

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2019/133 DE LA COMMISSION****du 28 janvier 2019****modifiant le règlement (UE) 2015/640 en ce qui concerne l'introduction de nouvelles spécifications de navigabilité supplémentaires**

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 abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008 <sup>(1)</sup>, et notamment son article 17, paragraphe 1, point h),

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2015/640 de la Commission <sup>(2)</sup> établit les exigences de navigabilité supplémentaires applicables aux aéronefs dont la conception a déjà été certifiée. Ces exigences de navigabilité supplémentaires sont requises afin de contribuer au maintien de la navigabilité et à l'amélioration de la sécurité. En effet, lorsque l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») actualise des spécifications de certification qu'elle a publiées en application de l'article 76, paragraphe 3, du règlement (UE) 2018/1139, afin de garantir que ces spécifications de certification restent adaptées à leur finalité, les aéronefs dont la conception a déjà été certifiée ne sont pas tenus de se conformer à la version actualisée des spécifications de certification s'ils sont déjà construits ou en service.
- (2) Afin de maintenir un degré élevé de sécurité aérienne et d'exigences environnementales en Europe, il pourrait donc être nécessaire d'obliger les aéronefs à respecter les exigences de navigabilité supplémentaires qui n'étaient pas imposées par l'Agence au moment de la certification de leur conception, car non incluses dans les spécifications de certification pertinentes à l'époque. La présente modification du règlement (UE) 2015/640 concerne trois évolutions des spécifications de certification.
- (3) Premièrement, les Autorités conjointes de l'aviation (JAA) ont introduit, en 1989, de nouvelles normes de conception concernant les conditions dynamiques des sièges des passagers et des membres de l'équipage de cabine dans les avions de grande capacité, offrant une meilleure protection des occupants. Ces normes visaient à atténuer les risques de blessures ou de décès en cas d'atterrissage d'urgence. Elles ont été transposées dans les spécifications de certification pour avions de grande capacité (CS-25) établies par l'Agence, mais elles ne s'appliquent qu'aux avions de grande capacité dont la certification de la conception a été demandée après 1989. Considérant que certains avions de grande capacité pourraient ne pas respecter ces normes, il y a lieu d'introduire des spécifications de navigabilité supplémentaires. En tenant dûment compte de la nature et des risques des opérations effectuées avec des avions de grande capacité, tout en maintenant un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile dans l'Union, il est jugé proportionné et rentable que ces spécifications de navigabilité supplémentaires soient uniquement introduites pour les avions de grande capacité nouvellement construits sur la base d'une conception déjà certifiée par l'Agence. Ces spécifications de navigabilité supplémentaires ne devraient pas s'appliquer aux sièges du personnel navigant technique ni aux sièges des avions à faible coefficient de remplissage effectuant des opérations de transport aérien commercial non régulier à la demande, pour lesquels cela n'est pas jugé proportionné ni d'un bon rapport coût-efficacité.
- (4) Deuxièmement, l'Agence a introduit en 2009, dans les spécifications de certification pour avions de grande capacité (CS-25, amendement 6), de nouvelles normes en matière d'inflammabilité des matériaux d'isolation thermique ou acoustique qui améliorent certaines caractéristiques des matériaux d'isolation installés dans le fuselage en vue de résister à la propagation des flammes et à la pénétration de flammes. Ces nouvelles normes en matière d'inflammabilité ne s'appliquent qu'aux avions de grande capacité dont la certification de la conception a été demandée après 2009. Considérant que certains avions de grande capacité pourraient ne pas respecter ces normes, il y a lieu d'introduire des spécifications de navigabilité supplémentaires. En tenant dûment compte de la nature et des risques des opérations effectuées avec des avions de grande capacité, tout en maintenant un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile dans l'Union, il est jugé proportionné et rentable que les spécifications de navigabilité supplémentaires destinées à limiter le risque de propagation des flammes en vol soient uniquement introduites pour les avions de grande capacité nouvellement construits sur la base d'une conception déjà certifiée par l'Agence. Ces spécifications de navigabilité supplémentaires devraient également s'appliquer aux avions de grande capacité qui sont en service lors du remplacement des matériaux d'isolation thermique et acoustique. Enfin, les spécifications de navigabilité supplémentaires destinées à limiter le risque de pénétration des flammes à l'intérieur de l'avion après un accident devraient être introduites pour les avions de grande capacité ayant une capacité en sièges d'au moins 20 passagers et s'appliquer uniquement aux avions nouvellement construits sur la base d'une conception déjà certifiée par l'Agence.

<sup>(1)</sup> JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

<sup>(2)</sup> Règlement (UE) 2015/640 de la Commission du 23 avril 2015 concernant des spécifications de navigabilité supplémentaires pour un type donné d'exploitation et modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 (JO L 106 du 24.4.2015, p. 18).

- (5) Troisièmement, pour atténuer progressivement les incidences sur l'environnement du halon utilisé dans le matériel de lutte contre l'incendie, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a publié de nouvelles normes au moyen d'une modification de l'annexe 6 de l'OACI applicable à compter du 15 décembre 2011. Afin d'assurer le respect de ces normes, des spécifications de navigabilité supplémentaires devraient être introduites pour les avions de grande capacité et les hélicoptères de grande capacité nouvellement construits dont la conception a déjà été certifiée par l'Agence sur la base de spécifications de certification autorisant l'utilisation du halon comme agent adéquat.
- (6) Il y a donc lieu de modifier le règlement (UE) 2015/640 en conséquence.
- (7) Les mesures prévues par le présent règlement reposent sur les avis formulés par l'Agence conformément à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.
- (8) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 127, paragraphe 3, du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

Le règlement (UE) 2015/640 est modifié comme suit:

1) L'article 2 est modifié comme suit:

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

«b) "avion de grande capacité", un avion dont la base de certification comprend les spécifications de certification pour avions de grande capacité "CS-25" ou équivalentes;»;

b) les points c) et d) suivants sont ajoutés:

«c) "hélicoptère de grande capacité", un hélicoptère dont la base de certification comprend les spécifications de certification pour aéronefs à voilure tournante de grande capacité "CS-29" ou équivalentes;

d) "avion à faible coefficient de remplissage", un avion dont la configuration maximale opérationnelle en sièges passagers est:

1) inférieure ou égale à 19 sièges; ou

2) inférieure ou égale à un tiers de la capacité maximale en sièges passagers de l'avion possédant un certificat de type, telle qu'indiquée dans la fiche de caractéristiques du certificat de type (TCDS), pour autant que les deux conditions suivantes soient remplies:

a) le nombre total de sièges passagers dont l'occupation est agréée pendant le roulage au sol, le décollage ou l'atterrissage ne dépasse pas 100 par étage;

b) la configuration maximale opérationnelle en sièges passagers pendant le roulage au sol, le décollage ou l'atterrissage dans toute zone située entre des paires d'issues de secours (ou toute zone sans issue) ne dépasse pas un tiers de la somme des sièges passagers autorisés pour les paires d'issues de secours délimitant cette zone (sur la base du nombre de sièges passagers autorisé pour chaque paire d'issues de secours en vis-à-vis, tel que défini par la base de certification applicable de l'avion). Aux fins de déterminer la conformité avec cette limitation de zone, dans le cas d'un avion ayant désactivé les issues de secours, il est supposé que toutes les issues de secours sont fonctionnelles.»

2) L'annexe I (Partie-26) est modifiée 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*.

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

Fait à Bruxelles, le 28 janvier 2019.

*Par la Commission*  
*Le président*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## ANNEXE

L'annexe I est modifiée comme suit:

1) La table des matières est remplacée par la table suivante:

## «TABLE DES MATIÈRES

## SOUS-PARTIE A — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

26.10 Autorité compétente

26.20 Équipement temporairement en panne

26.30 Démonstration de la conformité

## SOUS-PARTIE B — AVIONS DE GRANDE CAPACITÉ

26.50 Sièges, couchettes, ceintures et harnais de sécurité

26.60 Atterrissage d'urgence — Conditions dynamiques

26.100 Emplacement des issues de secours

26.105 Accès aux issues de secours

26.110 Marquages des issues de secours

26.120 Éclairage intérieur des issues de secours et fonctionnement de l'éclairage de secours

26.150 Intérieurs des compartiments

26.155 Inflammabilité des revêtements intérieurs des compartiments de fret

26.156 Matériaux d'isolation thermique et acoustique

26.160 Protection contre l'incendie des toilettes

26.170 Extincteurs d'incendie

26.200 Signal acoustique du train d'atterrissage

26.250 Dispositifs d'actionnement des portes d'accès au compartiment de l'équipage de conduite — incapacité d'un membre de l'équipage

## SOUS-PARTIE C — HÉLICOPTÈRES DE GRANDE CAPACITÉ

26.400 Extincteurs d'incendie».

2) Le point 26.60 suivant est inséré:

**«26.60 Atterrissage d'urgence — Conditions dynamiques**

Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial de passagers qui possèdent un certificat de type délivré le 1<sup>er</sup> janvier 1958 ou après cette date et dont le certificat de navigabilité individuel est délivré pour la première fois le 18 février 2021 ou après cette date démontrent, pour les sièges dont l'occupation est agréée pendant le roulage au sol, le décollage ou l'atterrissage, que chaque conception de type assure la protection de leurs occupants lorsqu'ils sont exposés à des charges résultant de conditions d'atterrissage d'urgence. Cette protection est démontrée par l'un des moyens suivants:

- a) essais dynamiques réalisés avec succès;
- b) analyse rationnelle assurant une sécurité équivalente, sur la base d'essais dynamiques portant sur une conception de type de siège similaire.

L'obligation énoncée au premier alinéa ne s'applique pas aux sièges suivants:

- a) sièges du personnel navigant technique;
- b) sièges des avions à faible coefficient de remplissage effectuant uniquement des opérations de transport aérien commercial non régulier à la demande.»

3) Le point 26.156 suivant est inséré:

**«26.156 Matériaux d'isolation thermique et acoustique**

Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial et possédant un certificat de type délivré le 1<sup>er</sup> janvier 1958 ou après cette date veillent à ce que:

- a) pour les avions dont le premier certificat de navigabilité individuel est délivré le 18 février 2021 ou après cette date, en cas de nouveaux matériaux d'isolation thermique ou acoustique installés en remplacement le 18 février 2021 ou après cette date, ces nouveaux matériaux présentent des caractéristiques de résistance à la propagation des flammes qui préviennent ou réduisent le risque de propagation des flammes dans l'avion;
- b) pour les avions dont le premier certificat de navigabilité individuel est délivré le 18 février 2021 ou après cette date, les matériaux d'isolation thermique ou acoustique présentent des caractéristiques de résistance à la propagation des flammes qui préviennent ou réduisent le risque de propagation des flammes dans l'avion;
- c) pour les avions dont le premier certificat de navigabilité individuel est délivré le 18 février 2021 ou après cette date et qui ont une capacité en sièges d'au moins 20 passagers, les matériaux d'isolation thermique ou acoustique (y compris les moyens de fixation des matériaux au fuselage) installés dans la moitié inférieure de l'avion présentent des caractéristiques de résistance à la pénétration des flammes qui préviennent ou réduisent le risque de pénétration des flammes à l'intérieur de l'avion après un accident et qui assurent des conditions permettant la survie dans la cabine pendant une durée nécessaire à évacuer l'avion.»

4) Le point 26.170 suivant est inséré:

**«26.170 Extincteurs d'incendie**

Les exploitants d'avions de grande capacité veillent à ce que les extincteurs suivants n'utilisent pas de halon comme agent extincteur:

- a) les extincteurs d'incendie intégrés installés dans les toilettes pour chaque réceptacle à déchets destiné à collecter les serviettes, papiers ou déchets dans les avions de grande capacité dont le premier certificat de navigabilité individuel est délivré le 18 février 2020 ou après cette date;
- b) les extincteurs d'incendie portables se trouvant dans les avions de grande capacité dont le premier certificat de navigabilité individuel est délivré le 18 mai 2019 ou après cette date.»

5) La sous-partie C suivante est ajoutée:

**«SOUS-PARTIE C — HÉLICOPTÈRES DE GRANDE CAPACITÉ**

**26.400 Extincteurs d'incendie**

Les exploitants d'hélicoptères de grande capacité veillent à ce que les extincteurs suivants n'utilisent pas de halon comme agent extincteur:

- a) les extincteurs d'incendie intégrés installés dans les toilettes pour chaque réceptacle à déchets destiné à collecter les serviettes, papiers ou déchets dans les hélicoptères de grande capacité dont le certificat de navigabilité individuel est délivré pour la première fois le 18 février 2020 ou après cette date;
  - b) les extincteurs d'incendie portables se trouvant dans les hélicoptères de grande capacité dont le certificat de navigabilité individuel est délivré pour la première fois le 18 mai 2019 ou après cette date.»
-