent sur l'aérodrome doit coopérer à l'accueil des visiteurs et des candidats désirant s'inscrire comme nouveaux membres, ainsi qu'au bon fonctionnement de l'activité y compris la préparation, la rentrée et le nettoyage des aéronefs.

1.3 - COTISATIONS

1.3.1 MEMBRES D'HONNEUR

Les membres d'honneur ne paient pas de cotisation.

1.3.2 MEMBRES ACTIFS

Le montant de la cotisation est fixé annuellement par le Bureau. A titre indicatif, la cotisation annuelle est maintenue à 240 € pour 2018 (120 € pour les adhérents de moins de 25 ans au 1^{er} janvier de l'année en cours). Les nouveaux membres adhérents après le 1^{er} juillet payent une demi-cotisation pour l'année en cours. Les nouveaux membres adhérents après le 1^{er} octobre, payent une cotisation entière valable pour la fin de l'année en cours et les 12 mois de l'année suivante. Ces dispositions d'adhésion en cours d'année ne s'appliquent pas aux membres ayant déjà été adhérents à l'A.C.N. précédemment.

1.3.3 MEMBRES BIENFAITEURS

Les membres bienfaiteurs peuvent s'acquitter d'une cotisation annuelle qui sera fixée par le Bureau ou apporter une contribution financière exceptionnelle à l'association.

Le montant de la cotisation est fixé annuellement par le Bureau

1.4 – SIEGE SOCIAL-ADRESSE POSTALE

Le siège social de l'association est établi à la Maison des Associations, 2bis rue du Château, 92200 Neuilly sur Seine.

Toutes les correspondances par voie postale doivent être adressées à l'Aérodrome des Mureaux à l'adresse suivante :
Aéroclub de Neuilly

Aérodrome zone civile, Route de Verneuil
78130 LES MUREAUX.

1.5 - OBLIGATIONS GENERALES DE L'ASSOCIATION ET DE SES MEMBRES

1.5.1 OBLIGATIONS DE L'ASSOCIATION

Les obligations de l'association à l'égard de ses membres sont formellement stipulées par le Règlement Intérieur comme étant de simples obligations de moyens et diligence et non des obligations de résultats.

Dès lors, la responsabilité de l'association ou de ses dirigeants ou préposés ne pourra, à quelque titre que ce soit, être engagée que dans les seuls cas où serait prouvé qu'ils ont commis une faute en relation directe de cause à effet avec le dommage allégué.

L'Association souscrit diverses polices d'assurances, et en particulier

- des polices responsabilité civile aéronef pour chacun des aéronefs qu'elle exploite.
- des polices d'assurance « corps » garantissant les dommages pouvant survenir aux aéronefs.

Ces polices peuvent être, à tout instant et à leur demande, consultées par les membres. Il appartient aux membres de l'association, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire. L'attention est attirée sur leur intérêt à étudier les contrats d'assurance dont ils bénéficient dans leur vie privée et professionnelle, afin de prendre connaissance des dispositions spécifiques induites par la pratique de l'aviation légère et sportive et les exclusions y afférentes.

1.5.2 OBLIGATIONS DES MEMBRES

Les obligations des membres de l'association à l'égard de cette dernière sont des obligations de moyens et de diligence. Dès lors, les membres de l'association ne seront responsables, dans le cadre de leurs rapports contractuels avec cette dernière, que des conséquences de leur faute avérée.

Les membres de l'association responsables des dommages supportés par l'aéronef qui leur est confié ne seront tenus à la réparation du préjudice de ce fait, que dans la limite du montant de la franchise laissée à la charge de l'aéroclub par le contrat d'assurance "corps" de l'aéronef.

Par exception au précédent alinéa, les membres de l'association seront tenus à la réparation de la totalité du préjudice dans les cas de dommages :

- résultant de la faute intentionnelle ou dolosive du preneur d'assurance, de l'assuré, du bénéficiaire et/ou de la victime ;
- causés par tout membre d'équipage qui se trouve sous l'influence de l'alcool, de médicaments ou de stupéfiants, substances qui, selon la réglementation aérienne, ne sont pas compatibles avec le pilotage ou avec la participation au pilotage d'un aéronef ;
- causés par tout membre d'équipage qui ne respecte pas les conditions d'application de ses licences et/ou qualifications ;
- survenus pendant des évolutions téméraires et non justifiées dans le cadre de l'usage prévu dans le contrat d'assurance, ou du fait de l'utilisation de l'aéronef en rase-mottes ou au-dessous des altitudes de sécurité prévues par la réglementation en vigueur pour le type d'aéronef concerné, sauf en cas de force majeure ;
- survenus lors de la mise en marche des moteurs dans un hangar/atelier ou lors de la circulation de l'aéronef assuré dans le hangar/atelier, le moteur de l'appareil étant en marche ;
- survenus du fait du non-respect, pour l'aéronef concerné, des limites prescrites de poids ou de centrage ;
- survenus du fait du non-respect de la réglementation relative au transport de matières explosives, incendiaires ou autres charges dangereuses à bord de l'aéronef assuré ;
- survenus alors que l'aéronef est utilisé dans un but illégal ;
- survenus alors que l'aéronef se trouvait en dehors des limites géographiques autorisées indiquées aux conditions particulières, sauf cas de force majeure ;
- survenus lors de vols entrepris ou continués par les membres d'équipage dans des conditions météorologiques pour lesquelles ils n'avaient pas les licences ou les qualifications requises sauf en cas de force majeure ;
- survenus lors de pannes sèches sauf en cas de force majeure ;
- survenus dans les circonstances décrites dans les clauses « exclusion des risques nucléaires » et « exclusion du bruit, de la pollution et autres risques assimilés » prévues par les conditions particulières ;

Exclusions générales pouvant faire l'objet d'une convention contraire

Sauf dérogation préalable écrite, et moyennant paiement d'une surprime éventuelle, est également exclu de l'assurance tout sinistre :

- survenu à l'occasion d'évolutions acrobatiques ;
- survenu alors que l'aéronef assuré participe à des compétitions, paris, essais de vitesse, tentatives de record ainsi que pendant tout essai ou entraînement en vue de ces épreuves. Est cependant couvert la participation de l'aéronef

assuré à des rallyes et tours aériens au cours desquels la vitesse pure n'est pas le critère déterminant pour le classement des participants, ainsi qu'à des manifestations aéronautiques lorsqu'il s'agit d'une simple présentation en vol de l'appareil ;

- survenu à la suite de la projection intentionnelle d'objets ou de personnes hors de l'aéronef assuré, sauf cas de force majeure ;
- survenu alors que l'aéronef assuré en « corps aéronef » est transporté par voie terrestre, maritime, fluviale ou aérienne ;
- survenu pendant l'atterrissage sur ou le décollage de terrains non reconnus par une administration compétente ou non ouverts à la circulation aérienne, sauf cas de force majeure ;
- survenu dans les circonstances exclues par la clause « risques de guerre, détournement et autres périls assimilés » prévues par les conditions particulières.
- survenu pendant les premiers vols, vols d'essai des prototypes ou vols de test après modifications apportées à l'aéronef.

2. PERSONNEL

2.1- DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Le personnel bénévole ou salarié comprend :

- les instructeurs
- le responsable maintenance
- le chargé d'exploitation (secrétariat) et ses éventuels adjoints ou assistants.

Pour le personnel salarié, le président fixe les horaires, les traitements, les indemnités ou gratifications et établit les contrats de travail éventuels. Le personnel salarié est recruté et est licencié (plus généralement, dont la rupture du contrat est à l'initiative de l'employeur), selon les lois en vigueur, par le président de l'association après avis du Bureau

2.2 LE CHEF-PILOTE

Le chef-pilote est le responsable de l'activité aérienne. En particulier, il est responsable de la discipline générale, de l'utilisation du matériel, de l'entraînement des pilotes et la coordination de la formation. Il tient à jour, avec l'aide des instructeurs, la liste nominative des pilotes qu'il juge suffisamment entraînés pour être autorisés à voler en son absence et en l'absence de tous responsables, ainsi que la liste des pilotes autorisés à effectuer des vols d'initiation. Il fixe les consignes techniques d'utilisation du matériel volant. Il rend compte au Président de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne, des incidents et des accidents. Il est fondé à prendre toutes mesures techniques ou disciplinaires propres à préserver la sécurité des vols (interdiction temporaire de vol notamment avec ou sans actions d'instruction correctives). Toutefois, les sanctions graves (interdiction de vol de longue durée, radiation) ne sont prononcées que par le Bureau saisi par le chef pilote.

Lorsqu'aucun membre du bureau n'est présent sur le terrain, l'autorité du président est représentée par le chef-pilote.

2.3- LES INSTRUCTEURS

Les instructeurs ont en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs, l'entraînement des pilotes et la formation. Ils fixent en liaison avec le chef pilote les consignes techniques d'utilisation du matériel volant.

Ils rendent compte au président de l'association de toutes anomalies survenant dans le déroulement de l'activité aérienne.

Ils sont fondés à prendre toute mesure temporaire en relation directe avec l'utilisation des aéronefs, telle que notamment une restriction d'utilisation des aéronefs ou une interdiction de vol, en liaison avec le chef pilote lorsque celui-ci est présent. Cependant les pouvoirs qui sont ainsi conférés aux instructeurs n'ont pas pour autant pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectués par les membres pilotes, ceux-ci restant maîtres de leur décision de prendre ou non l'air et devenant, dès le moment où leur a été confié un appareil, seuls gardiens de celui-ci.

2.4- LE RESPONSABLE MAINTENANCE

En étroite liaison et coopération avec l'atelier extérieur agréé sous contrat avec l'A.C.N., le responsable maintenance est chargé du maintien du niveau de navigabilité des aéronefs en conformité avec la réglementation en vigueur. Il vérifie la tenue à jour des documents « aéronef » et de la documentation technique.

3. PRATIQUE DU VOL MOTEUR

3.1- DISPOSITIONS GÉNÉRALES APPLICABLES À TOUS LES VOLS

Les pilotes doivent en toute circonstance se conformer aux Règles de l'air et au Règlement Intérieur. Il leur appartient de s'assurer qu'ils possèdent les titres nécessaires en cours de validité à la conduite d'un aéronef, qu'ils sont en possession d'une licence-assurance souscrite auprès de la fédération de l'activité aéronautique pratiquée (F.F.A. ou FFPLUM)

Aucun vol ne peut être entrepris par un membre qui aurait un compte pilote débiteur.

Le chef pilote ou un instructeur peut refuser de confier un aéronef à un pilote ou lui imposer un vol de contrôle. Le chef pilote et chaque instructeur peuvent également exiger avant tout vol la présentation du carnet de vol et des titres nécessaires.

Les pilotes brevetés adhérents à l'A.C.N subissent, avant d'être autorisés à piloter les aéronefs du club en qualité de commandant de bord, un contrôle en vol avec navigation. De plus, ils doivent satisfaire à un vol de contrôle annuel avec le chef-pilote ou un instructeur de l'aéro-club. Ce vol de contrôle comprend une traversée de zone contrôlée, des exercices de maniabilité, un atterrissage sur terrain court.

Tout pilote n'ayant pas effectué un vol durant les 3 derniers mois suivant son dernier vol, doit effectuer un vol de contrôle avec le chef-pilote ou un instructeur de l'aéro-club.

Le suivi administratif des pilotes est assuré par le Secrétaire Général qui a pour charge de vérifier la validité des documents requis pour la pratique du vol moteur dans le cadre de l'aéroclub : assurance FFA ou FFPLUM, validité des licences et certificats médicaux... Ces éléments sont enregistrés dans l'outil de gestion des vols et aéronefs OpenFlyers.

Avant tout vol, les pilotes doivent effectuer une réservation sur OpenFlyers.

Le temps de vol à payer est décompté au départ du parking jusqu'à l'arrivée au parking après que l'aéronef ait effectué son vol.

Ils doivent avoir pris connaissance du manuel de vol de l'aéronef qu'ils utilisent.

Après chaque vol, les pilotes doivent enregistrer leur vol sur OpenFlyers et sur le carnet de route de l'aéronef.

Les pilotes doivent payer leur vol le jour même, par chèque ou virement, sauf crédit pilote positif.

Ils doivent rentrer l'avion dans le hangar sauf si un autre pilote est présent pour un vol immédiatement suivant ou si un instructeur lui a donné une consigne différente.

3.2- VOLS EN ÉCOLE

Les vols « école » sont prioritaires sur les autres vols dans le cas où la disponibilité des avions ne permettrait pas d'assurer toutes les demandes.

3.3- VOLS LOCAUX ET VOYAGES

Pour tout voyage, il est demandé aux pilotes de s'assurer qu'ils emportent le matériel nécessaire (perche de remorquage, huile moteur, cordes d'amarrage, documents réglementaires, etc), de prévenir l'aéro-club par téléphone dès l'arrivée à destination, d'amarrer correctement l'aéronef ou de l'abriter à leurs frais, de payer eux-mêmes directement les redevances aéroportuaires sur les aérodromes extérieurs, de s'engager à ramener l'aéronef dans les délais les plus brefs lors d'un voyage interrompu. Dans l'impossibilité d'effectuer ce vol eux-mêmes, ils en supporteront les frais.

Pour tout avitaillement effectué à l'extérieur du terrain, les pilotes devront à chaque fois inscrire les quantités d'essence prises, sur le carnet de route et à leur retour, sur la planche de vol. Le coût de la facture de l'avitaillement ne sera déduit des heures de vol à payer que sur présentation de justificatifs.

3.3.1- VOLS À FRAIS PARTAGÉS

Les vols à frais partagés sont réalisés dans le cadre du cercle de connaissance ou d'affinité du pilote, à savoir : le cercle de la famille, des amis, de son aéroclub ou des licenciés de sa fédération agréée par l'Etat. Conformément à la réglementation en vigueur, seuls les coûts directs du vol sont partagés entre tous les occupants de l'appareil y compris le pilote, et le nombre de personnes supportant les coûts directs ne doit pas dépasser six. Doivent donc être inclus dans le partage des frais uniquement : les coûts de mise à disposition de l'aéronef (réservation de l'aéronef et frais de carburant) et le cas échéant, les redevances aéroportuaires inhérentes au vol entrepris. En aucun cas, les frais ne doivent comporter par exemple : le coût de la licence fédérale, celle de pilote privé (PPL), de la visite médicale du pilote, de l'assurance du pilote (dommages corporels)...

Les coûts directs du vol sont déterminés à la fin du vol et partagés entre le pilote et les autres occupants ayant pris effectivement part au vol. La décision d'effectuer un vol à frais partagés appartient au pilote et à lui seul. Le pilote décide seul de retarder ou d'annuler le vol s'il estime que l'ensemble des conditions de sécurité (ex météorologiques) et / ou réglementaires ne sont pas réunies. Le pilote ne doit réaliser aucun bénéfice dans le cadre de ce vol. Dans le cas contraire, il s'expose seul aux conséquences pénales, civiles et disciplinaires inhérentes.

3.3.2 – CO-AVIONNAGE

Les vols à frais partagés réalisés par l'intermédiaire ou aux moyens de sites Internet ouverts au grand public, qu'ils soient ou non labellisés co-avionnage, ne sont autorisés pour les avions que dans le cadre défini par la loi. Le bureau de l'A.C.N., en accord avec le chef pilote et les instructeurs, est seul décisionnaire en ce qui concerne les conditions d'exercice du co-avionnage au sein du club.

3.4 - RÉSERVATIONS

Elles ne peuvent être faites plus de huit semaines à l'avance, sauf cas particulier. Elles peuvent être refusées ou annulées en fonction des impératifs de l'Association (journée « baptêmes », sorties « club », navigations en école, etc.). L'accord du chef pilote ou des instructeurs est vivement conseillé.

Lors de la réservation sur le site OpenFlyers, le pilote devra indiquer sa destination, les heures de départ et de retour, prévues. Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'Association.

3.4.1- MINIMUM D'HEURES DE VOL

Il est de deux heures de vol par demi-journée de réservation, de trois heures de vol par journée entière, de cinq heures de vol par week-end, et de deux heures de vol par journée supplémentaire.

Si ce minimum n'est pas atteint, les heures de vol manquantes seront décomptées au pilote à 50% du tarif correspondant.

3.4.2 - RETARD AU DÉPART ET À L'ARRIVÉE

Tout pilote ayant réservé un avion doit arriver une heure avant son départ pour préparer convenablement son vol, et respecter l'horaire de réservation prévu. Lors d'une réservation non honorée, l'aéronef sera considéré comme libre après quinze minutes de retard. Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure dite, il est demandé au pilote d'en prévenir aussitôt l'aéro-club.

3.4.3 - ANNULATION DES RÉSERVATIONS.

Les réservations doivent être annulées avec un préavis d'au moins 48 heures. Si cette disposition n'est pas respectée sans motif valable, elle pourra être mise à la charge du pilote, un dédommagement financier égal à la moitié du montant minimal d'heure de vol prévu à l'article 3.4.1., si l'annulation est faite le jour même, au tiers du montant minimal si l'annulation est faite la veille. L'annulation pour cause de dégradation météorologique compromettant la sécurité du vol envisagé ne saurait en aucun cas donner lieu à dédommagement.

3.4.4 - ACTIVITÉS AÉRIENNES PARTICULIÈRES.

Seuls les pilotes nominativement désignés sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (vols d'initiation, vols en relation avec la protection des personnes et des biens, vols dans le cadre d'une convention signée par l'Association).

Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités quand de telles conditions ont été définies.

4. MESURES DE SÉCURITÉ DANS LE CADRE DU PLAN VIGIPIRATE

Ces mesures visent à assurer la sécurité des biens et des personnes notamment par le verrouillage des accès et bâtiments, et la sécurisation des aéronefs au sol.

4.1- Les conditions d'accès aux installations de l'Aéro-Club de Neuilly

L'accès dans l'enceinte de l'aéro-club et ses installations est exclusivement réservé aux seuls membres de l'Aéro-Club de Neuilly à jour de leur cotisation annuelle A.C.N.. Tout membre qui ne sera pas à jour de la cotisation A.C.N. ne pourra plus figurer dans les effectifs de l'A.C.N., et devra restituer immédiatement ladite clé à l'A.C.N.. Toute personne étrangère à l'A.C.N. ne peut accéder dans l'enceinte de l'aéro-club et ses installations sans être accompagnée d'un membre.

4.2 - Conditions d'accès

4.2.1 - Aux bâtiments

- Hangar avions : après avoir sorti un aéronef du hangar pour effectuer un vol, même de très courte durée, tout pilote doit systématiquement refermer et verrouiller les portes coulissantes et la porte piétonne du hangar, sauf si un membre est présent dans l'enceinte de l'aéro-club et s'est engagé à rester sur place le temps du vol.
- Bureaux et studio : les locaux doivent être maintenus fermés de la même manière que le hangar.

4.2.2 - Aux aéronefs:

- Chaque trousseau de clés pour un avion comporte : une clé du hangar, une clé des portes de l'avion et du contact, une clé du coffre de l'avion (si existant), une clé de l'armoire à huile (pour les avions).
- Les trousseaux de clés ne doivent jamais rester à bord, que les aéronefs soient stationnés dans le hangar ou sur le parking. Les trousseaux de clés doivent systématiquement être replacés dans la boîte à clés à code située dans le bureau de piste, y compris après chaque vol.
- Lorsqu'un aéronef doit rester stationné sur le parking durant la journée et pour une durée indéterminée et en dehors de la présence de membres de l'A.C.N, les portes de l'aéronef doivent être verrouillées.

5. PLACES DE STATIONNEMENT POUR AÉRONEFS PRIVÉS DANS LE HANGAR

Pour stationner un aéronef privé dans le hangar n°3, tout propriétaire doit satisfaire à plusieurs conditions, sachant que l'autorisation délivrée par l'A.C.N. pour une durée d'un an renouvelable peut être résiliée à tout moment par chacune des parties :

1. Être membre de l'Aéro-Club de Neuilly et respecter à ce titre toutes obligations y afférentes, définies dans les statuts de l'A.C.N. et le présent règlement intérieur.
2. Avoir reçu au préalable l'autorisation du SIVU (Syndicat gestionnaire de la plate-forme des Mureaux) s'il s'agit d'un aéronef type ULM,
3. Être titulaire d'une assurance Responsabilité Civile en cours de validité,
4. Communiquer aux membres du Bureau de l'A.C.N. qui lui en feront la demande expresse, tous renseignements afférents à son aéronef et à son activité aéronautique,
5. Payer à l'A.C.N. la quote-part de l'AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine public), dont le montant et les modalités de paiement sont fixés annuellement par le Bureau, pour le stationnement de son aéronef dans le hangar
6. En cas de départ définitif de l'aéronef en cours d'année, la quote-part de l'AOT déjà payée sera remboursé au(x) propriétaire(s) de l'aéronef sur une base pro-rata temporis.

7. ADHÉSIONS ANNUELLES

Les adhésions annuelles à l'Aéroclub de Neuilly ne sont pas reconduites automatiquement.

Le bureau envoie à tous les membres régulièrement inscrits, à partir du 1^{er} décembre, un formulaire de demande d'adhésion pour l'année à venir. Cette demande d'adhésion, accompagnée d'une copie des documents obligatoires sur le plan réglementaire qui y sont mentionnés, doit être renvoyée au secrétaire du bureau. Les membres demandeurs et en règle qui retournent leurs demandes et documents entre le 1^{er} décembre et le 28 février seront convoqués aux assemblées générales ordinaires qui se tiennent en mars.

Le Bureau et le chef pilote peuvent refuser une adhésion sur la base de l'absence ou la non-conformité des documents fournis, ou sur des éléments d'un comportement dangereux ou non respectueux des valeurs du club telles qu'énoncées par les fédérations auxquelles l'A.C.N. adhère (FFA, FFPLUM).

8. PROCÉDURE DISCIPLINAIRE

En application des articles 5 et suivants des statuts, il est convenu que :

Un membre passible d'une sanction, ou "défendeur", doit être mis à même, avant que ladite sanction soit prononcée, de présenter sa défense devant le Bureau.

Dans cette perspective, ledit défendeur sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée à sa dernière adresse connue et, si elle est différente, en copie recommandée avec accusé de réception à l'adresse indiquée à la FFA ou à la FFPLUM lors de sa dernière prise de licence fédérale.

La constatation de l'envoi de cette convocation suffit à la régularité de la procédure.

La lettre de convocation ci-dessus visée devra :

- être expédiée au moins quatorze jours calendaires avant la date prévue pour la comparution du défendeur et indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de ladite comparution,
- comporter la mention des faits précis qui sont reprochés au membre et celle de la sanction envisagée (choix parmi ces sanctions par exemple : avertissement, blâme, exclusion temporaire ou définitive),
- préciser qu'il peut se faire assister par un autre membre actif de l'A.C.N. de son choix.

Le défendeur est en droit de connaître au moins 5 jours avant la date de sa comparution toutes les pièces et documents qui sont invoqués à son encontre. L'existence éventuelle de ces pièces et documents devra lui être notifiée dans la convocation. Il devra pouvoir en prendre connaissance en un lieu qui lui sera précisé dans ladite convocation.

Le défendeur devra se présenter personnellement devant le Bureau. A défaut le Bureau pourra statuer sans procédure contradictoire. Le défendeur pourra présenter lui-même sa défense, et se faire assister par un autre membre actif de l'A.C.N. de son choix lors de la comparution devant le Bureau (le défendeur est tenu de faire savoir à l'association et ce, dans les meilleurs délais, l'identité de la personne chargée de l'assister).

La sanction est prononcée par décision motivée du Bureau après avoir entendu le défendeur.

Elle est notifiée par écrit (par lettre en recommandée avec accusé de réception) au défendeur.

La décision, conformément à l'article 5 des statuts de l'A.C.N., est sans appel.

Le présent règlement intérieur est établi par le Bureau lors de sa réunion du 10 février 2018 et a été communiqué par le Président à tous les membres de l'A.C.N. préalablement à l'assemblée générale ordinaire du 24 mars 2018. Il est applicable à compter du 25 mars 2018.

Denis Falque-Pierrotin, président

Handwritten signature of Denis Falque-Pierrotin in blue ink.

Michael Jung, sec.général

Handwritten signature of Michael Jung in blue ink.