

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, ...
C

Version préliminaire

RÈGLEMENT (UE) n° .../... DE LA COMMISSION

du [...]

modifiant le règlement (UE) n° xxxx/2012 de la Commission établissant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux exploitations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

RÈGLEMENT (UE) n°.../... DE LA COMMISSION

du [...]

modifiant le règlement (UE) n° xxxx/2012 de la Commission établissant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux exploitations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE¹, et notamment son article 8, paragraphe 5 et son article 10, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 216/2008 vise à établir et à maintenir un niveau uniforme et élevé de sécurité dans l'aviation civile en Europe. Ce règlement prévoit les moyens d'atteindre cet objectif ainsi que d'autres objectifs en matière de sécurité dans l'aviation civile.
- (2) Le remplacement du règlement (CE) n° 1592/2002 par l'article 5 du règlement (CE) n° 216/2008 relatif à la navigabilité a été élargi de manière à inclure les éléments d'évaluation de l'adéquation opérationnelle dans les modalités d'exécution de la certification de type.
- (3) L'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après dénommée l'«Agence») a estimé nécessaire de proposer plusieurs modifications du règlement (CE) n° 1702/2003 en vue d'approuver les données d'adéquation opérationnelle dans le cadre du processus de certification de type.
- (4) Les données d'adéquation opérationnelle comprendront les éléments obligatoires pour la liste minimale d'équipements de référence (MMEL), la formation de l'équipage de conduite et la formation de l'équipage de cabine, qui serviront de fondement à l'élaboration de la liste minimale d'équipements (MEL) et des cours de formation des équipages par les exploitants.
- (5) Les exigences applicables à la mise en place d'une MEL, à la formation de l'équipage de conduite et à la formation de l'équipage de cabine renvoient aux données d'adéquation opérationnelle, mais une disposition générale doit être ajoutée en cas d'indisponibilité des données d'adéquation opérationnelle, ainsi que les mesures transitoires requises.
- (6) Il convient de laisser suffisamment de temps à l'industrie aéronautique et aux administrations des États membres pour s'adapter à ce nouveau cadre réglementaire et

¹ JO L 79, 19.03.2008, page 1.

reconnaître, sous certaines conditions, la validité des certificats délivrés avant l'entrée en vigueur du présent règlement.

- (7) Les mesures visées dans le présent règlement reposent sur l'avis émis par l'Agence² conformément aux articles 17, paragraphe 2, point b) et 19, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008.
- (8) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis³ du comité de l'Agence européenne de la sécurité aérienne établi par l'article 65, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 216/2008.
- (9) Le règlement (CE) n° xxxx/2012⁴ de la Commission doit donc être modifié en conséquence.

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article 1er

Le règlement (UE) n° xxxx/2012 est modifié comme suit:

1. L'article 8 est remplacé par ce qui suit:

Article 8

MEL

Des listes minimales d'équipements (MEL) agréées avant l'entrée en vigueur du présent règlement par l'État de l'exploitant ou l'État d'immatriculation, selon le cas, sont réputées agréées conformément au présent règlement et peuvent continuer à être utilisées par l'exploitant qui a reçu l'agrément. Une fois le présent règlement entré en vigueur, toute modification apportée à l'une de ces MEL, pour lesquelles une MMEL est dressée au titre des données d'adéquation opérationnelle conformément au règlement (CE) n° 1702/2003, sera exécutée en application de la sous-partie ORO.MLR.105 dans les meilleurs délais et au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur du présent règlement ou deux ans après l'approbation des données d'adéquation opérationnelle, au dernier des termes échus. Toute modification apportée à l'une de ces MEL, pour lesquelles aucune MMEL n'a été dressée au titre des données d'adéquation opérationnelle, restera associée à la MMEL appropriée et acceptée par l'État de l'exploitant ou l'État d'immatriculation, selon le cas.

2. L'article 8 bis suivant est ajouté:

«Article 8 bis

Formation de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine

Les membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine exerçant déjà leurs activités et ayant accompli une formation conformément aux sous-parties ORO.FC et ORO.CC, laquelle n'incluait pas les matières obligatoires établies selon les données d'adéquation opérationnelle appropriées, doivent suivre une formation couvrant ces sujets obligatoires. Cette formation devra être entreprise au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur du présent règlement ou deux ans après l'approbation des données d'adéquation opérationnelle, au dernier des termes échus.

² Avis n° 07/2011.

³ (À émettre).

⁴ Règlement de la Commission à venir établissant les exigences et les procédures administratives applicables aux exploitations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, actuellement en cours d'adoption.

3. Les annexes III et IV du règlement (UE) n° xxxx/2012 de la Commission sont modifiées conformément aux termes de l'annexe du présent règlement.

Article 2

Entrée en vigueur

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans son intégralité et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le XXXX.

Pour la Commission
[...]
Le président

ANNEXE

1. L'annexe III (partie-ORO) du règlement (UE) n° xxxx/2012 est modifiée comme suit:
 - a. Au point ORO.GEN.160, le point b) est remplacé par ce qui suit:
 - «b) Sans préjudice du paragraphe a), l'organisme rapporte à l'autorité compétente et à l'organisme responsable de la conception de l'aéronef tout incident, défaillance, défaut technique, dépassement des limitations techniques, événement qui mettrait en évidence des informations imprécises, incorrectes ou ambiguës contenues dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle établies en application de la partie 21 ou toute autre circonstance anormale qui a ou pourrait avoir mis en danger l'exploitation sécurisée de l'aéronef, mais qui n'a pas entraîné d'accident ni d'incident grave.»
 - b. Au point ORO.MLR.105, le point a) est remplacé par ce qui suit:
 - «a) Une liste minimale d'équipements (MEL) est établie conformément au paragraphe 8.a.3. de l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008, reposant sur la liste minimale d'équipements de référence (MMEL) pertinente, telle que définie dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003. Si aucune MMEL n'a été dressée au titre des données d'adéquation opérationnelle, la MEL pourra reposer sur la MMEL appropriée et acceptée par l'État de l'exploitant ou l'État d'immatriculation, selon le cas.»
 - c. Au point ORO.MLR.105 j), le point 1) est remplacé par ce qui suit:
 - «1) les instruments, équipements ou fonctions concernés entrent dans le champ d'application de la MMEL comme défini dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003;
 - d. Au point ORO.FC.140, le point a) est remplacé par ce qui suit:
 - «a) Les membres de l'équipage de conduite exerçant sur plusieurs types ou variantes d'aéronefs satisfont aux exigences prescrites dans la présente sous-partie pour chaque type ou variante, sauf si des crédits liés aux exigences de formation, de contrôle et d'expérience récente sont définis dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003 pour les types ou les variantes appropriés.»
 - e. Au point ORO.FC.145, le point b) est remplacé par ce qui suit:
 - «b) Lorsqu'il établit les programmes et les plans de formation, l'exploitant prend en compte les matières obligatoires pour le type approprié telles que définies dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003.»
 - f. Au point ORO.FC.220 e), les points 2) et 3) sont remplacés par ce qui suit:
 - «2) effectuent six décollages et atterrissages dans un FSTD au plus tard 21 jours après avoir accompli l'examen pratique sous la supervision d'un instructeur de qualification de type pour les avions (TRI(A)) occupant l'autre poste de pilotage. Le nombre de décollages et d'atterrissages peut être réduit lorsque des crédits sont définis dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003. Si

lesdits décollages et atterrissages n'ont pas été effectués dans les 21 jours, l'exploitant prévoit une formation de remise à niveau. Le contenu d'une telle formation est décrit dans le manuel d'exploitation.

- 3) conduire les 4 premiers décollages et atterrissages du LIFUS dans un avion sous la supervision d'un TRI(A) occupant l'autre poste de pilotage. Le nombre de décollages et d'atterrissages peut être réduit lorsque des crédits sont définis dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003.»

g. Au point ORO.CC.125, le point b) est remplacé par ce qui suit:

- «b) Lorsqu'il établit les programmes et les plans de formation relatifs à la formation propre au type d'aéronef et au stage d'adaptation, l'exploitant prend en compte, selon leur disponibilité, les matières obligatoires pour le type approprié telles que définies dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003.»

h. Au point ORO.CC.130, le point c) est remplacé par ce qui suit:

- «c) Lorsqu'il établit les programmes et les plans de formation pour la formation aux différences relatives à une variante d'un type d'aéronef en cours d'exploitation, l'exploitant prend en compte, selon leur disponibilité, les matières obligatoires pour le type d'aéronef approprié et ses variantes telles que définies par les données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003.»

i. Au point ORO.CC.250 b), le point 1) est remplacé par ce qui suit:

- «1) chaque aéronef comme un type ou une variante, compte tenu, selon sa disponibilité, de la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003 en ce qui concerne le type ou la variante d'aéronef applicable; et»

2. L'annexe V (partie-SPA) du règlement (UE) n° xxxx/2012 est modifiée comme suit:

a. Au point SPA.GEN.105 b), le point 2) est remplacé par ce qui suit:

- «2) que les éléments concernés définis dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle (OSD) établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003 sont pris en compte.»

b. Le point SPA.GEN.120 est remplacé par ce qui suit:

«SPA.GEN.120 Maintien de la validité d'un agrément spécifique

Des agréments spécifiques sont délivrés pour une durée illimitée et restent valides dans la mesure où l'exploitant maintient la conformité aux exigences associées à l'agrément spécifique et prend en compte les éléments pertinents définis dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle (OSD) établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003.»