

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2018/1975 DE LA COMMISSION**du 14 décembre 2018****modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne les exigences d'exploitation aérienne applicables aux planeurs et aux sacoches de vol électroniques**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ⁽¹⁾, et notamment son article 31,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission ⁽²⁾ établit les conditions régissant la sécurité de plusieurs types d'opérations aériennes effectuées avec différentes catégories d'aéronefs, parmi lesquelles les planeurs.
- (2) Les exploitants intervenant dans l'exploitation des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points b) i) et ii), du règlement (UE) 2018/1139 sont tenus de satisfaire aux exigences essentielles applicables énoncées dans l'annexe V dudit règlement.
- (3) Le règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission ⁽³⁾ établit des règles spécifiques pour l'exploitation de planeurs. À partir de la date de mise en application dudit règlement, ces opérations ne devraient plus être soumises aux règles générales en matière d'opérations aériennes prévues par le règlement (UE) n° 965/2012. Toutefois, les règles concernant la surveillance des opérations aériennes par les autorités compétentes des États membres, énoncées à l'article 3 du règlement (UE) n° 965/2012 et dans son annexe II, devraient continuer de s'appliquer aux opérations aériennes effectuées avec des planeurs, dans la mesure où il s'agit d'exigences qui ne sont pas spécifiques à une activité aérienne déterminée mais qui s'appliquent de manière horizontale à l'ensemble de ces activités.
- (4) Le règlement (UE) n° 965/2012 devrait donc être modifié en conséquence, de manière à tenir compte des nouvelles règles applicables aux opérations effectuées avec des planeurs et à préciser quelles dispositions dudit règlement continuent de s'appliquer aux opérations effectuées avec des planeurs.
- (5) Eu égard à l'étroite relation entre les dispositions du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 et les dispositions du présent règlement, leurs dates d'application devraient coïncider.
- (6) En 2014, l'OACI a introduit dans la partie 1 et dans la partie 3, section II, de l'annexe 6, des dispositions relatives à l'utilisation de sacoches de vol électroniques pour les activités de transport aérien commercial. Ces dispositions contiennent des exigences générales pour l'utilisation de sacoches de vol électroniques, ainsi qu'une exigence concernant l'agrément d'exploitation relative à l'utilisation des applications de sacoches de vol électroniques pour l'exploitation en toute sécurité des aéronefs. Par conséquent, il est nécessaire d'harmoniser le règlement (UE) n° 965/2012 avec les dispositions de l'OACI en introduisant une nouvelle règle contenant des exigences générales concernant l'utilisation de sacoches de vol électroniques pour les opérations commerciales de transport aérien et de nouvelles dispositions relatives à l'agrément d'exploitation pour l'utilisation des applications de sacoches de vol électroniques qui présentent une condition de défaillance classée comme mineure ou en dessous de mineure.
- (7) En 2014, l'OACI a introduit dans la partie 2 et dans la partie 3, section III, de l'annexe 6, des dispositions relatives à l'utilisation de sacoches de vol électroniques pour les activités d'aviation générale. Ces dispositions contiennent des exigences générales pour l'utilisation de sacoches de vol électroniques, ainsi qu'une exigence concernant l'établissement, par les États contractants, de critères relatifs à l'utilisation des applications de sacoches de vol électroniques pour l'exploitation en toute sécurité des aéronefs. Par conséquent, il est nécessaire d'harmoniser le règlement (UE) n° 965/2012 avec les dispositions de l'OACI en introduisant, en ce qui concerne

⁽¹⁾ JO L 212 du 22.8.2018, 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 d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission du 14 décembre 2018 déterminant les règles détaillées applicables à l'exploitation de planeurs conformément au règlement (UE) 2018/1139 (voir page 64 du présent Journal officiel).

les exploitations non commerciales d'aéronefs motorisés complexes et les exploitations spécialisées d'aéronefs motorisés complexes, de nouvelles règles contenant des exigences générales pour l'utilisation de sacoches de vol électroniques et des exigences pour l'utilisation des applications de sacoches de vol électroniques qui présentent une condition de défaillance classée comme mineure ou en dessous de mineure. En outre, le présent règlement modifie le règlement (UE) n° 965/2012 en harmonisant les exigences relatives aux appareils électroniques portatifs pour les exploitations non commerciales d'aéronefs motorisés autres que complexes avec les dispositions générales de l'OACI relatives aux sacoches de vol électroniques.

- (8) L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne a élaboré un projet de règlement d'exécution relatif à des règles spécifiques pour l'exploitation de planeurs et l'a présenté sous forme d'avis ⁽¹⁾ à la Commission conformément à l'article 75, paragraphe 2, points b) et c), et à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.
- (9) L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne a élaboré un projet de règlement d'exécution relatif à l'utilisation des sacoches de vol électroniques et l'a présenté sous forme d'avis ⁽²⁾ à la Commission conformément à l'article 75, paragraphe 2, points b) et c), et à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.
- (10) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité établi par l'article 127 du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement (UE) n° 965/2012

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

1) l'article 1^{er} est modifié comme suit:

a) les paragraphes 1, 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Le présent règlement établit des règles détaillées concernant les opérations aériennes effectuées avec des avions et des hélicoptères, notamment les inspections au sol des aéronefs d'exploitants dont la surveillance en matière de sécurité est assurée par un autre État, lorsque ces aéronefs ont atterri sur des aérodromes situés sur le territoire soumis aux dispositions des traités.

2. Le présent règlement établit également des règles détaillées relatives aux conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des certificats d'exploitants d'aéronefs, à l'exception des ballons et des planeurs, effectuant des opérations de transport aérien commercial visés à l'article 2, paragraphe 1, points b) i) et ii), du règlement (UE) 2018/1139, aux privilèges et responsabilités des titulaires de certificats ainsi qu'aux conditions dans lesquelles l'exploitation est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions par souci de sécurité.

3. Le présent règlement établit également des règles détaillées relatives aux conditions et procédures applicables à la déclaration effectuée par les exploitants pour l'exploitation spécialisée commerciale d'avions et d'hélicoptères ou l'exploitation d'aéronefs motorisés complexes à des fins non commerciales, y compris pour des exploitations spécialisées, attestant qu'ils sont capables et qu'ils ont les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation d'aéronefs, et à la surveillance de ces exploitants.»;

b) le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

«7. Le présent règlement ne s'applique pas aux opérations aériennes effectuées avec des ballons et des planeurs. Toutefois, ces opérations aériennes effectuées avec des ballons, autres que des ballons à gaz captifs, et avec des planeurs sont soumises aux exigences en matière de surveillance prévues à l'article 3.»;

2) l'article 2 est modifié comme suit:

a) les points 1), 1a) et 1b) sont remplacés par le texte suivant:

«1. "avion", un aéronef motopropulsé à voilure fixe et plus lourd que l'air, sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur la voilure;

1a) "hélicoptère", un aéronef plus lourd que l'air dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux;

1b) "ballon", un aéronef non motorisé plus léger que l'air, avec équipage, et capable de voler grâce à l'utilisation soit d'un gaz plus léger que l'air, soit d'un brûleur embarqué, y compris les ballons à gaz, les ballons à air chaud, les ballons mixtes et, bien qu'ils soient motorisés, les dirigeables à air chaud.»;

⁽¹⁾ Avis n° 07/2017 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 23 août 2017 concernant un projet de règlement de la Commission portant révision des règles d'exploitation applicables aux planeurs.

⁽²⁾ Avis n° 10/2017 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 18 décembre 2017 concernant un projet de règlement de la Commission portant modification du règlement (UE) n° 965/2012.

b) les points 1c) 1d) et 1e) suivants sont insérés:

- «1c) “planeur”, un aéronef plus lourd que l'air sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur sa voilure et dont le vol libre ne dépend d'aucun moteur;
- 1d) “exploitation commerciale”, toute exploitation d'un aéronef, contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, qui est à la disposition du public ou, lorsqu'elle n'est pas mise à la disposition du public, qui est exercée en vertu d'un contrat conclu entre un exploitant et un client, et dans le cadre duquel ce dernier n'exerce aucun contrôle sur l'exploitant;
- 1e) “ballon à gaz captif”, un ballon à gaz muni d'un système d'ancrage continu à un point fixe pendant l'exploitation;»;

c) le point 9) est remplacé par le texte suivant:

- «9. “vol de découverte”, toute opération effectuée contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, consistant en un voyage aérien de courte durée visant à attirer de nouveaux stagiaires ou de nouveaux membres et proposé par un organisme de formation visé à l'article 10 *bis* du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission (*) ou un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir;

(*) Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).»;

3) l'article 5 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

- «1. Les exploitants n'exploitent un avion ou un hélicoptère à des fins de transport aérien commercial (ci-après “CAT”) qu'en se conformant aux exigences des annexes III et IV.»;

b) au paragraphe 2, le point b) est remplacé par le texte suivant:

- «b) des avions et hélicoptères utilisés pour le transport de marchandises dangereuses (DG);»;

c) les paragraphes 4, 5 et 6 sont remplacés par le texte suivant:

- «4. Les exploitants d'avions et hélicoptères motorisés autres que complexes utilisés à des fins non commerciales, y compris à des fins non commerciales spécialisées, exploitent ces aéronefs en se conformant aux dispositions énoncées dans l'annexe VII.

5. Lorsqu'ils assurent une formation en vol à destination, à l'intérieur ou au départ de l'Union, les organismes de formation visés à l'article 10 *bis* du règlement (UE) n° 1178/2011 dont le principal établissement se trouve dans un État membre, exploitent:

- a) les avions et hélicoptères motorisés complexes conformément aux dispositions de l'annexe VI;
- b) les autres avions et hélicoptères conformément aux dispositions de l'annexe VII.

6. Les exploitants n'exploitent un avion ou un hélicoptère à des fins d'exploitation spécialisée commerciale qu'en se conformant aux exigences des annexes III et VIII.»;

4) l'article 6 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

- «3. Par dérogation à l'article 5 du présent règlement et sans préjudice de l'article 18, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) 2018/1139 et de l'annexe I, sous-partie P, du règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission (*) concernant l'autorisation de vol, les vols suivants continuent d'être exploités selon les conditions établies dans la législation nationale de l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement ou, si l'exploitant ne possède pas d'établissement principal, du lieu dans lequel il est établi ou réside:

- a) vols liés à l'introduction ou à la modification de types d'avions ou d'hélicoptères effectués par des organismes de conception ou de production dans le cadre de leurs privilèges;
- b) vols ne transportant pas de passagers ni de marchandises effectués pour convoyer un avion ou un hélicoptère à des fins de remise en état, de réparation, de contrôles de maintenance, d'inspections, de livraison, d'exportation, ou à des fins similaires.

(*) Règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 224 du 21.8.2012, p. 1).»;

- b) le paragraphe 4 *bis* est modifié comme suit:
- i) la phrase introductive est remplacée par la phrase suivante:
- «4 *bis* Par dérogation à l'article 5, paragraphes 1 et 6, les exploitations suivantes d'avions et hélicoptères motorisés autres que complexes peuvent être effectuées conformément à l'annexe VII:»;
- ii) le point c) est remplacé par le texte suivant:
- «c) des vols de découverte, de largage de parachutistes, de remorquage de planeurs ou vols acrobatiques effectués soit par un organisme de formation dont le principal établissement se trouve dans un État membre et visé à l'article 10 *bis* du règlement (UE) n° 1178/2011, soit par un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir, à condition que cet organisme exploite l'aéronef en propriété ou dans le cadre d'un contrat de location coque nue, que le vol ne produise pas de bénéfices distribués à l'extérieur de l'organisme et que les vols concernant des personnes non membres de l'organisme ne représentent qu'une activité marginale de celui-ci.»;
- 5) l'article 10 est modifié comme suit:
- a) au paragraphe 1, la numérotation des paragraphes est supprimée et le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:
- «Il est applicable à partir du 28 octobre 2012.»;
- b) les paragraphes 2 à 6 sont supprimés.
- 6) Les annexes I, II, III, IV, V, VI, VII et VIII sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Entrée en vigueur et application

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

Il s'applique à partir du 9 juillet 2019.

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

Fait à Bruxelles, le 14 décembre 2018.

Par la Commission

Le président

Jean-Claude JUNKER

ANNEXE

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

1. l'annexe I est modifiée comme suit:

- a) le point 6 est supprimé;
- b) le point 11 bis) est supprimé;
- c) les points 42 a), 42 b) et 42 c) suivants sont insérés:
 - «42 a) une «application EFB» est une application logicielle installée sur une plateforme d'accueil EFB qui fournit une ou plusieurs fonctions opérationnelles spécifiques en appui aux opérations de vol;
 - 42 b) une «plateforme d'accueil EFB» est un matériel informatique qui contient les capacités de calcul et le logiciel de base, y compris le système d'exploitation et les logiciels d'entrée/sortie;
 - 42 c) un «système EFB» est un matériel informatique (y compris les batteries, les dispositifs en matière de connectivité, les composants d'entrée/sortie) et un logiciels (y compris les bases de données et le système d'exploitation) nécessaires pour soutenir la ou les applications EFB prévues;»;
- d) le point 44 a) suivant est inséré:
 - «44 a) «sacoche de vol électronique (EFB)», un système d'information électronique constitué d'équipement et d'applications destiné à l'équipage de conduite, qui permet de stocker, d'actualiser, d'afficher et de traiter des fonctions EFB à l'appui de l'exécution des vols ou de tâches liées au vol;»;
- e) le point 57 est supprimé;
- f) le point 69 a) suivant est inséré:
 - «69 a) «interface homme-machine (HMI)» désigne un élément de certains dispositifs qui est capable de gérer des interactions homme-machine. L'interface se compose de matériels et de logiciels qui permettent l'interprétation et le traitement des données de l'utilisateur par des machines ou des systèmes qui, à leur tour, fournissent les résultats requis à l'utilisateur;»;
- g) le point 78 a) est remplacé par le texte suivant:
 - «78 a) «condition de défaillance mineure» désigne une condition de défaillance qui ne réduirait pas manière significative la sécurité de l'aéronef et qui suppose des actions de l'équipage de conduite qui correspondent parfaitement à ses capacités;»;
- h) le point 78 b) suivant est inséré:
 - «78 b) «utilisation abusive de substances», l'utilisation d'une ou de plusieurs substances psychotropes par des membres de l'équipage de conduite, de l'équipage de cabine et d'autre personnel critique pour la sécurité d'une manière qui:
 - a) constitue un risque direct pour celui qui consomme ou compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui; et/ou
 - b) engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique;»;
- i) les points 96 a) et 96 b) suivants sont insérés:
 - «96 a) «EFB portable» désigne une plateforme d'accueil EFB portable, utilisée au poste de pilotage, qui ne fait pas partie de la configuration des aéronefs certifiés;
 - 96 b) «appareil électronique portable (PED)» désigne tout type d'appareil électronique, généralement, mais pas exclusivement, un appareil électronique grand public, apporté à bord de l'aéronef par des membres d'équipage ou des passagers, ou compris dans le chargement, qui ne fait pas partie de la configuration de l'aéronef certifiés. Il recouvre tous les équipements qui sont capables de consommer de l'énergie électrique. L'énergie électrique peut être fournie par des sources internes telles que des batteries (rechargeables ou non) ou bien par un raccordement à des sources d'alimentation électrique spécifiques de l'aéronef;»;
- j) les points 120 a) et 120 b) suivants sont insérés:
 - «120 a) «application EFB de type A» désigne une application EFB dont le dysfonctionnement ou la mauvaise utilisation n'a aucune incidence sur la sécurité;
 - 120 b) «application EFB de type B» désigne une application EFB:
 - a) dont le dysfonctionnement ou la mauvaise utilisation est classé comme condition de défaillance mineure ou en dessous de mineure: et
 - b) qui ne remplace ni ne fait double emploi avec aucun système ou fonctionnalité requis par les règles de navigabilité, les exigences de l'espace aérien ou les règles d'exploitation;»;

2. l'annexe II est modifiée comme suit:

a) au point ARO.GEN.120, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) L'autorité compétente évalue tous les moyens de conformité alternatifs proposés par un organisme conformément:

1. au point ORO.GEN.120 b), de l'annexe III (partie ORO) du présent règlement;
2. dans le cas de ballons, au point BOP.ADD.010 de l'annexe II (partie BOP) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission (*); ou
3. dans le cas de planeurs, au point SAO.DEC.100 c), de l'annexe II (partie SAO) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission (**);

en analysant la documentation fournie et, si elle le juge nécessaire, en effectuant une inspection de l'organisme.

Lorsque l'autorité compétente constate que les autres moyens de mise en conformité correspondent aux modalités d'exécution, elle doit sans délai:

1. notifier au demandeur que les moyens de conformité alternatifs peuvent être mis en œuvre et, le cas échéant, modifier l'agrément, l'autorisation d'exploitation spécialisée ou le certificat du demandeur en conséquence; et
2. notifier leur contenu à l'Agence, en y incluant des copies de tout document pertinent;
3. informer les autres États membres des autres moyens de mise en conformité qui ont été acceptés.

(*) Règlement (UE) 2018/395 de la Commission du 13 mars 2018 déterminant les règles détaillées applicables à l'exploitation de ballons conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 71 du 14.3.2018, p. 10).

(**) Règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission du 14 décembre 2018 déterminant les règles détaillées applicables à l'exploitation de planeurs conformément au règlement (UE) n° 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil (JO L 326 du 20.12.2018, p. 64).»;

b) au point ARO.GEN.345, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Dès la réception d'une déclaration émanant d'un organisme exerçant ou ayant l'intention d'exercer des activités pour lesquelles une déclaration est requise, l'autorité compétente s'assure que ladite déclaration contient toutes les informations requises:

1. conformément au point ORO.DEC.100 de l'annexe III (partie ORO) du présent règlement;
2. dans le cas des exploitants de ballons, conformément au point BOP.ADD.100 de l'annexe II (partie BOP) du règlement (UE) 2018/395; ou
3. dans le cas des exploitants de planeurs, conformément au point SAO.DEC.100 de l'annexe II (partie SAO) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976;

Après avoir vérifié les informations requises, l'autorité compétente accuse réception de la déclaration de l'organisme.»;

c) à l'appendice II, le tableau (formulaire 139 de l'EASA) est remplacé par le tableau suivant:

«SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES (soumises aux conditions approuvées dans le manuel d'exploitation)				
Coordonnées de contact de l'autorité de délivrance Tél. ⁽¹⁾ : _____; Télécopieur: _____; Courriel: _____				
CTA ⁽²⁾ :	Nom de l'exploitant ⁽³⁾ : Nom commercial	Date ⁽⁴⁾ :	Signature:	
Spécifications techniques #:				
Modèle d'aéronef ⁽⁵⁾ : Marques d'immatriculation ⁽⁶⁾ :				
Types d'exploitation: Transport aérien commercial ☐ Passagers ☐ Fret ☐ Autres ⁽⁷⁾ : _____				
Région d'exploitation ⁽⁸⁾ :				
Restrictions particulières ⁽⁹⁾ :				
Agréments spécifiques:	Oui	Non	Spécifications ⁽¹⁰⁾	Remarques
Marchandises dangereuses	☐	☐		
Opérations par faible visibilité Décollage Approche et atterrissage	☐	☐	CTA ⁽¹¹⁾ : RVR ⁽¹²⁾ : m DA/H: ft RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾ : ☐ Sans objet	☐	☐		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ : ☐ Sans objet	☐	☐	Temps d'éloignement maximal ⁽¹⁵⁾ : min.	
Spécifications de navigation pour opérations PBN complexes ⁽¹⁶⁾	☐	☐		⁽¹⁷⁾
Spécifications des performances minimales de navigation	☐	☐		
Exploitation d'avions monomoteurs à turbine de nuit ou en conditions IMC (SET-IMC)	☐	☐	⁽¹⁸⁾	
Exploitation d'hélicoptère assistée par des systèmes d'imagerie nocturne	☐	☐		
Opérations d'hélicoptère	☐	☐		
Opérations de services médicaux d'urgence par hélicoptère	☐	☐		
Exploitation en mer d'hélicoptères	☐	☐		
Formation de l'équipage de cabine ⁽¹⁹⁾	☐	☐		
Délivrance d'un certificat CC ⁽²⁰⁾	☐	☐		
Utilisation d'applications EFB de type B	☐	☐	⁽²¹⁾	
Maintien de la navigabilité	☐	☐	⁽²²⁾	
Autres ⁽²³⁾				

- (¹) Coordonnées téléphoniques et de télécopie de la personne de contact au sein de l'autorité compétente, indicatif national compris. Adresse courriel à indiquer si disponible.
- (²) Indiquer le numéro associé de certificat de transporteur aérien (CTA).
- (³) Indiquer le nom déposé de l'exploitant, ainsi que son nom commercial s'il diffère. Insérer «agissant sous la dénomination de» avant le nom commercial.
- (⁴) Date de publication des spécifications techniques (jj-mm-aaaa) et signature du représentant de l'autorité compétente.
- (⁵) Indiquer la dénomination OACI de la marque, du modèle et de la série de l'aéronef, ou de la série de référence, si une série a été désignée (par exemple, Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232).
- (⁶) Les marques d'immatriculation figurent soit dans les spécifications techniques, soit dans le manuel d'exploitation. Dans ce dernier cas, les spécifications techniques associées doivent faire référence à la page correspondante du manuel d'exploitation. Si tous les agréments spécifiques ne s'appliquent pas au modèle d'aéronef, les marques d'immatriculation de l'aéronef peuvent être indiquées dans la colonne «Remarques» de l'agrément spécifique associé.
- (⁷) Autre type de transport à préciser (par exemple, services médicaux d'urgence).
- (⁸) Liste de la/des zone(s) géographique(s) où l'exploitation est autorisée (par coordonnées géographiques ou routes spécifiques, régions d'informations de vol ou limites nationales ou régionales).
- (⁹) Liste des restrictions particulières applicables (par exemple, VFR uniquement, jour uniquement, etc.).
- (¹⁰) Indiquer dans cette colonne les critères les moins contraignants pour chaque agrément ou type d'agrément (avec les critères appropriés).
- (¹¹) Indiquer la catégorie d'approche de précision applicable: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ou CAT IIIC. Indiquer la portée visuelle de piste (RVR) minimale en mètres et la hauteur de décision (DH) en pieds (ft). Utiliser une ligne par catégorie d'approche indiquée.
- (¹²) Indiquer la RVR minimale approuvée pour le décollage en mètres. Une ligne peut être utilisée pour chaque agrément si différents agréments sont octroyés.
- (¹³) La case «sans objet» ne peut être cochée que si le plafond maximal de l'aéronef est inférieur au FL290.
- (¹⁴) L'exploitation long-courrier (ETOPS) ne s'applique actuellement qu'aux aéronefs bimoteurs. Par conséquent, la case «sans objet» peut être cochée si le modèle d'aéronef dispose de plus de deux moteurs ou de moins de deux.
- (¹⁵) La distance de seuil peut également être indiquée (en NM), tout comme le type de moteur.
- (¹⁶) Navigation fondée sur les performances (PBN): une ligne est utilisée pour chaque agrément spécifique portant sur des opérations PBN complexes (par exemple, RNP AR APCH), avec les limites appropriées figurant dans les colonnes «Spécifications» et/ou «Remarques». Les agréments spécifiques par procédure pour les opérations RNP AR APCH peuvent figurer soit dans les spécifications techniques, soit dans le manuel d'exploitation. Dans ce dernier cas, les spécifications techniques associées doivent comporter une référence à la page correspondante du manuel d'exploitation.
- (¹⁷) Préciser si l'agrément spécifique est limité à certaines extrémités de piste et/ou à certains aérodromes.
- (¹⁸) Indiquer la combinaison spécifique cellule/moteur.
- (¹⁹) Agrément pour dispenser le cours de formation et faire passer l'examen aux postulants d'un certificat de membre d'équipage de cabine, comme défini à l'annexe V (partie CC) du règlement (UE) n° 1178/2011.
- (²⁰) Agrément pour délivrer des certificats de membre d'équipage de cabine, comme défini à l'annexe V (partie CC) du règlement (UE) n° 1178/2011.
- (²¹) Insertion de la liste des applications EFB de type B accompagnée de la référence du matériel EFB (pour les EFB portatifs). Cette liste figure soit dans les spécifications techniques, soit dans le manuel d'exploitation. Dans ce dernier cas, les spécifications techniques associées doivent faire référence à la page correspondante du manuel d'exploitation.
- (²²) Le nom de la personne/l'organisme chargé d'assurer le maintien de la navigabilité de l'aéronef, ainsi qu'une référence au règlement qui impose le travail, c'est-à-dire la sous-partie G de l'annexe I (partie M) du règlement (UE) n° 1321/2014.
- (²³) D'autres agréments ou données peuvent être indiqués à cet endroit, en utilisant une ligne (ou un bloc multilignes) par autorisation (par exemple, opérations avec atterrissage court, opérations d'approche à forte pente, exploitation d'hélicoptère à destination/au départ d'un site d'intérêt public, exploitation d'hélicoptère au-dessus d'un environnement hostile situé à l'extérieur d'une zone habitée, exploitation d'hélicoptère sans capacité d'atterrissage forcé en sécurité, opérations avec angle d'inclinaison latérale accru, distance maximale par rapport à un aérodrome adéquat pour des avions bimoteurs sans agrément ETOPS, aéronefs utilisés pour une exploitation non commerciale).

Formulaire 139 de l'EASA – Version 4»

3. L'annexe III est modifiée comme suit:

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

«k) Nonobstant le point j), l'exploitant qui effectue des opérations commerciales avec l'un ou l'autre des aéronefs suivants veille à ce que l'équipage de conduite ait reçu une formation ou une information appropriée pour lui permettre de reconnaître des marchandises dangereuses non déclarées introduites à bord par des passagers ou dans la soute:

1. un avion monomoteur à hélice ayant une MCTOM inférieure ou égale à 5 700 kg et une MOPSC de 5 ou moins, effectuant des vols au départ et à destination du même aérodrome ou site d'exploitation, en VFR de jour;
2. un hélicoptère motorisé autre que complexe, monomoteur, ayant une MOPSC de 5 ou moins, effectuant des vols au départ et à destination du même aérodrome ou site d'exploitation, en VFR de jour.»;

b) au point ORO.MLR.101, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«Sauf pour l'exploitation d'avions monomoteurs à hélice ou d'hélicoptères monomoteurs non complexes ayant une MOPSC inférieure ou égale 5, décollant et atterrissant sur le même aérodrome ou site d'exploitation, en VFR de jour, la structure principale du manuel d'exploitation est la suivante:»;

- c) au point ORO.FC.005, le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) une SECTION 2 qui définit des exigences supplémentaires applicables aux opérations de transport aérien commercial à l'exception des opérations de transport aérien commercial de passagers effectuées selon les règles 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
 - 1. des avions monomoteurs à hélice ayant une MCTOM inférieure ou égale à 5 700 kg et une MOPSC de 5 ou moins; ou
 - 2. des hélicoptères motorisés autres que complexes, monomoteurs, ayant une MOPSC de 5 ou moins.»;
- d) au point ORO.FTL.105, le point 13) est remplacé par le texte suivant:
- «13. «temps de vol», pour les avions, le temps écoulé entre le moment où l'aéronef quitte son emplacement de stationnement en vue de décoller jusqu'au moment où il s'immobilise à l'emplacement de stationnement désigné, une fois que tous les moteurs ou toutes les hélices sont arrêtés.»;
4. l'annexe IV est modifiée comme suit:
- a) le point CAT.GEN.105 est supprimé;
 - b) le point CAT.GEN.MPA.141 suivant est inséré:
- «CAT.GEN.MPA.141 Utilisation de sacs de vol électroniques(EFB)**
- a) Lorsqu'un EFB est utilisé à bord d'un aéronef, l'exploitant s'assure que cela n'a aucune incidence négative sur les performances des systèmes ou des équipements de l'aéronef, ni sur l'aptitude des membres de l'équipage de conduite à exploiter l'aéronef.
 - b) L'exploitant n'utilise pas d'application EFB de type B sauf si elle est agréée conformément à la sous-partie M de l'annexe V (Partie SPA).»;
- c) dans la sous-partie A, la section 2 est supprimée;
- d) dans la sous-partie B, la section 2 est supprimée;
- e) au point CAT.POL.MAB.105, le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) Lorsque les données et les documents de masse et de centrage sont générés par un système informatisé de masse et centrage, l'exploitant:
 - 1. vérifie l'intégrité des données fournies pour s'assurer qu'elles respectent les limitations prévues dans le manuel de vol; et
 - 2. précise les consignes et procédures pour son utilisation dans son manuel d'exploitation.»;
- f) au point CAT.POL.MAB.105, le point e) est supprimé;
- g) dans la sous-partie C, la section 4 est supprimée;
- h) dans la sous-partie D, la section 3 est supprimée;
5. À l'annexe V, la partie M suivante est insérée:

«SOUS-PARTIE M

SACS DE VOL ÉLECTRONIQUES (EFB)

SPA.EFB.100 Utilisation de sacs de vol électroniques (EFB)

- a) Un exploitant de transport aérien commercial utilise une application EFB de type B uniquement s'il a obtenu un agrément de l'autorité compétente pour cette utilisation.
- b) Afin d'obtenir de l'autorité compétente un agrément d'exploitation pour l'utilisation d'une application EFB de type B, l'exploitant fournit la preuve:
 - 1. qu'une évaluation des risques liés à l'utilisation de l'appareil EFB qui accueille l'application et à l'application EFB et à sa ou ses fonctions associées a été effectuée pour déterminer les risques associés et s'assurer qu'ils sont correctement gérés et atténués;
 - 2. que les interfaces homme-machine de l'appareil EFB et de l'application EFB ont été évaluées en prenant en compte les principes relatifs aux facteurs humains;
 - 3. qu'il a établi un système d'administration de l'EFB et que des procédures et des exigences de formation pour l'administration et l'utilisation de l'appareil EFB et de l'application EFB ont été élaborées et mises en œuvre; cela comprend notamment des procédures relatives à:
 - i) l'exploitation de l'EFB;

- ii) la gestion des modifications apportées à l'EFB;
- iii) la gestion des données de l'EFB;
- iv) la maintenance de l'EFB; et
- v) la sûreté de l'EFB;

4. la plateforme d'accueil de l'EFB est adaptée à l'utilisation prévue de l'application EFB.

Cette preuve est spécifique à l'application EFB et à la plateforme d'accueil EFB sur laquelle l'application est installée.»;

6. l'annexe VI est modifiée comme suit:

a) Le point NCC.GEN.131 suivant est inséré:

«NCC.GEN.131 Utilisation de sacs de vol électroniques (EFB)

a) Lorsqu'un EFB est utilisé à bord d'un aéronef, l'exploitant s'assure que cela n'a aucune incidence négative sur les performances des systèmes ou des équipements de l'aéronef, ni sur l'aptitude des membres de l'équipage de conduite à exploiter l'aéronef.

b) Avant d'utiliser une application EFB de type B, l'exploitant:

1. effectue une évaluation des risques liés à l'utilisation de l'appareil EFB qui accueille l'application et à l'application EFB concernée ainsi qu'à sa ou ses fonctions associées, pour déterminer les risques associés et s'assurer qu'ils sont correctement gérés et atténués; l'évaluation des risques porte sur les risques associés à l'interface homme-machine de l'appareil EFB et de l'application EFB concernée; et
2. établi un système d'administration de l'EFB comprenant des procédures et des exigences de formation pour l'administration et l'utilisation de l'appareil EFB et de l'application EFB.»;

b) au point NCC.OP.200, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Nonobstant le point a), lorsque des vols d'entraînement sont effectués par un organisme de formation visé à l'article 10 *bis* du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission, ces situations peuvent être simulées avec des élèves-pilotes à bord.»;

7. l'annexe VII est modifiée comme suit:

a) le point NCO.GEN.102 est supprimé;

b) au point NCO.GEN.103, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) commencer et s'achever sur le même aéroport ou site d'exploitation;»;

c) au point NCO.GEN.105, le point a) 4) iii) est remplacé par le texte suivant:

«iii) les instruments et équipements requis pour l'exécution de ce vol sont installés à bord de l'aéronef et fonctionnent correctement, sauf si des équipements en panne sont autorisés par la liste minimale d'équipements (LME) ou un document équivalent, le cas échéant, aux fins de satisfaire aux exigences des points NCO.IDE.A.105 ou NCO.IDE.H.105;»;

d) le point NCO.GEN.125 est remplacé par le texte suivant:

«NCO.GEN.125 Appareils électroniques portatifs

Le pilote commandant de bord n'autorise personne à utiliser, à bord d'un aéronef, un appareil électronique portatif (PED), y compris une sacoche de vol électronique (EFB), susceptible d'avoir une incidence négative sur les performances des systèmes et équipements de l'aéronef ou sur l'aptitude des membres de l'équipage de conduite à exploiter l'aéronef.»;

e) au point NCO.GEN.135, le point c) est supprimé;

f) au point NCO.OP.120, le titre est remplacé par le texte suivant:

«NCO.OP.120 Procédures antibruit — avions et hélicoptères»;

g) le point NCO.OP.156 est supprimé;

h) au point NCO.OP.180, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Nonobstant le point a), lorsque des vols d'entraînement sont effectués par un organisme de formation visé à l'article 10 *bis* du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission, ces situations peuvent être simulées avec des élèves-pilotes à bord.»;

i) au point NCO.POL.105, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) La pesée est accomplie par le fabricant de l'aéronef ou par un organisme de maintenance agréé.»;

j) au point NCO.IDE.A.160, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Les avions, à l'exception des avions ELA1, sont équipés d'au moins un extincteur à main:

1. dans le compartiment de l'équipage de conduite; et
2. dans chaque compartiment passagers séparé du compartiment de l'équipage de conduite, sauf si l'équipage de conduite peut facilement accéder au compartiment.»;

k) dans la sous-partie D, la section 3 est supprimée;

8. l'annexe VIII est modifiée comme suit:

a) au point SPO.GEN.005, le point c) 2) est remplacé par le texte suivant:

«2. de largage de parachutistes, de remorquage de planeurs par un avion ou vols acrobatiques effectués soit par un organisme de formation dont le principal établissement se trouve dans un État membre et visé à l'article 10 *bis* du règlement (UE) n° 1178/2011, soit par un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir, à condition que cet organisme exploite l'aéronef en propriété ou dans le cadre d'un contrat de location coque nue, que le vol ne produise pas de bénéfices distribués à l'extérieur de l'organisme et que les vols concernant des personnes non membres de l'organisme ne représentent qu'une activité marginale de celui-ci.»;

b) le point SPO.GEN.102 est supprimé;

c) au point SPO.GEN.107, le point a) 4) iii) est remplacé par le texte suivant:

«iii) les instruments et équipements requis pour l'exécution de ce vol sont installés à bord de l'aéronef et fonctionnent correctement, sauf si des équipements en panne sont autorisés par la liste minimale d'équipements (LME) ou un document équivalent, le cas échéant, aux fins de satisfaire aux exigences des points SPO.IDE.A.105 ou SPO.IDE.H.105;»;

d) Le point SPO.GEN.131 suivant est inséré:

«SPO.GEN.131 Utilisation de sacs de vol électroniques (EFB)

a) Lorsqu'un EFB est utilisé à bord d'un aéronef, l'exploitant s'assure que cela n'a aucune incidence négative sur les performances des systèmes ou des équipements de l'aéronef, ni sur l'aptitude des membres de l'équipage de conduite à exploiter l'aéronef.

b) Avant d'utiliser une application EFB de type B, l'exploitant:

1. effectue une évaluation des risques liés à l'utilisation de l'appareil EFB qui accueille l'application, à l'application EFB concernée et à sa ou ses fonctions associées, pour déterminer les risques associés et s'assurer qu'ils sont correctement atténués; l'évaluation des risques porte sur les risques associés à l'interface homme-machine de l'appareil EFB et de l'application EFB concernée; et
2. établi un système d'administration de l'EFB comprenant des procédures et des exigences de formation pour l'administration et l'utilisation de l'appareil EFB et de l'application EFB.»;

e) au point SPO.GEN.140, le point c) est supprimé;

f) au point SPO.POL.105, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) La pesée est accomplie par le fabricant de l'aéronef ou par un organisme de maintenance agréé.»;

g) au point SPO.IDE.A.180, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Les avions, à l'exception des avions ELA1, sont équipés d'au moins un extincteur à main:

1. dans le compartiment de l'équipage de conduite; et
2. dans chaque compartiment de cabine séparé du compartiment de l'équipage de conduite, sauf si l'équipage de conduite peut facilement accéder au compartiment.»;

h) dans la sous-partie D, la section 3 est supprimée.
