

RÈGLEMENT (UE) 2015/140 DE LA COMMISSION**du 29 janvier 2015****modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne le concept de compartiment stérile de l'équipage de conduite et corrigeant ce règlement**

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

considérant ce qui suit:

- (1) Les exploitants et le personnel qui participent à l'exploitation de certains aéronefs doivent satisfaire aux exigences essentielles établies à l'annexe IV, point 8.b, du règlement (CE) n° 216/2008.
- (2) Le règlement (UE) n° 965/2012 ⁽²⁾ de la Commission établit les conditions nécessaires à une exploitation sûre des aéronefs.
- (3) Afin d'atténuer les risques liés aux erreurs causées par une perturbation ou une distraction de l'équipage de conduite pendant certaines phases de vol, il convient d'obliger les exploitants à faire en sorte que l'équipage de conduite ne soit pas requis d'accomplir, durant les phases critiques de vol, d'autres tâches, que celles qui sont nécessaires à l'exploitation sûre des aéronefs.
- (4) Le règlement (UE) n° 965/2012 fixe une limite au nombre de personnes pouvant se trouver à bord. Toutefois, cette limite ne se justifie pas par des raisons de sécurité. L'article 5, paragraphe 7, dudit règlement doit par conséquent être adapté.
- (5) Le règlement (UE) n° 71/2014 ⁽³⁾ de la Commission a inséré un article 9 bis dans le règlement (UE) n° 965/2012. Le règlement de la Commission (UE) n° 83/2014 ⁽⁴⁾ a inséré ultérieurement un deuxième article 9 bis qui aurait dû être numéroté «article 9 ter». Dans l'intérêt de la clarté et de la sécurité juridique, cet article 9 bis tel qu'inséré par le règlement (UE) n° 83/2014 doit être remplacé et correctement numéroté.
- (6) Pour des raisons de sécurité juridique et aux fins de cohérence avec les termes utilisés dans le règlement (CE) n° 216/2008, il est nécessaire, dans certaines langues, de corriger certains termes utilisés dans le règlement (UE) n° 965/2012.
- (7) Il convient dès lors de modifier et de corriger le règlement (UE) n° 965/2012 en conséquence.
- (8) Les mesures prévues au présent règlement reposent sur l'avis ⁽⁵⁾ émis par l'Agence européenne de la sécurité aérienne conformément à l'article 17, paragraphe 2, point b), et à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008.
- (9) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 65 du règlement (CE) n° 216/2008,

⁽¹⁾ JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 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 (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

⁽³⁾ 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 (JO L 23 du 28.1.2014, p. 27).

⁽⁴⁾ Règlement (UE) n° 83/2014 de la Commission du 29 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 (JO L 28 du 31.1.2014, p. 17).

⁽⁵⁾ Avis n° 05/2013 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 10 juin 2013 en vue d'un règlement de la Commission établissant les modalités d'exécution pour les procédures relatives au concept de compartiment stérile de l'équipage de conduite.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

1. L'article 5 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les exploitants d'avions et hélicoptères motorisés autres que complexes et de ballons et planeurs utilisés à des fins non commerciales, y compris à des fins non commerciales spécialisées, exploitent ces aéronefs conformément aux dispositions de l'annexe VII.»;

b) au paragraphe 5, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) les autres avions et hélicoptères ainsi que les ballons et planeurs conformément aux dispositions de l'annexe VII.»

c) au paragraphe 7, la deuxième phrase est remplacée par le texte suivant:

«En dehors des membres de l'équipage, les personnes autres que celles indispensables à l'exécution de la mission ne sont pas transportées à bord.»

2. L'article 6 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«2. Dans le cas des avions, par dérogation à l'article 5, paragraphe 1, les aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 216/2008, lorsqu'ils sont exploités à des fins de CAT, ne peuvent l'être que dans les conditions établies dans la décision C(2009) 7633 de la Commission du 14 octobre 2009.»

b) au paragraphe 4 bis, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«4 bis Par dérogation à l'article 5, paragraphes 1 et 6, les exploitations suivantes d'avions et hélicoptères motorisés autres que complexes, de ballons et de planeurs, peuvent être effectuées conformément à l'annexe VII.».

3. L'article 9 bis tel qu'inséré par le règlement (UE) n° 83/2014 est remplacé par le texte suivant:

«Article 9 ter

Révision

L'Agence effectue un examen continu de l'efficacité des dispositions concernant les limitations des temps de vol et de service et les exigences en matière de repos figurant aux annexes II et III. L'Agence présente un premier rapport sur les résultats de cet examen, le 18 février 2019 au plus tard.

Cet examen, auquel sont associés des experts scientifiques, se fonde sur des données opérationnelles collectées sur le long terme, avec l'aide des États membres, après la date d'application du présent règlement.

L'examen évalue l'incidence des éléments suivants au moins, sur la vigilance du personnel navigant:

a) services d'une durée supérieure à 13 heures, aux horaires les plus favorables de la journée;

b) services d'une durée supérieure à 10 heures, aux horaires les moins favorables de la journée;

c) services d'une durée supérieure à 11 heures pour les membres d'équipage dont l'état d'acclimatation est inconnu;

d) services comportant un nombre élevé d'étapes (supérieur à 6);

- e) services de garde, tels que réserves, suivis de services de vols, et
 - f) horaires perturbateurs.»
4. Les annexes I, III, IV, VI et VIII sont modifiées conformément à l'annexe I du présent règlement.

Article 2

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

1. L'article 6, paragraphe 7, est remplacé par le texte suivant:

«7. Par dérogation au point SPA.PBN.100 PBN de l'annexe V, l'exploitation d'avions motorisés autres que complexes à des fins non commerciales dans un espace aérien désigné, sur des routes ou conformément à des procédures données pour lesquels des spécifications reposant sur une navigation fondée sur les performances (PBN) sont établies reste soumise aux conditions définies par la législation nationale des États membres jusqu'à l'adoption et la mise en application des modalités d'exécution s'y rapportant.»

2. Les annexes II, III, IV, VII et VIII sont corrigées comme indiqué à l'annexe II du présent règlement.

Article 3

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

Toutefois, l'article 1^{er}, point 3), s'applique à partir du 18 février 2016.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 29 janvier 2015.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE I

Les annexes I, III, IV, VI et VIII du règlement (UE) n° 965/2012 sont modifiées comme suit:

1. À l'annexe I, le point 109 *bis*) suivant est ajouté:

«109 *bis*) “compartiment stérile de l'équipage de conduite” désigne toute période pendant laquelle les membres de l'équipage de conduite ne doivent pas être perturbés ou distraits, sauf pour des raisons critiques liées à l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef ou à la sécurité des occupants;»

2. À l'annexe III (PARTIE ORO):

a) au point ORO.GEN.110, le point f) est remplacé par le texte suivant:

«f) L'exploitant établit des procédures et des consignes en vue d'exploiter chaque type d'aéronef en toute sécurité, définissant les tâches et responsabilités des membres d'équipage et du personnel au sol, pour tous les types d'opérations au sol et en vol. Ces procédures et consignes n'imposent pas aux membres d'équipage d'effectuer, pendant les phases critiques de vol, des activités autres que celles nécessaires à l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef. Des procédures et consignes doivent également être prévues concernant le concept de compartiment stérile de l'équipage de conduite.»

b) au point ORO.MLR.105, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Une liste minimale d'équipements (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 les données établies conformément au règlement (UE) n° 748/2012. Si aucune LMER n'a été établie dans le cadre des données d'adéquation opérationnelle, la LME peut reposer sur la LMER pertinente acceptée par l'État de l'exploitant ou l'État d'immatriculation, selon le cas.»

3. À l'annexe IV (PARTIE CAT), le point suivant est ajouté:

«CAT.GEN.MPA.124 Roulage des aéronefs

L'exploitant établit des procédures de roulage des aéronefs afin de garantir une exploitation en toute sécurité et d'améliorer la sécurité sur les pistes.»

4. À l'annexe VI (PARTIE NCC), le point suivant est ajouté:

«NCC.GEN.119 Roulage des aéronefs

L'exploitant établit des procédures de roulage afin de garantir une exploitation en toute sécurité et d'améliorer la sécurité sur les pistes.»

5. À l'annexe VIII (PARTIE SPO), le point suivant est ajouté:

«SPO.GEN.119 Roulage des aéronefs

L'exploitant établit des procédures de roulage des aéronefs afin de garantir une exploitation en toute sécurité et d'améliorer la sécurité sur les pistes.»

ANNEXE II

Les annexes II, III, IV, VII et VIII du règlement (UE) n° 965/2012 sont corrigées comme suit:

1. À l'annexe II:

a) au point ARO.GEN.220 a), le point 8) est remplacé par le texte suivant:

«8) la surveillance de l'exploitation d'aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes par des exploitants de transport aérien non commercial;»

b) au point ARO.GEN.300 a), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) le maintien de la conformité des exploitants d'aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes à des fins non commerciales avec les exigences applicables; et»

2. À l'annexe III:

a) au point ORO.GEN.110 k), le point ii) est remplacé par le texte suivant:

«ii) des hélicoptères motorisés autres que complexes, monomoteurs, ayant une MOPSC de 5 ou moins,»

b) au point ORO.FC.005 b), le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) des opérations de transport aérien commercial de passagers effectuées selon les règles de navigation à vue (VFR) de jour, au départ et à destination du même aéroport ou site d'exploitation et dans une zone locale définie par l'autorité compétente, avec

— des avions monomoteurs à hélice ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 5 700 kg et une MOPSC de 5, ou

— des hélicoptères motorisés autres que complexes, monomoteurs, ayant une MOPSC de 5;»

c) au point ORO.FC.105 d), le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) opérations de transport aérien commercial de passagers effectuées en VFR de jour, au départ et à destination du même aéroport ou site d'exploitation ou dans une zone locale définie par l'autorité compétente, avec des hélicoptères motorisés autres que complexes, monomoteurs, ayant une MOPSC de 5.»

d) au point ORO.FC.230 b), le point 4) est remplacé par le texte suivant:

«4) Le membre d'équipage participant à une exploitation de jour et sur des routes exploitées par repérage visuel au sol dans un hélicoptère motorisé autre que complexe peut accomplir le contrôle hors ligne de l'exploitant dans un seul des types utilisés pour lesquels il possède une qualification. Le contrôle hors ligne de l'exploitant est effectué systématiquement sur le type d'aéronef utilisé le moins récemment pour le contrôle hors ligne. Les types d'hélicoptères concernés qui peuvent être regroupés aux fins du contrôle hors ligne de l'exploitant sont mentionnés dans le manuel d'exploitation.»

e) au point ORO.FC.230 b), le point 5) est remplacé par le texte suivant:

«5) Nonobstant le point ORO.FC.145 a) 2), dans le cas de l'exploitation d'hélicoptères motorisés autres que complexes de jour et sur des routes exploitées par repérage visuel au sol, ainsi que d'avions de classe de performances B, un commandant de bord disposant des qualifications requises, désigné par l'exploitant et formé aux concepts CRM et à l'évaluation des compétences CRM, peut procéder au contrôle. L'exploitant informe l'autorité compétente des personnes désignées.»

3. À l'annexe IV:

a) au point CAT.GEN.MPA.180 b), la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«b) Nonobstant le point a), dans le cas de l'exploitation d'aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes en VFR de jour, qui décollent et atterrissent sur le même aéroport ou site d'exploitation au cours d'une période de 24 heures, ou restent dans une zone locale spécifiée dans le manuel d'exploitation, les documents et informations suivants peuvent être conservés à l'aéroport ou au site d'exploitation:»

b) au point CAT.OP.MPA.100 b), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) l'exploitation d'avions motorisés autres que complexes en VFR de jour;»

- c) au point CAT.OP.MPA.105 b), le point 1) est remplacé par le texte suivant:
- «1) aux avions motorisés autres que complexes; et»
- d) au point CAT.OP.MPA.130, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) À l'exception des vols en VFR d'avions motorisés autres que complexes, l'exploitant établit des procédures de départ et d'arrivée/approche appropriées pour chaque type d'avion en prenant en compte la nécessité de réduire au minimum les effets du bruit produit par l'avion.»
- e) au point CAT.OP.MPA.135, le point c) est remplacé par le texte suivant:
- «c) Le point a) 1) ne s'applique pas à l'exploitation d'aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes en VFR de jour, au départ et à destination du même aérodrome ou site d'exploitation.»
- f) au point CAT.OP.MPA.175 c), le point 1) est remplacé par le texte suivant:
- «1) des avions motorisés autres que complexes qui décollent et atterrissent sur le même aérodrome ou site d'exploitation; ou»
4. À l'annexe VII:
- a) le titre est remplacé par le texte suivant:
- «EXPLOITATION D'AÉRONEFS AUTRES QUE LES AÉRONEFS MOTORISÉS COMPLEXES À DES FINS NON COMMERCIALES»
- b) le point NCO.SPEC.100 est remplacé par le texte suivant:
- «NCO.SPEC.100 Champ d'application**
- La présente sous-partie établit les exigences particulières à suivre par les pilotes commandants de bord effectuant des exploitations spécialisées non commerciales d'aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes.»
5. À l'annexe VIII:
- a) au point SPO.GEN.005, le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) Nonobstant les dispositions du point a), les exploitations spécialisées non commerciales d'aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes doivent être conformes à l'annexe VII (partie NCO).»
- b) au point SPO.GEN.005 c), la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:
- «c) Nonobstant les dispositions du point a), les exploitations d'aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes suivantes peuvent être exécutées conformément à l'annexe VII (partie NCO):»
- c) au point SPO.IDE.A.160, le point c) est remplacé par le texte suivant:
- «c) pour les avions motorisés autres que complexes, d'une ceinture de sécurité avec un système de retenue de la partie supérieure du torse sur chaque siège de l'équipage de conduite à point de détachement unique;»
- d) au point SPO.IDE.H.195, le titre est remplacé par le texte suivant:
- «Survol d'une étendue d'eau — hélicoptères motorisés autres que complexes»**
- e) au point SPO.IDE.H.203, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:
- «Les hélicoptères motorisés complexes exploités en vol au-dessus de l'eau dans un environnement hostile et à une distance de la terre ferme correspondant à plus de dix minutes de temps de vol à la vitesse de croisière normale, et les hélicoptères motorisés autres que complexes volant au-dessus de l'eau dans un environnement hostile à une distance de la terre ferme supérieure à 50 NM, sont:»
-