

FR

FR

FR

Proposition de

REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL

du ()

modifiant le règlement (CE) n° 1592/2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, visant à étendre son champ d'application à la réglementation relative à l'octroi de licences pour les équipages de conduite, aux opérations aériennes et aux aéronefs de pays tiers

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

LE PARLEMENT EUROPEEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission¹,

vu l'avis du Comité économique et social²,

après consultation du Comité des régions³,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du Traité⁴,

considérant ce qui suit:

- (1) Le deuxième considérant du règlement (CE) n° 1592/2002⁵ spécifie, entre autres, que des exigences essentielles appropriées pour l'exploitation des aéronefs et la qualification des équipages devraient être élaborées et appliquées aux aéronefs de pays tiers; l'article 7 de ce règlement invite la Commission à présenter dans les meilleurs délais des propositions appropriées au Parlement européen et au Conseil pour ce qui concerne les principes fondamentaux, l'applicabilité et les exigences essentielles dans les domaines des personnels et des organismes participant à l'exploitation d'aéronefs.
- (2) Le champ d'application de la Communauté doit être clairement défini de sorte que les personnes, les organismes et les produits soumis au présent règlement et à ses règles de mise en œuvre puissent être identifiés sans ambiguïté; cet objectif est mieux défini s'il peut être fait référence à une liste d'aéronefs dont les opérations sont exclues du domaine de compétence de la Communauté; la liste des aéronefs exclus tels qu'ils sont

¹ Non encore publiée.

² Non encore publié.

³ Non encore publiée.

⁴ Non encore publié.

⁵ JO L 240 du 7.9.2002, p. 1.

définis à l'annexe II au règlement (CE) n° 1592/2002 est utilisée à cet effet, sous réserve des modifications nécessaires pour faciliter sa compréhension.

- (3) Les citoyens européens devraient jouir en permanence d'un niveau élevé et uniforme de protection, les aéronefs des pays tiers dont l'exploitation est opérée vers, ou sur le territoire d'application du Traité ou à partir de ce territoire devraient être soumis à une surveillance appropriée au niveau de la Communauté.
- (4) Conformément aux normes fixées par la convention de Chicago, la Communauté devrait établir des exigences essentielles applicables aux personnes et organismes impliqués dans l'exploitation des aéronefs, ainsi qu'aux personnes et aux produits impliqués dans la formation et l'examen médical des pilotes; de telles exigences devraient être établies, au besoin, pour la réglementation des mécaniciens de bord. La Commission devrait être habilitée à établir les règles de mise en œuvre nécessaires.
- (5) Le fonctionnement efficace d'un système communautaire de sécurité de l'aviation civile dans les domaines couverts par le présent règlement exige le renforcement de la coopération entre la Communauté, les États membres et l'Agence européenne de la sécurité aérienne afin de détecter les causes d'insécurité et de prendre, au besoin, les mesures correctrices appropriées.
- (6) La promotion d'une culture de la sécurité et le fonctionnement correct d'un système réglementaire dans les domaines couverts par le présent règlement exigent que les incidents et accidents soient spontanément signalés par leurs témoins; ces rapports seraient facilités par l'établissement de conditions non répressives et des mesures appropriées devraient être prises au niveau des États membres afin d'assurer la protection de telles informations et de leurs rapporteurs.
- (7) Conformément aux principes de bonne gouvernance, des organes d'évaluation adéquatement accrédités devraient être habilités à délivrer des licences aux pilotes impliqués dans des opérations aériennes de loisir.
- (8) Afin d'assister adéquatement la Communauté, l'Agence européenne de la sécurité aérienne devrait elle-même pouvoir délivrer des certificats aux personnes, organisations et produits soumis au présent règlement lorsqu'une action centralisée est plus efficace que la certification au niveau des États membres; pour la même raison, l'Agence devrait être autorisée à prendre des décisions relatives à l'exploitation des aéronefs, à la qualification des équipages ou à la sécurité des aéronefs de pays tiers lorsque cette action est le meilleur moyen de garantir l'uniformité et de faciliter le fonctionnement du marché intérieur; les pouvoirs nécessaires devraient être conférés à l'Agence aux fins de remplir ces tâches.
- (9) Plusieurs articles du règlement (CE) n° 1592/2002 devraient être modifiés afin de fournir les recours nécessaires aux personnes concernées par le présent règlement lorsque l'Agence, en vertu du présent règlement, est habilitée à prendre des décisions qui les affectent; de nouvelles définitions devraient être introduites pour faciliter la compréhension des articles ajoutés à ce règlement.
- (10) Conformément aux principes de subsidiarité et de proportionnalité tels que définis à l'article 5 du Traité, les objectifs de l'action proposée, à savoir l'établissement et l'application uniforme de règles communes pour réglementer la qualification des équipages, les opérations aériennes et les aéronefs de pays tiers, ne peuvent être pleinement atteints par les États membres et peuvent, par conséquent, en raison du

champ d'application européen du présent règlement, être mieux atteints par la Communauté. Le champ d'application du présent règlement se limite au minimum requis pour atteindre ces objectifs et ne s'étend pas au-delà de ce qui est nécessaire à cette fin.

- (11) Le présent règlement établit un cadre approprié et global pour la surveillance des aéronefs de pays tiers dont l'exploitation est opérée vers, ou sur le territoire d'application du Traité ou à partir de ce territoire. La directive 2004/36/CE⁶ concernant la sécurité des aéronefs de pays tiers empruntant les aéroports communautaires sera, par conséquent, abrogée en temps utile.
- (12) Les mesures stipulées dans le présent règlement sont basées sur l'avis publié par l'Agence européenne de la sécurité aérienne⁷ conformément aux articles 12, paragraphe 2, point b) et 14, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1592/2002.
- (13) Le règlement (CE) n° 1592/2002 est modifié en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 1592/2002 est modifié comme suit:

1. Les points h) à n) suivants sont ajoutés à l'article 3:

- «h) “opérateur”: toute personne physique ou morale exploitant ou proposant d'exploiter un ou plusieurs aéronefs.
- i) “opération commerciale”: toute activité aéronautique rémunérée couverte par un contrat conclu entre un opérateur et un client, dans laquelle le client n'est pas, directement ou indirectement, le propriétaire des aéronefs utilisés aux fins de l'exécution du contrat et dans laquelle l'opérateur n'est pas, directement ou indirectement, un employé du client.
- j) “ aéronefs à motorisation complexe”:
 - i) un aéroplane:
 - ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg, ou
 - dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à neuf, ou
 - certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes ou
 - équipé d'un/de turboréacteur(s), ou

⁶ JO L 143 du 30.4.2004, p. 76.

⁷ Avis de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 3/2004, XXXX

- (ii) un hélicoptère:
 - ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 3 175 kg, ou
 - dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à cinq, ou
 - certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
 - (iii) un aéronef à rotors basculants.
- k) “activité de loisir”: toute opération non commerciale réalisée au moyen d'un aéronef à motorisation non complexe.
- l) “organisme d'évaluation”: toute entité autorisée à évaluer la conformité des personnes physiques ou morales aux règles établies pour assurer le respect des exigences essentielles et délivrer le certificat afférent.
- m) “entraîneur de vol synthétique”: tout type d'appareil simulant au sol les conditions de vol; ceci inclut les simulateurs de vol, les appareils d'entraînement au vol, les entraîneurs de navigation, les entraîneurs de procédures de vol et les outils de formation de base.
- n) “notation”: déclaration mentionnée sur une licence de pilote et indiquant les conditions, limites ou privilèges spéciaux afférents à ladite licence.»

2. L'article 4 est modifié comme suit:

- a) aux points b) et c) du paragraphe 1 sont substitués les points suivants:
- «b) immatriculés dans un État membre, sauf si leur surveillance réglementaire en matière de sécurité a été déléguée à un pays tiers et s'ils ne sont pas utilisés par un opérateur de la Communauté; ou
 - (c) immatriculés dans un pays tiers et utilisés sur le territoire des États membres par un opérateur établi ou résidant dans la Communauté;»
- b) le point d) suivant est ajouté au paragraphe 1:
- «d) immatriculés dans un pays tiers et utilisés par un opérateur d'un pays tiers sur le territoire d'un État membre.»
- c) la dernière phrase du paragraphe 1 est remplacée par la suivante:
- «satisfont au présent règlement.»
- d) les paragraphes 2 et 3 sont remplacés par les suivants:
- «2. Le personnel impliqué dans les opérations aériennes visées au paragraphe 1, point b) ou c) satisfont au présent règlement.

3. Les opérations aériennes visées au paragraphe 1 points b), c) ou d) satisfont au présent règlement.»
- e) le paragraphe 4 suivant est ajouté:
- «4. Les paragraphes 1, 2 et 3 ne s'appliquent pas aux aéronefs visés à l'annexe II.»
- f) le paragraphe 3 devient le paragraphe 5.
3. L'article 5 est modifié comme suit:
- a) le paragraphe 2 est remplacé par le suivant:
- «2. La conformité des aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, point b), ainsi que des produits, pièces et équipements installés sur ceux-ci est démontrée conformément aux dispositions visées ci-après.»
- b) le point d) du paragraphe 2 est remplacé par le suivant:
- «d) Les organismes responsables de la maintenance des produits, pièces et équipements prouvent qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à leurs privilèges. Sauf disposition contraire convenue, ces capacités et ces moyens sont reconnus par un agrément d'organisme. Les privilèges accordés à l'organisme agréé et l'étendue de l'agrément sont fixés dans les conditions d'agrément.»
- c) le point e) suivant est ajouté au paragraphe 2:
- «e) Les organismes responsables de la conception et de la fabrication des produits, pièces et équipements prouvent qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à leurs privilèges. Sauf disposition contraire convenue, ces capacités et ces moyens sont reconnus par un agrément d'organisme. Les privilèges accordés à l'organisme agréé et l'étendue de l'agrément sont fixés dans les conditions d'agrément.»
- d) les points e) et f) du paragraphe 2 deviennent respectivement les points f) et g);
- e) le paragraphe 3 suivant est ajouté:
- «3. Les aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, point a) et les produits, pièces et équipements installés sur ceux-ci satisfont au paragraphe 2, points a), b) et e).»
- f) la première phrase du paragraphe 3 est remplacée par la suivante:
- «Par dérogation aux paragraphes 1, 2 et 3:»
- g) le point j) suivant est ajouté au paragraphe 4:
- «j) les conditions dans lesquelles la conformité des aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points c) et d) aux exigences essentielles est démontrée.»
- h) la première phrase du paragraphe 5 est remplacée par la suivante:

«Lors de l'élaboration des règles de mise en œuvre visées au paragraphe 5, la Commission veille notamment à ce qu'elles:»

- i) le point d) suivant est ajouté au paragraphe 5:
 - «d) n'imposent pas aux aéronefs visés aux articles 4, paragraphe 1, points c) et d) des exigences incompatibles avec les obligations des États membres à l'égard de l'OACI.»
- j) les paragraphes 3, 4 et 5 deviennent respectivement les paragraphes 4, 5 et 6.

4. L'article 7 est remplacé par le suivant:

«Article 7

Qualification des équipages

1. Les équipages impliqués dans des opérations aériennes visées à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c) et les organismes, les entraîneurs de vol synthétiques et les personnes impliqués dans leur formation, leur examen, leur contrôle et leur évaluation médicale satisfont aux exigences essentielles définies à l'annexe III.

2. Nul ne peut piloter un aéronef s'il ne détient une licence et un certificat médical appropriés à l'opération effectuée:

- a) une licence est délivrée à un pilote lorsqu'il est démontré qu'il satisfait aux règles établies pour assurer la conformité aux exigences essentielles relatives aux connaissances théoriques ainsi qu'aux compétences pratiques et linguistiques; une telle licence peut être délivrée par un organisme d'évaluation lorsque les privilèges octroyés sont limités aux activités de loisir.
- b) un certificat médical est délivré à un pilote lorsqu'il est démontré qu'il satisfait aux règles établies pour assurer la conformité aux exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale. Un tel certificat médical est délivré par un examinateur aéromédical ou un centre aéromédical, à l'exception des pilotes impliqués dans des activités de loisir, auquel cas il peut être délivré par un médecin généraliste.
- c) la licence spécifie les privilèges octroyés au pilote, le champ d'application de la licence et le certificat d'aptitude médicale.
- d) les exigences visées aux points a) et b) ci-dessus peuvent être satisfaites par l'acceptation de licences et certificats médicaux délivrés par ou au nom de pays tiers, pour autant que les pilotes concernés soient ceux qui sont impliqués dans les opérations aériennes visées à l'article 4, paragraphe 1, point c).

3. La capacité des organismes d'évaluation, des organismes de formation des pilotes et des organismes responsables de l'évaluation de l'aptitude médicale des pilotes à assumer les responsabilités associées à leurs privilèges relatifs à la délivrance de licences et de certificats médicaux est reconnue par un agrément:

- a) un agrément d'organisme est accordé lorsqu'il est démontré que l'organisme satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles afférentes;

- b) l'agrément spécifie les privilèges accordés à l'organisme concerné;
4. Tout entraîneur de vol synthétique utilisé pour la formation des pilotes est muni d'un certificat; ce certificat est délivré lorsqu'il est démontré que l'appareil concerné satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles afférentes.
5. Toute personne responsable de la formation des pilotes, de l'évaluation de leurs compétences ou de leur aptitude médicale est titulaire d'un certificat approprié:
- a) un tel certificat est délivré lorsqu'il est démontré que le candidat satisfait aux règles établies pour garantir la conformité aux exigences essentielles afférentes;
 - b) le certificat spécifie les privilèges accordés à la personne concernée;
6. La Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 54, paragraphe 3), les règles de mise en œuvre du présent article, en spécifiant en particulier:
- a) les différentes notations de licences de pilote et les certificats médicaux adéquats pour les différents types d'activités exercées;
 - b) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limite, de suspension ou de retrait des licences, notations de licences, certificats médicaux, agréments d'organisme, organismes d'évaluation et certificats de personnel;
 - c) les privilèges et responsabilités des titulaires de licences, notations de licences, certificats médicaux, agréments d'organisme et certificats de personnel.
7. En établissant les règles de mise en œuvre visées au paragraphe 6, la Commission veille spécifiquement à ce qu'elles:
- a) reflètent l'état de la plus récente technologie et les meilleures pratiques dans le domaine de la formation des équipages de conduite;
 - b) permettent de réagir immédiatement aux causes établies d'accidents et d'incidents graves.»

5. L'article 7 bis suivant est introduit:

«Article 7 bis

Opérations aériennes

1. Les opérations aériennes visées à l'article 4, paragraphe 1, points b), c) et d) satisfont aux exigences essentielles stipulées à l'annexe IV.
2. Les opérateurs effectuant des opérations commerciales apportent la preuve de leur capacité et de leurs moyens à assumer les responsabilités associées à leurs privilèges;
 - a) ces capacités et ces moyens sont reconnus moyennant la délivrance d'un certificat;
 - b) les privilèges accordés à l'opérateur et le champ d'application des opérations sont spécifiés dans le certificat.

c) l'exigence visée au présent paragraphe peut être dûment satisfaite par l'acceptation de certificats délivrés par ou au nom de pays tiers pour autant que les opérateurs concernés soient ceux qui sont impliqués dans les opérations aériennes visées à l'article 4, paragraphe 1, point d).

3. Les opérateurs impliqués dans l'exploitation à des fins non commerciales d'aéronefs à motorisation complexe démontrent leur capacité et leurs moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation de tels aéronefs.

4. La Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 54, paragraphe 3, les règles de mise en œuvre du présent article, en spécifiant en particulier:

- a) les conditions exigées pour exploiter un aéronef conformément aux exigences essentielles stipulées à l'annexe IV;
- b) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limite, de suspension ou de retrait des certificats d'opérateur visés au paragraphe 2;
- c) les privilèges et responsabilités des opérateurs et des titulaires de certificats.

5. En établissant les règles de mise en œuvre visées au paragraphe 4, la Commission veillera spécifiquement à ce qu'elles:

- a) reflètent l'état de la plus récente technologie et les meilleures pratiques dans le domaine des opérations aériennes;
- b) prennent en compte l'expérience aéronautique mondiale en matière de service et de progrès scientifiques et techniques;
- c) permettent de réagir immédiatement aux causes établies d'accidents et d'incidents graves;
- d) n'imposent pas aux aéronefs visés aux articles 4, paragraphe 1, points c) et d) des exigences incompatibles avec les obligations des États membres à l'égard de l'OACI.»

6. L'article 7 ter suivant est introduit:

«Article 7 ter

Mécaniciens de bord

En ce qui concerne les principes de base, l'applicabilité et les exigences essentielles pour la qualification des mécaniciens de bord, la Commission soumettra le plus rapidement possible au Parlement européen et au Conseil, des propositions à ce sujet.»

7. L'article 7 quater suivant est introduit:

«Article 7 quater

Surveillance collective

1. Les États membres et l'Agence coopèrent pour garantir moyennant la collecte, en ce compris par des inspections au sol, et le partage des informations appropriés que les

dispositions du présent règlement et ses règles de mise en œuvre sont effectivement appliquées.

2. La Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 54, paragraphe 3, les règles de mise en œuvre du présent article, en spécifiant en particulier:

- a) les conditions de la collecte et de l'échange d'informations;
- b) les conditions de réalisation des inspections au sol;
- c) les conditions suivant lesquelles un aéronef qui ne satisfait pas au présent règlement et à ses règles de mise en œuvre est immobilisé au sol.»

8. Le paragraphe 2 de l'article 8 est remplacé par le paragraphe suivant:

« 2. Dans l'attente de l'adoption des règles de mise en œuvre visées aux articles 5, paragraphe 4, 7, paragraphe 5 et 7 bis, paragraphe 3, et sans préjudice de l'article 57, paragraphe 2, les certificats qui ne peuvent être délivrés conformément au présent règlement peuvent être délivrés sur la base des réglementations nationales applicables.»

9. L'article 10 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 5 est remplacé par le suivant:

«5. Lorsqu'un niveau de protection équivalent à celui atteint par l'application des règles arrêtées pour la mise en œuvre des articles 5, 6, 7 et 7 bis, peut être obtenu par d'autres moyens, les États membres peuvent, sans discrimination fondée sur la nationalité, accorder des agréments dérogeant à ces règles de mise en œuvre. En pareil cas, l'État membre concerné notifie à la Commission son intention d'accorder son agrément et indique les raisons justifiant la nécessité de la dérogation à la règle concernée, ainsi que les conditions fixées pour assurer un niveau équivalent de protection.»

b) un nouveau paragraphe 7 est ajouté:

«7. L'Agence peut aussi accorder des exemptions ou des agréments conformément aux paragraphes 3 et 5 lorsqu'elle agit en sa qualité d'autorité compétente. En pareil cas, les États membres et la Commission en sont avisés par l'Agence et la décision visée aux paragraphes 4 et 6 est prise conformément à la procédure visée à l'article 54, paragraphe 3.»

10. L'article 11 bis suivant est introduit:

«Article 11bis

Protection des informations

1. Lorsque les informations visées à l'article 11 ont été fournies volontairement par une personne physique, les rapports afférents sont désidentifiés quant à la source de ces informations.

2. Sans préjudice de la législation pénale applicable, les États membres s'abstiennent d'introduire des procédures concernant des infractions non préméditées ou involontaires dont ils viennent à avoir connaissance uniquement parce qu'elles lui ont été signalées en application du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre, à l'exception des cas de négligence grave.

3. Conformément aux procédures définies dans leurs législations et pratiques nationales, les États membres veillent à ce que les employés qui fournissent des informations en application du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre ne subissent aucun préjudice de la part de leur employeur, à l'exception des cas de négligence grave.»

11. Le point c) de l'article 13 est remplacé par le suivant:

«c) prendre les décisions requises concernant l'application des articles 15, 15 bis, 15 ter, 45 et 46.»

12. L'article 15 est modifié comme suit:

a) la première phrase du paragraphe 1 est remplacée par la suivante:

«Pour ce qui concerne les produits, pièces et équipements visés à l'article 4, paragraphe 1, points a) et b), l'Agence exécute pour le compte des États membres, le cas échéant et selon les spécifications de la convention de Chicago ou de ses annexes, les fonctions et les tâches qui sont celles de l'État de conception, de fabrication ou d'immatriculation lorsqu'elles se rapportent à l'approbation de la conception. À cette fin, elle doit en particulier:»

b) les points k) et l) suivants sont ajoutés au paragraphe 1:

«k) pour chaque aéronef pour lequel une autorisation de vol est requise pour un seul vol, déterminer les limites appropriées;

l) délivrer des autorisations de vol aux aéronefs lorsque de telles autorisations sont requises pour l'exécution d'une série de vols.»

c) un nouveau paragraphe 3 est ajouté:

«3. Pour ce qui concerne les aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, point b), l'Agence définit les exigences de formation appropriées pour la délivrance des qualifications à ajouter sur le certificat de personnel des personnes responsables de la remise en service de produits, pièces ou équipements après leur maintenance.»

13. L'article 15 bis suivant est introduit:

«Article 15 bis

Certification du personnel

1. Pour ce qui concerne les aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points a), b) et c), l'Agence définit les exigences appropriées en matière de formation pour la délivrance des qualifications individuelles requises pour leur exploitation.

2. Pour ce qui concerne le personnel visé à l'article 4, paragraphe 2 et les organismes, l'Agence:

- a) effectue, elle-même ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées, des inspections et des audits des organisations et organismes d'évaluation qu'elle a certifiés;
- b) délivre et renouvelle les certificats:
 - i) des organismes de formation de personnel et des centres aéromédicaux situés sur le territoire des États membres, si elle a été sollicitée à cet effet par l'État membre concerné;
 - (ii) des organisations de formation de personnel et des centres aéromédicaux situés hors du territoire des États membres;
 - (iii) des organismes d'évaluation, si elle a été sollicitée à cet effet par de tels organismes.
- c) modifie, limite, suspend ou retire tout certificat lorsque les conditions aux termes desquelles il a été délivré ne sont plus remplies, ou que la personne physique ou morale détenant le certificat ne remplit pas les obligations qui lui sont imposées par le présent règlement ou par ses règles de mise en œuvre.

3. Pour ce qui concerne les entraîneurs de vol synthétiques, l'Agence:

- a) effectue, elle-même ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées, des inspections techniques des équipements qu'elle a certifiés;
- b) délivre et renouvelle les certificats:
 - i) des entraîneurs de vol synthétiques situés sur le territoire des États membres, si elle a été sollicitée à cet effet par l'État membre concerné;
 - (ii) des entraîneurs de vol synthétiques utilisés par des organisations de formation qu'elle a certifiés ou qui sont situés hors du territoire des États membres;
- c) modifie, limite, suspend ou retire tout certificat lorsque les conditions aux termes desquelles il a été délivré ne sont plus remplies, ou que la personne physique ou morale détenant le certificat ne remplit pas les obligations qui lui sont imposées par le présent règlement ou par ses règles de mise en œuvre.»

14. L'article 15 ter suivant est introduit:

«Article 15 ter

Opérations

1. Pour ce qui concerne les aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points a) et b), l'Agence définit une liste minimale d'équipements de référence appropriée indiquant, pour chaque type d'aéronef, les éléments requis qui peuvent être temporairement hors de fonctionnement sans remettre en cause de manière significative le niveau de sécurité.

2. Pour ce qui concerne les opérateurs impliqués dans des opérations commerciales, l'Agence:

- a) effectue, elle-même ou par l'intermédiaire des autorités aéronautiques nationales ou d'entités qualifiées, des inspections et des audits des opérateurs qu'elle a certifiés;
- b) délivre et renouvelle les certificats:
 - i) des opérateurs situés sur le territoire des États membres, si elle a été sollicitée à cet effet par l'État membre concerné;
 - (ii) des opérateurs situés hors du territoire des États membres;
- c) modifie, limite, suspend ou retire tout certificat d'opérateur lorsque les conditions aux termes desquelles il a été délivré ne sont plus remplies, ou que la personne physique ou morale détenant le certificat ne remplit pas les obligations qui lui sont imposées par le présent règlement ou par ses règles de mise en œuvre.

3. L'Agence peut ordonner, moyennant une directive opérationnelle, qu'une opération soit interdite, limitée ou soumise à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité des opérations.

4. Pour ce qui concerne la limitation du temps de vol, l'Agence:

- a) établit et notifie les spécifications de certification applicables aux fins de garantir la conformité aux exigences essentielles.
- b) approuve les régimes individuels de spécification de temps de vol des opérateurs lorsque de tels régimes ne peuvent être approuvés en vertu d'une spécification de certification applicable.»

15. À l'article 29, le point a) du paragraphe 3 est remplacé par le point suivant:

- «a) approuver les mesures de l'Agence telles que spécifiées aux articles 13, 15, 15 bis et 15 ter dans les limites fixées par le présent règlement, ses règles de mise en œuvre et par toute législation applicable;»

16. Le paragraphe 1 de l'article 35 est remplacé par le suivant:

- «1. Les décisions de l'Agence prises sur la base des articles 15, 15 bis, 15 ter, 46 ou 53 sont susceptibles de recours.»

17. À l'article 46, la première phrase du paragraphe 1 est remplacée par la suivante:

- «1. Aux fins de l'application des articles 15, 15 bis et 15 ter, l'Agence peut effectuer elle-même ou charger les autorités aéronautiques nationales ou des entités qualifiées de toutes les enquêtes nécessaires dans le cadre des activités. Les enquêtes sont effectuées dans le respect des dispositions légales en vigueur dans l'État membre dans lequel elles doivent être menées. Les personnes mandatées à cet effet en vertu du présent règlement sont habilitées:»

18. Le paragraphe 3 suivant est ajouté à l'article 57:

- «3. La directive 2004/36/CE est abrogée avec effet au»

19. Le deuxième paragraphe de l'article 58 est remplacé par le suivant:

«Les articles 5 et 6, 7, 7 bis, 7 ter et 7 quater entrent en vigueur à compter des dates spécifiées dans les règles de mise en oeuvre.»

Article 2

L'annexe II au règlement (CE) n° 1592/2002 est modifiée par l'annexe I au présent règlement.

Article 3

Une nouvelle annexe III est ajoutée au règlement (CE) n° 1592/2002 conformément au texte de l'annexe II au présent règlement.

Article 4

Une nouvelle annexe IV est ajoutée au règlement (CE) n° 1592/2002 conformément au texte de l'annexe III au présent règlement.

Article 5

Entrée en vigueur

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 tous ses éléments et directement applicable dans tous les États membres.

Fait à Bruxelles, XX XX XXX

*Pour le Parlement européen,
Le président,*

*Pour le Conseil
Le président*

Annexe I

«Annexe II

Aéronefs visés à l'article 4(4)

Les aéronefs auxquels l'article 4, paragraphes 1, 2 et 3 ne s'applique pas comprennent les aéronefs qui figurent dans une ou plusieurs des catégories ci-dessous de la présente annexe:

a) les aéronefs présentant un intérêt historique qui satisfont aux critères ci-dessous:

(i) les aéronefs non complexes dont:

- la conception d'origine a été réalisée avant le 01.01.1955 et
- la production a cessé avant le 01.01.1975.

ou

(ii) les aéronefs présentant un intérêt historique manifeste, pour les raisons suivantes:

- leur participation à un événement historique remarquable; ou
- l'avancée importante qu'ils représentent dans le développement de l'aviation; ou
- le rôle important qu'ils ont joué dans les forces armées d'un État membre;

b) les aéronefs spécialement conçus ou modifiés à des fins de recherche ou d'expérience ou à des fins scientifiques, s'ils sont susceptibles d'être construits en nombre très limité;

c) les aéronefs dont au moins 51 % des éléments ont été construits par un amateur, une association d'amateurs à but non lucratif, pour leur usage propre, sans aucun objectif commercial;

d) les aéronefs qui ont été exploités à des fins militaires, sauf s'ils sont d'un type pour lequel une norme de conception a été adoptée par l'Agence;

e) les avions, hélicoptères et parachutes propulsés n'ayant pas plus de deux places et une masse au décollage maximale (MTOM), telle qu'enregistrée par les États membres, n'excédant pas:

i) 300 kg pour un avion/un hélicoptère terrestre monoplace;

(ii) 450 kg pour un avion/un hélicoptère terrestre biplace;

(iii) 330 kg pour un avion amphibie ou un hydravion à flotteurs/un hélicoptère monoplace;

(iv) 495 kg pour un avion amphibie ou un hydravion à flotteurs/un hélicoptère biplaces, à condition que, lorsqu'ils sont exploités en tant qu'hydravion à flotteurs/hélicoptère et en tant qu'avion terrestre/hélicoptère, leur masse au décollage maximale soit inférieure aux limites MTOM afférentes;

(v) 472,5 kg pour un avion terrestre biplace équipé d'un système de récupération totale par parachute installé sur la cellule;

(vi) 315 kg pour un avion terrestre monoplace équipé d'un système de récupération totale par parachute installé sur la cellule.

et, pour les avions dont la vitesse de décrochage ou la vitesse constante minimale de vol en configuration de décollage ne dépasse pas 35 nœuds en vitesse calibrée (VC)

f) les autogires mono- et biplaces ayant une masse au décollage maximale n'excédant pas 560 kg;

g) les planeurs dont la masse structurelle est inférieure à 80 kg en version monoplace ou à 100 kg en version biplace, y compris les deltaplanes;

h) les répliques d'aéronefs satisfaisant aux critères des points a) ou d) ci-dessus, dont la conception structurelle est similaire aux aéronefs originaux;

i) les aéronefs sans pilote dont la masse de service est inférieure à 150 kg;

j) tout autre aéronef dont la masse structurelle maximale, carburant compris, n'excède pas 70 kg.»

Annexe II

«Annexe III

Exigences essentielles pour la qualification des pilotes

1. Formation
 - 1.a. Généralités
 - 1.a.1. Toute personne qui entreprend une formation en vue de piloter un aéronef doit posséder un niveau d'éducation et des aptitudes physiques et mentales suffisants pour acquérir, retenir et faire preuve des connaissances théoriques et des compétences pratiques pertinentes.
 - 1.b. Connaissances théoriques
 - 1.b.1. Tout pilote doit acquérir et conserver un niveau de connaissances approprié aux fonctions exercées à bord des aéronefs et proportionnel aux risques liés au type d'activité concernée. De telles connaissances incluent au moins les éléments suivants:
 - i) droit aérien;
 - (ii) connaissance générale des aéronefs;
 - (iii) questions techniques relatives à la catégorie des aéronefs;
 - (iv) caractéristiques et planification de vol;
 - (v) performances et limites humaines;
 - (vi) météorologie;
 - (vii) navigation;
 - (viii) procédures opérationnelles, en ce compris la gestion des ressources;
 - (ix) mécanique du vol; et
 - (x) communications.
 - 1.c. Démonstration et conservation des connaissances théoriques
 - 1.c.1. L'acquisition et la mémorisation des connaissances théoriques doivent être démontrées par l'évaluation continue pendant la formation et, le cas échéant, par des examens.
 - 1.c.2. Un niveau approprié de connaissances théoriques doit être maintenu. La conformité doit être démontrée par des évaluations, des examens, des tests ou des contrôles réguliers. La fréquence des examens, tests ou contrôles doit être proportionnelle au niveau de risque lié à l'activité.
 - 1.d. Compétences pratiques

1.d.1. Tout pilote doit acquérir et conserver les compétences pratiques appropriées à l'exercice de ses fonctions à bord des aéronefs. De telles compétences doivent être proportionnelles aux risques liés au type d'activité exercée et couvrir, si cela est approprié aux fonctions exercées à bord des aéronefs, les éléments suivants:

- i) activités avant le vol et en vol, en ce compris les performances de l'aéronef, la détermination de la masse d'équilibrage, l'inspection et la maintenance des aéronefs, la gestion du carburant, l'appréciation des conditions météorologiques, la planification du trajet, la réglementation de l'espace aérien et la disponibilité des pistes;
- (ii) minimums opérationnels d'aérodrome et circuit de circulation;
- (iii) précautions et procédures d'évitement des collisions;
- (iv) contrôle des aéronefs par référence visuelle externe;
- (v) manœuvres en vol, en ce compris les situations critiques et manœuvres connexes "d'excursion", en fonction de la faisabilité technique;
- (vi) décollages et atterrissages normaux et par vent de travers;
- (vii) vol avec référence aux instruments uniquement, suivant le type d'activité;
- (viii) procédures opérationnelles, en ce compris les techniques d'équipe et la gestion des ressources, suivant le type d'opération, qu'elle soit monopilote ou multipilote;
- (ix) navigation et mise en œuvre des règles en matière de procédures aériennes et connexes, avec utilisation, selon le cas, de références visuelles ou d'aides à la navigation;
- (x) opérations en situation exceptionnelle et d'urgence, en ce compris les équipements de simulation de déficiences des aéronefs;
- (xi) conformité aux procédures des services de circulation aérienne et de communications;
- (xii) questions concernant les types ou les catégories spécifiques d'aéronefs; et
- (xiii) formation professionnelle pratique complémentaire pouvant être requise pour réduire les risques liés à des activités spécifiques.

1.e. Démonstration et conservation des compétences pratiques

1.e.1. Tout pilote démontre sa capacité à exécuter les procédures et manœuvres avec un degré de compétence approprié aux fonctions exercées à bord des aéronefs:

- i) en exploitant les aéronefs dans les limites de leurs capacités;
- (ii) en exécutant toutes les manœuvres avec souplesse et précision;
- (iii) en faisant preuve de sûreté de jugement et de professionnalisme aéronautique;

- (iv) en appliquant ses connaissances en aéronautique; et
- (v) en conservant en permanence le contrôle de l'aéronef d'une manière propre à assurer le bon résultat d'une procédure ou d'une manœuvre.

1.e.2. Un niveau approprié de connaissances théoriques est maintenu. La conformité est démontrée par des évaluations, des examens, des tests ou des contrôles réguliers. La fréquence des examens, tests ou contrôles est proportionnelle au niveau de risque lié à l'activité.

1.f. Aptitudes linguistiques

Sauf lorsque le risque afférent peut être réduit par d'autres moyens, tout pilote doit avoir démontré sa connaissance de la langue anglaise, ce qui doit inclure:

- i) la capacité de comprendre les documents d'information météorologique;
- (ii) l'utilisation des cartes aéronautiques de vol en route, de départ et d'approche et les documents connexes d'informations aéronautiques; et
- (iii) la capacité à communiquer en anglais avec d'autres équipages de conduite et le personnel des services de circulation aérienne pendant toutes les phases du vol, en ce compris la préparation au vol.

1.g. Entraîneurs de vol synthétiques

Lorsqu'un entraîneur de vol synthétique est utilisé pour la formation ou pour apporter la preuve de l'acquisition ou de la conservation des compétences pratiques, cet appareil doit être certifié à un niveau donné de performances dans les domaines pertinents à la réalisation de la tâche concernée. En particulier, la réplique de la configuration, des qualités de vol, des performances de l'aéronef et des systèmes de comportement doivent représenter adéquatement l'aéronef.

1.h. Cours de formation

1.h.1. La formation doit être acquise au moyen d'un cours de formation.

1.h.2. Tout cours de formation satisfait aux conditions suivantes:

- i) un manuel de cours est développé pour chaque type de cours; et
- (ii) le cours de formation comprend d'une part l'acquisition des connaissances théoriques et, d'autre part, la formation pratique en vol (en ce compris la formation sur entraîneur de vol synthétique), le cas échéant.

1.i. Instructeurs

1.i.1. Instruction théorique.

L'instruction théorique est dispensée par des instructeurs adéquatement qualifiés, qui:

- i) possèdent les connaissances appropriées dans le domaine d'instruction qui est dispensé; et

- (ii) sont en mesure d'utiliser les techniques d'instruction appropriées.

1.i.2. Formation pratique en vol et entraîneur de vol synthétique

La formation pratique en vol et sur entraîneur de vol synthétique est dispensée par des instructeurs adéquatement qualifiés qui possèdent les qualifications suivantes:

- i) ils satisfont aux exigences en matière de connaissances théoriques et d'expérience appropriées à l'instruction dispensée;
- (ii) ils sont en mesure d'utiliser les techniques pédagogiques appropriées;
- (iii) ils ont mis en pratique les techniques d'instruction relatives aux manœuvres et procédures de vol faisant l'objet de la formation au vol prévue;
- (iv) ils ont démontré leur capacité à instruire dans les domaines où une formation au vol doit être dispensée, en ce compris l'instruction concernant les procédures avant le vol, après le vol et au sol; et
- (v) ils suivent régulièrement des cours de recyclage pour garantir que les normes d'instruction sont actualisées en permanence.

Les instructeurs de vol doivent également être habilités à agir en tant que pilotes des aéronefs pour lesquels une formation est dispensée, à l'exception de la formation aux nouveaux types d'aéronefs.

1.j. Examineurs

1.j.1. Les personnes responsables de l'évaluation des compétence des pilotes doivent:

- i) satisfaire ou avoir satisfait aux exigences concernant les instructeurs de vol;
- (ii) être capables d'évaluer les performances des pilotes et de procéder aux tests et contrôles en vol.

2. Organismes de formation

2.a. Exigences concernant les organismes de formation

2.a.1. Tout organisme de formation dispensant une formation au pilotage satisfait aux exigences suivantes:

- i) il dispose de tous les moyens nécessaires pour assumer l'ensemble des responsabilités liées à son activité. De tels moyens comprennent, notamment, les éléments suivants: installations, personnel, équipement, outils et matériel, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données et informations pertinentes;
- (ii) il met en œuvre et assure la mise à jour d'un système de gestion relatif à la sécurité et aux normes de formation, et veille à l'amélioration permanente de ce système; et
- (iii) il prend des arrangements avec d'autres organismes pertinents, si besoin est, pour assurer le respect permanent de la conformité aux exigences ci-dessus.

3. Aptitude médicale

3.a. Critères médicaux

- 3.a.1. Tous les pilotes démontrent périodiquement leur aptitude médicale à exécuter leurs fonctions de manière satisfaisante, le type d'activité étant pris en compte. La conformité est démontrée par une évaluation appropriée basée sur les meilleures pratiques aéromédicales, en prenant en compte le type d'activité et l'éventuelle dégradation physique et mentale due à l'âge.

L'aptitude médicale, qui comprend l'aptitude physique et mentale, signifie être indemne de toute affection et de tout handicap rendant le pilote incapable:

- i) d'exécuter les tâches nécessaires pour exploiter un aéronef;
- (ii) d'exécuter les tâches assignées à tout moment; ou
- (iii) de percevoir correctement son environnement.

- 3.a.2. Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée, des mesures de limitation assurant une sécurité de vol équivalente peuvent être mises en œuvre.

3.b. Examineurs aéromédicaux

3.b.1 Tout examinateur aéromédical:

- i) est qualifié pour et autorisé à exercer la médecine;
- (ii) a reçu une formation en médecine aéronautique et suit régulièrement des cours de recyclage en médecine aéronautique pour garantir que les normes d'évaluation sont respectées;
- (iii) a acquis des connaissances et une expérience pratique des conditions dans lesquelles les pilotes exécutent leurs tâches.

3.c Centres aéromédicaux

3.c.1 Tout centre aéromédical satisfait aux conditions suivantes:

- i) il possède tous les moyens nécessaires pour assumer l'ensemble des responsabilités liées à ses privilèges. De tels moyens comprennent, notamment, les éléments suivants: installations, personnel, équipement, outils et matériel, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données et informations pertinentes;
- (ii) met en œuvre et assure la mise à jour d'un système de gestion relatif à la sécurité et aux normes d'évaluation médicale, et veille à l'amélioration permanente de ce système;
- (iii) prend des arrangements avec d'autres organismes pertinents, si besoin est, pour assurer le respect permanent de la conformité aux exigences ci-dessus.»

Annexe III

«*Annexe IV*»

Exigences essentielles relatives aux opérations aériennes

1. Généralités
 - 1.a. Tout vol ne peut avoir lieu que si les membres d'équipage et, suivant le cas, tout autre personnel opérationnel impliqué dans sa préparation et son exécution, connaissent parfaitement les lois, règlements et procédures régissant l'exécution de leurs tâches relativement aux zones à traverser, aux aérodromes à emprunter et aux installations de navigation aériennes y relatives.
 - 1.b. Tout vol est exécuté conformément aux procédures opérationnelles spécifiées dans le manuel de vol ou, le cas échéant, dans le manuel d'opérations pour la préparation et l'exécution du vol. Pour faciliter une telle conformité, un système de liste de vérification est prévu afin d'être utilisé, selon le cas, par les membres d'équipage à toutes les étapes de l'exploitation de l'aéronef dans des conditions et situations normales, anormales et d'urgence. Des procédures sont établies pour toute situation d'urgence raisonnablement prévisible.
 - 1.c. Avant tout vol, les rôles et les tâches de chacun des membres de l'équipage sont déterminés. Le pilote commandant de bord est responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef et de la sécurité de tous les membres d'équipage, des passagers et du fret transportés.
 - 1.d. Les produits ou substances pouvant constituer un risque significatif pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement, tels que les marchandises dangereuses, les armes et les munitions, ne sont pas transportés par avion, à moins que des procédures et instructions spécifiques de sécurité soient appliquées pour réduire les risques y relatifs.
 - 1.e. Toutes les données, références et informations et tous les documents nécessaires à l'enregistrement du respect des conditions spécifiées au point 2.c sont conservés pour chaque vol et de façon à ce qu'ils soient disponibles pendant une période minimale compatible avec le type d'opération.
2. Préparation du vol
 - 2.a. Tout vol ne peut commencer qu'après vérification, par tout moyen raisonnable disponible, que toutes les conditions suivantes sont remplies:
 - 2.a.1. Les installations adéquates directement requises pour le vol et pour une conduite sûre de l'aéronef, en ce compris les installations de communication et les aides à la navigation, sont disponibles pour l'exécution du vol, et la documentation AIS disponible est prise en compte.
 - 2.a.2. L'équipage est parfaitement au fait et les passagers sont informés de la localisation et de l'utilisation de l'équipement de secours pertinent. Des renseignements suffisants concernant les procédures d'urgence et l'utilisation de l'équipement de sécurité de la cabine sont fournis à l'équipage et aux passagers sous la forme des informations spécifiées.

2.a.3. Le pilote commandant de bord vérifie que:

- i) l'aéronef satisfait aux conditions de navigabilité spécifiées au point 6;
- (ii) si cela est requis, l'aéronef est dûment enregistré et les certificats appropriés correspondant à cette exigence sont disponibles à bord de l'aéronef;
- (iii) les instruments et l'équipement tels que spécifiés au point 5 requis pour l'exécution du vol sont installés dans l'aéronef et sont opérationnels, sauf autorisation d'y renoncer par la LME applicable ou un document équivalent;
- (iv) la masse de l'aéronef et la localisation du centre de gravité sont tels que le vol peut être exécuté dans les limites prescrites par la documentation de navigabilité;
- (v) tous les bagages de cabine, bagages à main et fret sont correctement chargés et arrimés; et
- (vi) les limites d'utilisation de l'aéronef telles que spécifiées au point 4 ne sont dépassées à aucun moment du vol.

2.a.4. Les informations concernant les conditions météorologiques de départ, de destination et, le cas échéant, les aérodromes de dégagement, ainsi que les conditions en route, sont à la disposition des équipages de conduite. Une attention spéciale sera portée aux conditions atmosphériques potentiellement dangereuses.

2.a.5. En cas de vol dans des conditions de givrage constatées ou possibles, l'aéronef doit être certifié, équipé et/ou traité pour être piloté en sécurité dans de telles conditions.

2.a.6. Pour les vols basés sur les règles de navigation à vue, les conditions météorologiques pendant le trajet doivent être telles qu'elles permettent la conformité avec ces règles. Pour les vols basés sur les règles de navigation aux instruments, une destination et, lorsqu'il y a lieu, un/des aérodrome(s) de dégagement où l'aéronef peut atterrir sont sélectionnés, en prenant en compte, en particulier, les prévisions météorologiques, les disponibilités en équipement de navigation aérienne, les disponibilités en matière d'installations au sol et les procédures de navigation aux instruments approuvées par l'État de destination et/ou de localisation de l'aérodrome de dégagement.

2.a.7 La quantité de carburant embarquée doit être suffisante pour garantir que le vol prévu peut être achevé en toute sécurité, en prenant en compte les conditions météorologiques, tout élément affectant les performances de l'aéronef et tout délai pouvant survenir en vol. En outre, une réserve de carburant est prévue pour les situations impondérables. Des procédures de gestion en vol du carburant sont établies lorsqu'il y a lieu.

3. Opérations aériennes

3.a. Pour ce qui concerne les opérations aériennes, toutes les conditions suivantes doivent être satisfaites:

3.a.1. En fonction du type d'aéronef, pendant le décollage et l'atterrissage, et chaque fois que le pilote commandant de bord l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, chaque

membre d'équipage est assis à son poste d'équipage et utilise les systèmes de retenue fournis, suivant le type d'aéronef.

- 3.a.2. Tous les membres des équipages de conduite prévus pour être en service au poste de pilotage sont et restent à leur poste, avec leur ceinture de sécurité attachée, sauf pour les nécessités physiologiques ou opérationnelles survenant en route.
- 3.a.3. En fonction du type d'aéronef, avant le décollage et l'atterrissage, pendant la circulation au sol et chaque fois qu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, le pilote commandant de bord veille à ce que chaque passager occupe un siège ou une couchette avec sa ceinture de sécurité adéquatement attachée.
- 3.a.4. Tout vol est effectué de telle sorte que l'aéronef reste à une distance appropriée des autres aéronefs et que le dégagement de tout obstacle soit assuré pendant toutes les phases du vol. Une telle distance est au moins équivalente à celles exigées par les règles de l'air applicables.
- 3.a.5. Tout vol ne peut être poursuivi que si les conditions connues continuent à être au moins équivalentes à celles spécifiées au point 2. En outre, pour tout vol basé sur les règles de la navigation aux instruments, la manœuvre d'approche d'un aérodrome ne peut être poursuivie au-dessous de certaines altitudes spécifiées ou au-delà d'une certaine position, si les critères de visibilité prescrits ne sont pas satisfaits.
- 3.a.6. En cas d'urgence, le pilote commandant de bord veille à ce que tous les passagers soient informés de toute mesure d'urgence, de manière appropriée aux circonstances.
- 3.a.7. Le pilote commandant de bord prend toutes les mesures nécessaires pour minimiser les conséquences sur le vol de tout comportement perturbateur de la part d'un passager.
- 3.a.8. Tout aéronef ne peut circuler sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, ou son rotor ne peut être mis en route, que si la personne qui est aux commandes possède les qualifications appropriées.
- 3.a.9. Les procédures applicables de gestion du carburant en vol sont appliquées lorsqu'elles sont pertinentes.

4. Performances et limites d'utilisation des aéronefs

- 4.a. Tout aéronef est piloté conformément à sa documentation de navigabilité et à toutes les procédures et limites afférentes, telles qu'indiquées dans son manuel de vol approuvé ou toute documentation équivalente, suivant le cas. Le manuel de vol ou toute documentation équivalente sont à la disposition de l'équipage et sont tenus à jour pour chaque aéronef.
- 4.b. Tout aéronef est piloté conformément à la documentation applicable en matière d'environnement.
- 4.c. Tout vol ne peut commencer ou être poursuivi que si les performances prévues de l'aéronef, compte tenu de tous les facteurs qui affectent significativement son niveau de performances, permettent d'exécuter toutes les phases du vol dans le cadre des distances/zones applicables et des dégagements d'obstacles à la masse d'exploitation

prévue. Les facteurs de performance qui affectent significativement le décollage, le vol en route et l'approche/atterrissage sont, en particulier:

- i) les procédures opérationnelles;
- (ii) l'altitude-pression de l'aérodrome;
- (iii) la température;
- (iv) le vent;
- (v) la taille, la pente et les conditions de la zone de décollage/atterrissage;
- (vi) l'état de la cellule, le groupe moteur ou les systèmes, compte tenu de leur éventuelle détérioration.

4.c.1. De tels facteurs sont pris en compte directement en tant que paramètres opérationnels, ou indirectement, moyennant des tolérances ou des marges qui peuvent être prévues dans la programmation des données de performances, en fonction du type d'opération.

5. Instruments, données et équipement

5.a. Tout aéronef est équipé de tous les équipements de navigation, de communication et autres nécessaires au vol prévu, en prenant en compte les règlements relatifs à la circulation aérienne et les règles de l'air applicables pendant toute phase du vol.

5.b. Lorsque cela est pertinent, tout aéronef est pourvu de tous les équipements de sécurité, médicaux, d'évacuation et de survie nécessaires, en prenant en compte les risques liés aux zones d'opération, aux trajets de vol, à l'altitude du vol et à la durée du vol.

5.c. Toutes les données nécessaires à l'exécution du vol par l'équipage sont mises à jour et sont disponibles à bord de l'aéronef, en prenant en compte les risques liés aux zones d'opération, aux trajets de vol, à l'altitude du vol et à la durée du vol.

6. Permanence de la navigabilité

6.a. Tout aéronef ne peut être utilisé que lorsque les conditions suivantes sont remplies:

- i) l'aéronef est en bonne condition de navigabilité;
- (ii) l'équipement opérationnel et d'urgence nécessaire à l'exécution du vol prévu est en bon état de service;
- (iii) le document de navigabilité de l'aéronef est valable; et
- (iv) la maintenance de l'aéronef est exécutée conformément à son programme de maintenance.

6.b. Avant chaque vol, l'aéronef fait l'objet d'une inspection pré-vol, afin de déterminer s'il est en bon état de vol.

6.c. Le programme de maintenance inclut, en particulier, les tâches et intervalles de maintenance, notamment ceux qui sont spécifiés comme étant obligatoires dans les instructions aux fins de la permanence de la navigabilité.

- 6.d. Tout aéronef ne peut être utilisé que lorsqu'il est entretenu et remis en service par des personnes ou des organismes qualifiés pour ces tâches. Le document signé de remise en service contient, en particulier, la description des principales tâches de maintenance effectuées.
- 6.e. Tous les documents démontrant la navigabilité de l'aéronef sont conservés jusqu'à ce que les informations qu'ils contiennent soient remplacées par de nouvelles informations équivalentes en portée et en détails, mais ils sont conservés au moins un an dans le cas de rapports de maintenance détaillés. Lorsqu'un aéronef est définitivement retiré du service, une période minimale de 90 jours est applicable. Lorsque l'aéronef est loué, tous les rapports démontrant sa navigabilité sont conservés au minimum pendant toute la durée de la location.
- 6.f. Toute modification et toute réparation satisfait aux exigences essentielles de navigabilité. Les données justificatives démontrant la conformité aux exigences de navigabilité sont conservées.
7. Membres d'équipage
- 7.a. Le nombre de membres et la composition de l'équipage sont déterminés en prenant en compte:
- i) les limites de certification de l'aéronef, en ce compris, le cas échéant, la démonstration pertinente de procédure d'évacuation d'urgence;
 - (ii) la configuration de l'aéronef;
 - (iii) le type et la durée des opérations.
- 7.b. Les membres de l'équipage de cabine:
- i) sont formés et contrôlés régulièrement afin d'atteindre et de maintenir le niveau adéquat de compétences nécessaire pour exécuter les tâches de sécurité qui leur sont assignées;
 - (ii) sont périodiquement évalués au plan médical, de manière à exécuter en toute sécurité les tâches de sécurité qui leur sont assignées. La conformité est démontrée par une évaluation appropriée basée sur les meilleures pratiques aéromédicales.
- 7.c. Le pilote commandant de bord est habilité à donner tous les ordres et à prendre toute mesure appropriée aux fins de la sécurité de l'opération et de la sécurité de l'aéronef et des personnes et/ou des biens transportés.
- 7.d. En cas de situation d'urgence mettant en danger l'opération ou la sécurité de l'aéronef et/ou des personnes se trouvant à bord, le pilote commandant de bord prend toute mesure qu'il considère nécessaire dans l'intérêt de la sécurité. Lorsque de telles mesures impliquent une violation des réglementations ou procédures locales, le pilote commandant de bord est tenu d'en aviser les autorités locales compétentes dans les plus brefs délais.
- 7.e. Aucune situation d'urgence hors de la normale ne peut être simulée lorsque des passagers ou du fret sont transportés.

- 7.f. Aucun membre d'équipage ne doit laisser sa capacité d'exécution des tâches/de prise de décision se détériorer au point de mettre en danger la sécurité du vol à cause des effets de la fatigue, d'une accumulation de fatigue, du manque de sommeil, du nombre de secteurs de vol, de vols de nuit, etc. Les périodes de repos doivent être suffisamment longues pour permettre aux membres d'équipage d'éliminer les effets des tâches précédentes et d'être dispos au début de la période de service de vol suivante.
- 7.g. Les membres d'équipage ne doivent pas exécuter les tâches qui leur sont assignées à bord d'un aéronef lorsqu'ils sont sous l'influence de psychotropes ou de l'alcool ou inaptes du fait d'une blessure, de la fatigue, d'un médicament, d'une maladie ou autres causes similaires;
8. Exigences complémentaires relatives aux opérations à des fins commerciales et à la conduite d'aéronefs à motorisation complexe
- 8.a. Les opérations à des fins commerciales et la conduite d'aéronefs à motorisation complexe ne sont entreprises que si les conditions suivantes sont satisfaites:
- 8.a.1. l'opérateur possède, directement ou indirectement par le biais de contrats, les moyens nécessaires et en rapport avec l'importance et la portée des opérations. De tels moyens comprennent, notamment, les éléments suivants: aéronefs, installations, personnel, équipement, documentation relative aux tâches, aux responsabilités et aux procédures, accès aux données et registres pertinents.
- 8.a.2. l'opérateur emploie uniquement du personnel adéquatement qualifié et formé et met en œuvre et assure la mise à jour des programmes de formation et de contrôle pour les membres d'équipage et autres personnels concernés.
- 8.a.3. l'opérateur établit une liste minimale d'équipements (LME) ou un document équivalent, en prenant en compte ce qui suit:
- i) le document prévoit l'exploitation de l'aéronef aux conditions spécifiées avec des instruments particuliers, des éléments d'équipement ou des fonctions inopérantes au commencement du vol;
 - (ii) un document est préparé pour chaque aéronef, en prenant en compte les conditions opérationnelles et de maintenance pertinentes de l'opérateur;
 - (iii) la LME est basée sur la liste minimale d'équipements de référence (LMER), si elle existe, et elle ne peut pas être moins restrictive que la LMER;
- 8.a.4. l'opérateur met en œuvre et assure la mise à jour d'un système de gestion visant à assurer la conformité à ces exigences essentielles en matière d'opérations et veille à l'amélioration permanente de ce système;
- 8.a.5. l'opérateur établit et assure la mise à jour d'un programme de prévention des accidents et de sécurité, comprenant un programme de signalement des incidents, à utiliser par le système de gestion afin de contribuer à l'amélioration permanente de la sécurité des opérations.
- 8.b. Toute opération à des fins commerciales et la conduite d'aéronefs à motorisation complexe est entreprise uniquement sur la base d'un manuel d'opérations de l'opérateur. Un tel manuel contient toutes les instructions, informations et procédures

relatives à tout aéronef exploité et nécessaires au personnel chargé d'exécuter les opérations. Les limitations applicables au temps de vol, aux périodes de service en vol et de périodes de repos des membres d'équipage y sont spécifiées. Le manuel d'opérations et ses révisions satisfont au manuel de vol approuvé et il est modifié en fonction des besoins.

- 8.c. L'opérateur établit des procédures appropriées visant à minimiser les conséquences sur la sécurité des opérations aériennes de tout comportement perturbateur de la part d'un passager.
- 8.d. L'opérateur développe et assure la mise à jour des programmes de sécurité adaptés aux aéronefs et au type d'opération, en ce compris notamment:
- i) la sécurité du poste de pilotage;
 - (ii) la liste de vérification pour procédure d'exploration des aéronefs;
 - (iii) programmes de formation;
 - (iv) la protection de systèmes électroniques et informatiques pour prévenir toute interférence et corruption intentionnelle du système;
 - (v) les rapports sur les actes d'interférence illégaux.

Au cas où les mesures de sécurité affecteraient négativement la sécurité des opérations, les risques doivent être évalués et des procédures appropriées développées pour réduire les risques en matière de sécurité; ceci peut nécessiter l'utilisation d'un équipement spécialisé.

- 8.e. L'opérateur désigne le pilote commandant de bord parmi les membres de l'équipage de conduite.
- 8.f. La prévention de la fatigue est gérée moyennant un système d'établissement des horaires. Pour un vol, ou une série de vols, un tel système d'établissement des horaires traite les temps de vol, les périodes de service de vol, les périodes de service et les périodes de repos adaptées. Les limites établies dans le cadre du système d'établissement des horaires prennent en compte tous les facteurs pertinents contribuant à la fatigue tels que, en particulier, le nombre de secteurs parcourus en vol, les décalages horaires, le manque de sommeil, les perturbations des cycles de l'horloge biologique, le travail de nuit, les positions, l'accumulation de temps de service pendant certaines périodes, le partage des tâches attribuées entre les membres d'équipage, ainsi que des dispositions de renforcement des équipages.
- 8.g. Les tâches spécifiées au point 6.a. et celles décrites aux points 6.d. et 6.e. sont contrôlées par un organisme responsable de la gestion de la permanence de la navigabilité qui, en plus de satisfaire aux exigences de l'annexe I point 3.a, remplit les conditions suivantes:
- i) l'organisme est qualifié pour la maintenance des produits, pièces et équipements dont la responsabilité lui incombe, ou il a conclu un contrat avec un organisme qualifié pour ces produits, pièces et équipements;

- (ii) l'organisme élabore un manuel d'organisme à l'usage et pour l'orientation du personnel concerné donnant une description de toutes les procédures appliquées par l'organisme en matière de permanence de la navigabilité, en ce compris, s'il y a lieu, une description des accords administratifs entre l'organisme et l'organisme de maintenance qualifié.»