

RÈGLEMENT (UE) N° 71/2014 DE LA COMMISSION

du 27 janvier 2014

modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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/CE⁽¹⁾, et notamment son article 8, paragraphe 5, et son article 10, paragraphe 5,

(6) L'Agence a élaboré des projets de règles de mise en œuvre sur le concept des données d'adéquation opérationnelle, qu'elle a soumis à la Commission sous la forme d'un avis⁽³⁾ conformément à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008.

considérant ce qui suit:

(7) Il y a donc lieu de modifier le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission⁽⁴⁾ en conséquence.

(1) L'article 5 du règlement (CE) n° 216/2008 portant sur 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.

(8) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 65 du règlement (CE) n° 216/2008,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

(2) L'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») a estimé qu'il était nécessaire de modifier le règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission⁽²⁾ pour permettre à l'Agence d'approuver les données d'adéquation opérationnelle dans le cadre du processus de certification de type.

Le règlement (UE) n° 965/2012 est modifié comme suit:

(3) Les données d'adéquation opérationnelle devraient comprendre les éléments obligatoires pour la liste minimale d'équipements de référence (LMER), 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 (LME) et des cours de formation des équipages par les exploitants.

1) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

*«Article 9***Listes minimales d'équipements**

Les listes minimales d'équipements (LME) approuvées par l'État de l'exploitant ou l'État d'immatriculation avant l'entrée en application du présent règlement sont réputées approuvées conformément au présent règlement et peuvent continuer à être utilisées par l'exploitant.

(4) Les exigences applicables à la mise en place d'une LME, 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 et des mesures transitoires devraient être ajoutées en cas d'indisponibilité des données d'adéquation opérationnelle.

Après l'entrée en vigueur du présent règlement, toute modification apportée à la LME visée au premier alinéa, pour laquelle une liste minimale d'équipements de référence (LMER) est dressée au titre des données d'adéquation opérationnelle conformément au règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission^(*), s'effectue en application de la section 2, point ORO.MLR.105, de l'annexe III du présent règlement dans les meilleurs délais et au plus tard le 18 décembre 2017 ou deux ans après l'approbation des données d'adéquation opérationnelle, au dernier des termes échus.

(5) 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

⁽³⁾ Avis n° 07/2011 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 13 décembre 2011, consultable à partir du site <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>

⁽⁴⁾ JO L 296 du 25.10.2012, p. 1.

⁽¹⁾ JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ JO L 224 du 21.8.2012, p. 1.

Toute modification apportée à une LME visée au premier alinéa, pour laquelle aucune LMER n'a été dressée au titre des données d'adéquation opérationnelle, continue de s'effectuer selon la LMER acceptée par l'État de l'exploitant ou l'État d'immatriculation, selon le cas.

(*) JO L 224 du 21.8.2012, p. 1.»

2) Un nouvel article 9 bis est inséré:

«Article 9 bis

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

Les exploitants veillent à ce que 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 FC et CC de l'annexe III, laquelle n'incluait pas les matières obligatoires établies selon les données d'adéquation opérationnelle appropriées, suivent une formation couvrant ces matières obligatoires, entreprise au plus tard le 18 décembre 2017 ou deux ans après l'approbation des données d'adéquation opérationnelle, au dernier des termes échus.»

3) L'annexe III (partie ORO) est modifiée conformément à l'annexe I du présent règlement.

4) L'annexe V (partie SPA) est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement.

Article 2

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 tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 27 janvier 2014.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

ANNEXE I

L'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) n° 965/2012 est modifiée comme suit:

1) Au point ORO.GEN.160, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Sans préjudice des dispositions du point a), l'exploitant 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 ou événement qui mettrait en évidence des informations imprécises, incorrectes ou ambiguës contenues dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (UE) n° 748/2012 ou toute autre circonstance anormale qui a ou pourrait avoir mis en danger l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef, mais qui n'a pas débouché sur un accident ou un incident grave.»

2) Le point ORO.MLR.105 est modifié comme suit:

a) le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Une liste minimale d'équipement (LME) est établie conformément au point 8.a.3. de l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008, reposant sur la liste minimale d'équipements de référence (LMER) pertinente, telle que définie dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (UE) n° 748/2012.»

b) au point j), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) les instruments, équipements ou fonctions concernés entrent dans le champ d'application de la LMER comme défini au point a);».

3) Au point ORO.FC.140, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Les membres de l'équipage de conduite qui exercent 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 en termes de formation, de contrôle et d'expérience récente sont définis dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (UE) n° 748/2012 pour les types ou variantes pertinents.»

4) Au point ORO.FC.145, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Lorsqu'il établit les programmes et plans de formation, l'exploitant inclut les éléments appropriés définis dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (UE) n° 748/2012.»

5) Au point ORO.FC.220, le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) Dans le cas d'avions, les pilotes qui se sont vu délivrer une qualification de type reposant sur une formation à temps de vol zéro (ZFTT):

1) commencent à effectuer des vols de ligne sous supervision au plus tard 21 jours après avoir accompli l'examen pratique ou après avoir suivi la formation correspondante dispensée par l'exploitant. Le contenu d'un tel stage est décrit dans le manuel d'exploitation;

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 siège de pilote. 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 (UE) n° 748/2012. Si lesdits décollages et atterrissages n'ont pas été effectués dans les 21 jours, l'exploitant prévoit un stage de remise à niveau dont le contenu est décrit dans le manuel d'exploitation;

- 3) effectuent les quatre premiers décollages et atterrissages du LIFUS dans un avion sous la supervision d'un TRI(A) occupant l'autre siège de pilote. 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 (UE) n° 748/2012.»
- 6) Au point ORO.CC.125, le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) Lorsqu'il établit les programmes et plans de formation relatifs à la formation propre au type d'aéronef et au stage d'adaptation de l'exploitant, l'exploitant inclut, s'ils sont disponibles, les éléments appropriés définis dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (UE) n° 748/2012.»
- 7) Au point ORO.CC.130, le point c) est remplacé par le texte suivant:
- «c) Lorsqu'il établit les programmes et les plans de la formation aux différences concernant une variante d'un type d'aéronef en cours d'exploitation, l'exploitant inclut, s'ils sont disponibles, les éléments appropriés définis dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (UE) n° 748/2012.»
- 8) Au point ORO.CC.250 b), le point 1) est remplacé par le texte suivant:
- «1) chaque aéronef comme un type ou une variante, compte tenu, lorsqu'ils sont disponibles, des éléments appropriés définis dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (UE) n° 748/2012 en ce qui concerne le type ou la variante d'aéronef en question; et».

ANNEXE II

L'annexe V (partie SPA) du règlement (UE) n° 965/2012 est modifiée comme suit:

- 1) Au point SPA.GEN.105 b), le point 2) est remplacé par le texte suivant:
- «2) prise en compte des éléments appropriés définis dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (UE) n° 748/2012.»
- 2) Le point SPA.GEN.120 est remplacé par le texte suivant:
- «SPA.GEN.120 Maintien de la validité d'un agrément spécifique**
- Les 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 appropriés définis dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (UE) n° 748/2012.»
-