

Journal officiel

de l'Union européenne

L 229



Édition
de langue française

Législation

62^e année

5 septembre 2019

Sommaire

II Actes non législatifs

RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement d'exécution (UE) 2019/1387 de la Commission du 1^{er} août 2019 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission en ce qui concerne les exigences applicables aux calculs des performances de l'avion à l'atterrissage et aux normes pour l'évaluation des conditions de surface de la piste, l'actualisation de certains équipements et exigences en matière de sécurité des aéronefs, ainsi que les opérations sans agrément d'exploitation long courrier** 1

Rectificatifs

- ★ **Rectificatif au règlement d'exécution (UE) 2019/85 du Conseil du 21 janvier 2019 mettant en œuvre le règlement (UE) n° 36/2012 concernant des mesures restrictives en raison de la situation en Syrie (JO L 18 I du 21.1.2019)** 24
- ★ **Rectificatif à la décision d'exécution (PESC) 2019/87 du Conseil du 21 janvier 2019 mettant en œuvre la décision 2013/255/PESC concernant des mesures restrictives à l'encontre de la Syrie (JO L 18 I du 21.1.2019)** 25

FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2019/1387 DE LA COMMISSION

du 1^{er} août 2019

modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission en ce qui concerne les exigences applicables aux calculs des performances de l'avion à l'atterrissage et aux normes pour l'évaluation des conditions de surface de la piste, l'actualisation de certains équipements et exigences en matière de sécurité des aéronefs, ainsi que les opérations sans agrément d'exploitation long courrier

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 ainsi que 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 des règles détaillées concernant les marges de sécurité relatives aux conditions en matière de performances à l'approche et à l'atterrissage, pour les vols des avions bimoteurs avec un moteur en panne sans agrément d'exploitation long courrier («ETOPS»), ainsi que les exigences techniques pour l'import d'enregistreurs de vol. Ce règlement établit également des règles détaillées concernant la porte d'accès sécurisée au compartiment de l'équipage de conduite pour les avions de classe de performance A dont la configuration maximale opérationnelle en sièges passagers («MOPS») est de 19.
- (2) Les rapports d'enquête sur les accidents ont indiqué que les différentes méthodes utilisées pour l'évaluation des conditions de surface de la piste avant l'atterrissage et pour les comptes rendus à cet égard après l'atterrissage contribuent de manière significative aux sorties de piste, en particulier lorsque la piste est mouillée ou contaminée. Les normes en vigueur prévues dans le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission pour le calcul des performances de l'avion ne couvrent pas de manière adéquate toutes les conditions de surface sur les pistes mouillées et contaminées, pour ce qui est de la méthode utilisée pour évaluer et signaler les conditions de surface de la piste.
- (3) À cet égard, l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après l'«OACI») a modifié un certain nombre de normes et pratiques recommandées («SARP» pour *Standards and Recommended Practices*) figurant dans les annexes 6, 8, 14 et 15 de la convention relative à l'aviation civile internationale (ci-après la «convention de Chicago») et a publié des documents d'orientation d'accompagnement complets. Ces documents ont pour objet d'établir un format de rapport harmonisé au niveau mondial pour les conditions de surface de la piste et les normes de navigabilité nécessaires à l'évaluation de la distance d'atterrissage pour les avions, ainsi que des dispositions opérationnelles relatives aux calculs des performances à l'atterrissage et au signalement des conditions de surface de la piste.
- (4) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) n° 965/2012 afin de donner suite aux recommandations de sécurité émises par les autorités responsables des enquêtes et de mettre en œuvre les SARP de l'OACI en la matière. Afin de respecter les recommandations de l'OACI, les exigences modifiées devraient entrer en vigueur au plus tard le 5 novembre 2020.

⁽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).

- (5) En outre, dans les exploitations de transport aérien commercial, des avions appartenant à certaines classes de performance (A et B) sont autorisés, dans d'autres systèmes réglementaires, à atterrir sur une distance d'atterrissage réduite disponible sur la piste prévue, à condition d'avoir reçu une approbation préalable de l'autorité compétente et de satisfaire à un certain nombre de conditions d'atténuation des risques. Le règlement (UE) n° 965/2012 devrait définir les conditions dans lesquelles ces opérations peuvent être menées, tout en maintenant un niveau de sécurité acceptable. Il y a lieu de modifier en conséquence le formulaire administratif correspondant pour les approbations opérationnelles afin d'y inclure ces opérations.
- (6) Les comptes rendus des enquêtes sur les accidents ont montré que, dans certains cas, un enregistrement continu par des enregistreurs de conversations du poste de pilotage (ci-après les «CVR» pour *cockpit voice recorders*) et leurs micros d'ambiance installés dans le poste de pilotage après une interruption du système d'alimentation électrique principal aurait pu fournir des informations utiles. Par conséquent, pour atténuer toute interruption éventuelle du système d'alimentation électrique principal, il convient de prévoir une alimentation électrique secondaire. Cela est conforme à l'annexe 6, partie I, de la convention de Chicago.
- (7) Pour certaines catégories d'avions légers et d'hélicoptères utilisés dans des exploitations de transport aérien commercial, les SARP récemment adoptées de l'annexe 6 de la convention de Chicago exigent l'import d'équipement d'enregistrement en vol. En outre, les autorités responsables des enquêtes de sécurité ont adressé à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») douze recommandations de sécurité concernant la nécessité d'un enregistrement en vol pour les avions légers et les hélicoptères.
- (8) Conformément au principe de proportionnalité et sur la base d'une évaluation des risques, l'obligation d'installer un enregistreur de vol dans les aéronefs neufs devrait correspondre à la taille et à la complexité de ces aéronefs et du type d'exploitation. Par conséquent, les avions légers et les hélicoptères de fabrication récente utilisés dans des exploitations de transport aérien commercial («CAT») ou des exploitations spécialisées («SPO») à des fins commerciales devraient être équipés d'enregistreurs de vol lorsqu'ils satisfont à certains critères concernant leur poids maximal au décollage, leur type de propulsion ou leur occupation maximale. En outre, les exigences relatives au traitement (conservation, production, protection et utilisation) des enregistrements effectués par les enregistreurs de vol devraient être modifiées pour englober les types d'enregistreurs de vol introduits par les nouvelles exigences en matière d'import d'enregistreurs de vol.
- (9) En ce qui concerne l'obligation de disposer d'une porte d'accès sécurisée au compartiment de l'équipage de conduite, l'OACI a modifié les SARP en modifiant les limites de masse qui rendent obligatoire une porte d'accès sécurisée au compartiment de l'équipage de conduite. Il convient donc de modifier le règlement (UE) n° 965/2012 en conséquence, afin d'assurer l'harmonisation des règles relatives aux opérations aériennes et d'assurer des conditions de concurrence équitables entre les transporteurs aériens de l'Union et ceux des pays tiers.
- (10) Le règlement (UE) n° 965/2012 définit les critères d'éligibilité (masse maximale au décollage certifiée et configuration maximale opérationnelle en sièges passagers certifiée) pour l'exécution de vols sans agrément ETOPS et avec des avions de classe de performance A sur une liaison qui comporte un point situé à une distance supérieure 60 minutes et inférieure ou égale à 120 minutes de vol d'un aéroport adéquat à la vitesse de croisière avec un moteur en panne. Les avions de la classe A qui satisfont à ces critères d'éligibilité peuvent être exploités à une distance comprise entre 120 et 180 minutes d'un aéroport adéquat, à condition d'avoir obtenu l'approbation de l'autorité compétente et d'avoir reçu un agrément de conception de type pour de telles opérations.
- (11) Plusieurs constructeurs d'avions ont déjà conçu ou sont en train de concevoir des avions de classe de performance A qui dépassent ces critères d'éligibilité pour les vols sans agrément ETOPS. Les dispositions actuelles faussent la concurrence entre les exploitants de taxis aériens exploitant des avions qui sont en dessous de ces critères. Étant donné qu'aucun autre organisme de contrôle majeur n'a imposé de tels critères pour des opérations sans ETOPS, il convient de modifier en conséquence le règlement (UE) n° 965/2012.
- (12) En ce qui concerne l'équipement d'oxygène de premiers secours dans les exploitations de transport aérien commercial, l'évolution technologique récente de cet équipement atteint un niveau de sécurité équivalent et il convient dès lors de modifier le règlement (UE) n° 965/2012 pour permettre l'utilisation de cet équipement.
- (13) Les exigences d'une liste minimale d'équipements («LME») de l'annexe III du règlement (UE) n° 965/2012 ne s'appliquent pas à l'organisme de formation agréé («ATO»), de sorte que le règlement (UE) n° 965/2012 devrait être modifié pour permettre aux autorités compétentes de délivrer un agrément pour la mise au point d'une LME par un ATO.
- (14) À la suite des récentes modifications du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission^(?), il convient de modifier le règlement (UE) n° 965/2012 afin de corriger les références croisées entre les deux règlements.

(?) Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 362 du 17.12.2014, p. 1).

- (15) L'Agence a élaboré un projet de règles d'application qu'elle a soumis à la Commission accompagné de l'avis n° 02/2019, conformément à l'article 75, paragraphe 2, points b) et c), et à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.
- (16) Les mesures prévues par 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

- 1) l'article 9 *ter* est remplacé par le texte suivant:

«Article 9 *ter*

Exigences en matière d'équipage de conduite pour les vols de contrôle de maintenance

Un pilote ayant agi, avant le 25 septembre 2019, en qualité de pilote commandant de bord lors d'un vol de contrôle de maintenance qui, conformément à la définition figurant au point SPO.SPEC.MCF.100 de l'annexe VIII, est classé comme vol de contrôle de maintenance de niveau A, bénéficie d'un crédit afin de respecter le point SPO.SPEC.MCF.115 a) 1) de ladite annexe. Dans ce cas, l'exploitant veille à ce que le pilote commandant de bord soit informé des différences identifiées entre les pratiques opérationnelles établies avant le 25 septembre 2019 et les obligations prévues à la section 5 de la sous-partie E de l'annexe VIII du présent règlement, notamment celles découlant des procédures connexes établies par l'exploitant.»

- 2) les annexes I, II, III, IV, V, VI, VII et VIII du règlement (UE) n° 965/2012 sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Date d'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*.

Les paragraphes suivants de l'annexe s'appliquent à partir du 25 septembre 2019:

- paragraphe 4, point a),
- paragraphe 6, point b),
- paragraphe 8, point b).

Les points suivants du paragraphe 4 de l'annexe s'appliquent à partir du 5 novembre 2020:

- point c),
- point d),
- point e),
- point f),
- point g),
- point n),
- point q).

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

Fait à Bruxelles, le 1^{er} août 2019.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE

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

1) L'annexe I (Définitions des termes utilisés dans les annexes II à VIII) est modifiée comme suit:

a) le point 22 *bis*) suivant est inséré:

«22 *bis*) un “enregistreur de conversations du poste de pilotage (CVR)” est un enregistreur de vol à l'épreuve des accidents doté d'une combinaison de microphones et d'autres entrées audio et numériques pour recueillir et enregistrer l'environnement sonore du compartiment de l'équipage de conduite ainsi que les communications à destination et en provenance des membres de l'équipage de conduite et entre ces derniers;»;

b) le point 25 est remplacé par le texte suivant:

«25) une “piste contaminée” est une piste dont une partie significative de la surface (que ce soit par fractions ou non) délimitée par la longueur et la largeur requises utilisées, est recouverte par une ou plusieurs des substances énumérées sous les descripteurs des conditions de surface de la piste;»;

c) le point 32 est supprimé;

d) le point 42 est remplacé par le texte suivant:

«42) une “piste sèche” est une piste dont la surface est sèche est exempte d'humidité visible et non contaminée dans la zone destinée à être utilisée;»;

e) le point 49 *ter*) suivant est inséré:

«49 *ter*) un “enregistreur de paramètres de vol” est un enregistreur de vol à l'épreuve des accidents doté d'une combinaison de sources de données pour recueillir et enregistrer les paramètres qui reflètent l'état et la performance de l'aéronef;»;

f) le point 49 *quater*) suivant est inséré:

«49 *quater*) un “enregistreur de vol” désigne tout type d'enregistreur qui est installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les enquêtes de sécurité sur les accidents ou les incidents;»;

g) le point 70 *bis*) suivant est inséré:

«70 *bis*) la “distance d'atterrissage à l'heure d'arrivée (LDTA)” est une distance d'atterrissage qu'il est possible d'atteindre dans des conditions normales d'exploitation sur la base des données de performances à l'atterrissage et des procédures associées déterminées en fonction des conditions prévalant au moment de l'atterrissage;»;

h) le point 103 *quater*) suivant est inséré:

«103 *quater*) un “compte rendu d'état de la piste (RCR)” est un compte rendu normalisé complet relatif aux conditions de surface de la piste et leur effet sur les performances d'atterrissage et de décollage, décrites au moyen d'un code de conditions de la piste;»;

i) le point 107 *bis*) suivant est inséré:

«107 *bis*) une “piste en hiver spécialement préparée” est une piste avec une surface sèche gelée de neige compacte ou de glace qui a été traitée avec du sable ou du gravier ou qui a subi un traitement mécanique pour améliorer le frottement sur la piste;»;

j) le point 128 est remplacé par le texte suivant:

«128) une “piste mouillée” est une piste dont la surface est couverte de toute humidité visible ou d'une pellicule d'eau d'une épaisseur allant jusqu'à 3 mm dans la zone destinée à être utilisée;»;

2) à l'annexe II (partie ARO), l'appendice II est remplacé par le texte suivant:

«Appendice II

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES (soumises aux conditions approuvées dans le manuel d'exploitation)				
Coordonnées de contact de l'autorité de délivrance Tél. (1): _____ ; Télécopieur _____ ; Courrier électronique: _____				
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: Exploitation commerciale <input type="checkbox"/> Passagers <input type="checkbox"/> Fret <input type="checkbox"/> Autres (7): _____				
Région d'exploitation (8):				
Restrictions particulières (9):				
Agréments spécifiques:	Oui	Non	Spécifications (10)	Remarques
Marchandises dangereuses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opérations par faible visibilité Décollage Approche et atterrissage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (11) ... RVR (12): m DA/H: ft RVR: m	
RVSM (13) <input type="checkbox"/> Sans objet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (14) <input type="checkbox"/> Sans objet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Temps d'éloignement maximal (15): min.	
Spécifications de navigation pour opérations PBN complexes (16)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(17)
Spécifications des performances minimales de navigation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Exploitation d'avions monomoteurs à turbine de nuit ou en conditions IMC (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(18)	
Exploitation d'hélicoptère assistée par des systèmes d'imagerie nocturne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opérations d'hélicoptère	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opérations de services médicaux d'urgence par hélicoptère	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Exploitation en mer d'hélicoptères	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Formation de l'équipage de cabine ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Délivrance d'un certificat CC ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Utilisation d'applications EFB de type B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²¹⁾	
Maintien de la navigabilité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽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. Indiquer "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 des zones géographiques 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 (p. ex., 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" (S.O.) 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 moins ou de plus de deux moteurs.

⁽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 ou 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 ou de 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, distance d'atterrissage requise réduite, exploitation d'hélicoptère à destination ou 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).

Formulaire 139 de l'AESA — Version 6;

3) l'annexe III (partie ORO) est modifiée comme suit:

a) au point ORO.GEN.310 f), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) tout défaut ou mauvais fonctionnement technique survenant pendant que l'aéronef est sous son contrôle opérationnel soit signalé à l'organisme visé au point d);»;

b) le point ORO.SEC.100 est remplacé par le texte suivant:

«ORO.SEC.100 Sécurité du compartiment de l'équipage de conduite — avions

- a) Dans un avion équipé d'une porte d'accès sécurisée au compartiment de l'équipage de conduite, cette porte est verrouillable et l'équipage de cabine dispose de moyens pour prévenir l'équipage de conduite en cas d'activités suspectes ou d'atteintes à la sûreté dans la cabine.
 - b) Tous les avions de transport de passagers qui servent au transport commercial de passagers doivent être équipés d'une porte d'accès sécurisée au compartiment de l'équipage de conduite agréée, pouvant être verrouillée et déverrouillée depuis chacun des sièges pilotes et conçue de manière à satisfaire aux exigences opérationnelles applicables en matière de navigabilité, lorsque ces avions relèvent de l'une des catégories suivantes:
 - 1) les avions dont la MCTOM est supérieure à 54 500 kg;
 - 2) les avions dont la MCTOM est supérieure à 45 500 kg et dont la MOPSC est supérieure à 19; ou
 - 3) les avions dont la MOPSC est supérieure à 60.
 - c) Dans tous les avions équipés d'une porte d'accès sécurisée au compartiment de l'équipage de conduite conformément au point b):
 - 1) cette porte doit être fermée avant la mise en route des moteurs en vue du décollage et être verrouillée lorsque l'exigent les procédures de sûreté ou le pilote commandant de bord, et ce jusqu'à l'arrêt des moteurs après l'atterrissage, sauf lorsque l'entrée ou la sortie de personnes habilitées est jugée nécessaire, conformément aux programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile;
 - 2) des moyens doivent être prévus aux fins de surveiller depuis chacun des sièges pilotes l'intégralité de la zone à l'extérieur du compartiment de l'équipage de conduite de manière à pouvoir identifier les personnes demandant à y accéder et de détecter tout comportement suspect ou toute menace éventuelle.»
- 4) l'annexe IV (partie CAT) est modifiée comme suit:
- a) le point CAT.GEN.MPA.195 est remplacé par le texte suivant:

«CAT.GEN.MPA.195 Traitement des enregistrements des enregistreurs de vol: conservation, transmission, protection et usage

- a) À la suite d'un accident, d'un incident grave ou d'un événement identifié par l'autorité chargée de l'enquête, l'exploitant d'un aéronef conserve les données originales enregistrées des enregistreurs de vol pendant une période de 60 jours ou tout autre délai prescrit par l'autorité chargée de l'enquête.
- b) L'exploitant effectue des contrôles et des évaluations opérationnels des enregistrements pour garantir le fonctionnement continu des enregistreurs de vol qui sont requis au titre du présent règlement.
- c) L'exploitant veille à la conservation des enregistrements des paramètres de vol et messages de communication par liaison de données dont l'enregistrement sur les enregistreurs de vol est requis. Toutefois, pour les besoins d'essais et d'entretien de ces enregistreurs de vol, il est possible d'effacer jusqu'à une heure de données des enregistrements les plus anciens au moment de l'essai.
- d) L'exploitant conserve et tient à jour les documents contenant les informations nécessaires à la conversion des données brutes de vol en paramètres de vol exprimés en unités exploitables.
- e) L'exploitant transmet tout enregistrement provenant d'un enregistreur de vol ayant été conservé, si l'autorité compétente en décide ainsi.
- f) Sans préjudice du règlement (UE) n° 996/2010 et du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil (*):
 - 1) sauf pour garantir le bon fonctionnement de l'enregistreur de vol, les enregistrements sonores obtenus avec l'enregistreur de vol ne peuvent être divulgués ou utilisés que si toutes les conditions suivantes sont remplies:
 - i) une procédure est en place concernant le traitement des enregistrements sonores et leur transcription

- ii) tous les membres d'équipage et le personnel de maintenance concernés ont donné leur accord préalable;
 - iii) l'utilisation de ces enregistrements audio vise uniquement à maintenir ou améliorer la sécurité;
- 1 bis) lorsqu'un enregistrement sonore obtenu avec l'enregistreur de vol est inspecté pour vérifier le bon fonctionnement de l'enregistreur de vol, l'exploitant assure que le respect de la vie privée est garanti, et l'enregistrement ne peut pas être divulgué ni utilisé à d'autres fins que la vérification du bon fonctionnement de l'enregistreur de vol;
- 2) Les paramètres de vol ou les messages par liaison de données enregistrés par un enregistreur de vol ne sont pas utilisés à d'autres fins que l'enquête sur un accident ou un incident devant faire l'objet d'un compte rendu obligatoire, à moins que ces enregistrements ne répondent à l'une des conditions suivantes:
- i) ils sont utilisés par l'exploitant uniquement pour des questions de navigabilité ou d'entretien;
 - ii) ils sont rendus anonymes;
 - iii) ils sont divulgués dans des conditions assorties de garanties.
- 3) Sauf pour garantir le bon fonctionnement de l'enregistreur de vol, les images du compartiment de l'équipage de conduite obtenues avec un enregistreur de vol ne peuvent être divulgués ou utilisés que si toutes les conditions suivantes sont remplies:
- i) une procédure est en place concernant le traitement de ces enregistrements d'images;
 - ii) tous les membres d'équipage et le personnel de maintenance concernés ont donné leur accord préalable;
 - iii) l'utilisation de ces enregistrements d'images vise uniquement à maintenir ou améliorer la sécurité;
- 3 bis) Lorsque les images du compartiment de l'équipage de conduite qui sont obtenues avec un enregistreur de vol sont inspectées afin d'assurer le bon fonctionnement de l'enregistreur de vol, alors:
- i) ces images ne peuvent être divulguées ou utilisées que pour garantir le bon fonctionnement de l'enregistreur de vol;
 - ii) si des parties du corps des membres d'équipage sont susceptibles d'être visibles sur les images, l'exploitant doit garantir la confidentialité de ces images.

(*) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1.);»

b) le point CAT.OP.MPA.140 est modifié comme suit:

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

«a) Sauf approbation de l'autorité compétente délivrée conformément à la sous-partie F de l'annexe V (partie SPA), l'exploitant ne peut exploiter un avion bimoteur sur une route comportant un point éloigné d'un aéroport adéquat d'une distance supérieure à (dans des conditions normales et en air calme) la distance appropriée pour le type d'avion donné parmi ce qui suit:

- 1) pour les avions de classe de performances A dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (MOPSC) est supérieure ou égale à 20, la distance parcourue par l'avion en 60 minutes à la vitesse de croisière avec un moteur en panne (OEI), déterminée conformément au point b);
- 2) pour les avions de classe de performances A dont la MOPSC est inférieure ou égale à 19, la distance parcourue en 120 minutes ou, si approuvé par l'autorité compétente, jusqu'à 180 minutes pour les avions à turboréacteurs, à la vitesse de croisière avec un moteur en panne, déterminée conformément au point b);
- 3) pour les avions de classe de performances B ou C, la moindre des deux:
 - i) la distance parcourue en 120 minutes à la vitesse de croisière OEI, déterminée conformément au point b);
 - ii) 300 NM.»;

— le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) Pour obtenir l'approbation mentionnée au point a) 2), l'exploitant fournit la preuve que:

- 1) des procédures ont été établies pour la planification et la régulation des vols;

- 2) des consignes et procédures de maintenance spécifiques destinées à garantir les niveaux recherchés de maintien de la navigabilité et de fiabilité de l'avion y compris de ses moteurs ont été établies et incluses dans le programme d'entretien d'aéronef de l'exploitant conformément à l'annexe I (partie M) du règlement (UE) n° 1321/2014, comprenant:
- i) un programme de consommation d'huile du moteur;
 - ii) un programme de surveillance de l'état des moteurs;»;
- c) le point CAT.OP.MPA.300 est remplacé par le texte suivant:

«CAT.OP.MPA.300 Conditions à l'approche et à l'atterrissage — avions

Avant d'amorcer l'approche en vue de l'atterrissage, le commandant de bord

- a) s'assure que, compte tenu des informations dont il ou elle dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome et l'état de la piste qu'il est envisagé d'utiliser n'empêchent pas d'effectuer une approche, un atterrissage ou une approche interrompue en sécurité, compte tenu des informations relatives aux performances contenues dans le manuel d'exploitation (OM);
 - b) effectue une évaluation de la distance d'atterrissage conformément au point CAT.OP.MPA.303.»;
- d) le point CAT.OP.MPA.301 suivant est inséré:

«CAT.OP.MPA.301 Conditions à l'approche et à l'atterrissage — hélicoptères

Avant d'amorcer l'approche en vue de l'atterrissage, le commandant de bord s'assure que, compte tenu des informations dont il ou elle dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome et l'état de la zone d'approche finale et de décollage (FATO) qu'il est envisagé d'utiliser n'empêchent pas d'effectuer une approche, un atterrissage ou une approche interrompue en sécurité, compte tenu des informations relatives aux performances contenues dans le manuel d'exploitation (OM).»;

- e) le point CAT.OP.MPA.303 suivant est inséré:

«CAT.OP.MPA.303 Vérification en vol de la distance d'atterrissage à l'heure d'arrivée — avions

- a) Aucune approche en vue de l'atterrissage n'est poursuivie à moins que la distance d'atterrissage utilisable (LDA) sur la piste prévue ne soit au moins égale à 115 % de la distance d'atterrissage à l'heure estimée d'atterrissage, déterminée conformément aux informations de performance aux fins de l'évaluation de la distance d'atterrissage à l'heure d'arrivée (LDTA) et de l'approche en vue de l'atterrissage avec des avions de classe de performances A qui sont certifiés conformément à l'une des spécifications de certification suivantes, comme indiqué dans le certificat de type:
 - (1) CS-25 ou équivalent;
 - (2) CS-23 au niveau 4 avec niveau de performance "Vitesse élevée" ou équivalent.
- b) Pour les avions de classe de performances A autres que ceux visés au point a), aucune approche en vue de l'atterrissage n'est poursuivie, sauf dans les cas suivants:
 - (1) la distance d'atterrissage utilisable (LDA) sur la piste prévue est au moins égale à 115 % de la distance d'atterrissage à l'heure estimée d'atterrissage, déterminée conformément aux informations de performance aux fins de l'évaluation de la distance d'atterrissage à l'heure d'arrivée (LDTA);
 - (2) si les informations relatives à la performance aux fins de l'évaluation de la distance d'atterrissage à l'heure d'arrivée (LDTA) ne sont pas disponibles, la distance d'atterrissage utilisable (LDA) sur la piste prévue à l'heure estimée d'atterrissage est au moins égale à la distance d'atterrissage requise déterminée conformément au point CAT.POL.A.230 ou au point CAT.POL.A.235, selon le cas.
- c) Pour les avions de classe de performances B, aucune approche en vue de l'atterrissage n'est suivie, sauf dans les cas suivants:
 - (1) la distance d'atterrissage utilisable (LDA) sur la piste prévue est au moins égale à 115 % de la distance d'atterrissage à l'heure estimée d'atterrissage, déterminée conformément aux informations de performance aux fins de l'évaluation de la distance d'atterrissage à l'heure d'arrivée (LDTA);
 - (2) si les informations relatives à la performance aux fins de l'évaluation de la distance d'atterrissage à l'heure d'arrivée (LDTA) ne sont pas disponibles, la distance d'atterrissage utilisable (LDA) sur la piste prévue à l'heure estimée d'atterrissage est au moins égale à la distance d'atterrissage requise déterminée conformément au point CAT.POL.A.330 ou au point CAT.POL.A.335, selon le cas.

- d) Pour les avions de classe de performances C, aucune approche en vue de l'atterrissage n'est suivie, sauf dans les cas suivants:
- (1) la distance d'atterrissage utilisable (LDA) sur la piste prévue est au moins égale à 115 % de la distance d'atterrissage à l'heure estimée d'atterrissage, déterminée conformément aux informations de performance aux fins de l'évaluation de la distance d'atterrissage à l'heure d'arrivée (LDTA);
 - (2) si les informations relatives à la performance aux fins de l'évaluation de la distance d'atterrissage à l'heure d'arrivée (LDTA) ne sont pas disponibles, la distance d'atterrissage utilisable (LDA) sur la piste prévue à l'heure estimée d'atterrissage est au moins égale à la distance d'atterrissage requise déterminée conformément au point CAT.POL.A.430 ou au point CAT.POL.A.435, selon le cas.
- e) Les informations relatives à la performance aux fins de l'évaluation de la distance d'atterrissage à l'heure d'arrivée (LDTA) reposent sur les données approuvées contenues dans le manuel de vol de l'aéronef. Lorsque les données approuvées qui figurent dans le manuel de vol de l'aéronef sont insuffisantes en ce qui concerne l'évaluation de la distance d'atterrissage à l'heure d'arrivée (LDTA), elles sont complétées par d'autres données qui sont déterminées soit conformément aux normes de certification applicables aux avions, soit conformément aux moyens acceptables de conformité (AMC) établis l'Agence.
- f) L'exploitant spécifie dans le manuel d'exploitation les informations relatives à la performance pour l'évaluation de la distance d'atterrissage à l'heure d'arrivée (LDTA) et les hypothèses retenues pour son évolution, y compris d'autres données qui, conformément au point e), peuvent être utilisées pour compléter celles figurant dans le manuel de vol de l'aéronef.»
- f) le point CAT.OP.MPA.311 suivant est inséré:

«CAT.OP.MPA.311 Compte rendu sur l'efficacité de freinage sur la piste

Chaque fois que l'action de freinage sur la piste rencontrée lors de l'atterrissage n'est pas aussi bonne que celle déclarée par l'exploitant d'aérodrome dans le compte rendu d'état de piste (RCR), le commandant de bord informe, dès que possible, les services de la circulation aérienne (ATS) au moyen d'un compte rendu en vol spécial (AIREP).»;

- g) au point CAT.POL.A.105, le point d) est remplacé par le texte suivant:
- «d) L'exploitant tient compte de la précision des cartes lors de l'évaluation des exigences en matière de décollage figurant aux chapitres applicables.»;
- h) au point CAT.POL.A.105, le point e) est supprimé
- i) au point CAT.POL.A.215, les points c) et d) sont remplacés par le texte suivant:
- «b) La pente de la trajectoire nette de vol en route doit être positive à une altitude d'au moins 1 000 ft au-dessus du sol et de tous les obstacles situés le long de la route, jusqu'à 9,3 km (5 NM) de part et d'autre de la route prévue.
- c) La trajectoire nette de vol en route doit permettre à l'avion de poursuivre son vol depuis son altitude de croisière jusqu'à un aérodrome où un atterrissage peut être effectué conformément aux dispositions des points CAT.POL.A.230 ou CAT.POL.A.235, selon le cas. La trajectoire nette de vol en route doit respecter une marge verticale d'au moins 2 000 ft au-dessus du sol et de tous les obstacles situés le long de la route, jusqu'à 9,3 km (5 NM) de part et d'autre de la route prévue en tenant compte des éléments suivants:
- 1) le moteur est supposé tomber en panne au point le plus critique de la route;
 - 2) les effets du vent sur la trajectoire de vol sont pris en compte;
 - 3) la vidange de carburant en vol est autorisée, dans la mesure où elle permet de rejoindre l'aérodrome où l'avion est supposé atterrir après une panne de moteur avec les réserves de carburant requises, conformément au point CAT.OP.MPA.150, correspondant à un aérodrome de dégagement, à condition qu'une procédure sûre soit utilisée;
 - 4) l'aérodrome où l'avion est supposé atterrir après une panne de moteur doit répondre aux critères suivants:
 - i) les exigences en matière de performances en fonction de la masse prévue à l'atterrissage sont satisfaites;
 - ii) les observations ou prévisions météorologiques, ainsi que les informations sur l'état du terrain, indiquent que l'avion peut se poser en toute sécurité à l'heure estimée d'atterrissage;
 - 5) si le manuel de vol de l'aéronef ne contient pas de données relatives à la trajectoire nette de vol en route, la trajectoire brute de vol OEI en route est réduite d'une pente de montée de 1,1 % pour les avions bimoteurs, de 1,4 % pour les avions trimoteurs et de 1,6 % pour les avions quadrimoteurs.
- d) L'exploitant porte les marges latérales prévues aux points b) et c) à 18,5 km (10 NM) si la précision de navigation ne correspond pas au minimum à une spécification de navigation RNAV 5.»;

j) le point CAT.POL.A.220 est remplacé par le texte suivant:

«CAT.POL.A.220 En route — avions à trois moteurs ou plus, dont deux moteurs en panne

- a) Un avion équipé de trois moteurs ou plus ne doit pas quitter un aéroport où les prescriptions du point CAT.POL.A.230 ou du point CAT.POL.A.235 a) pour la masse prévue à l'atterrissage sont respectées en conséquence, à n'importe quel point le long de la route prévue pendant plus de 90 minutes, tous les moteurs fonctionnant en puissance de croisière ou en régime de poussée, selon le cas, à la température standard en air calme, sauf si les points b) à f) du présent point sont respectés.
- b) Les données relatives à la trajectoire nette avec deux moteurs en panne en route doivent permettre à l'avion de poursuivre son vol, dans les conditions météorologiques prévues, depuis le point où deux moteurs sont supposés tomber en panne simultanément jusqu'à un aéroport où il peut atterrir et s'immobiliser en appliquant la procédure prévue en cas d'atterrissage avec deux moteurs en panne. La trajectoire nette de vol en route doit respecter une marge verticale au moins égale à 2 000 ft au-dessus du sol et de tous les obstacles situés le long de la route, jusqu'à 9,3 km (5 NM) de part et d'autre de la route prévue. Si les conditions météorologiques ou l'altitude exigent l'utilisation de systèmes de protection contre le givrage, l'incidence de leur utilisation sur la trajectoire nette de vol en route doit être prise en compte. Si la précision de navigation n'atteint pas au moins une spécification de navigation RNAV 5, l'exploitant porte les marges latérales prescrites qui sont prévues dans la deuxième phrase à 18,5 km (10 NM).
- c) Les deux moteurs sont supposés tomber en panne au point le plus critique de la partie de la route où l'avion – volant à une vitesse de croisière ou en régime de poussée, selon le cas, tous moteurs en fonctionnement, à la température standard et en air calme – se situe à plus de 90 minutes de l'aéroport visé au point a).
- d) La trajectoire nette de vol doit présenter une pente positive à une hauteur de 1 500 ft au-dessus de l'aéroport prévu pour l'atterrissage à la suite d'une panne de deux moteurs.
- e) La vidange du carburant est autorisée pour autant que l'avion puisse atteindre l'aéroport avec les réserves de carburant visées au point f), à condition qu'une procédure sûre soit appliquée.
- f) La masse prévue de l'avion à l'instant où les deux moteurs sont supposés tomber en panne n'est pas inférieure à celle qui inclurait une quantité de carburant suffisante pour atteindre l'aéroport prévu pour l'atterrissage à une altitude d'au moins 450 m (1 500 ft) directement au-dessus de l'aire d'atterrissage, et voler ensuite en palier pendant 15 minutes à une vitesse de croisière ou en régime de poussée, selon le cas.»;
- k) le point CAT.POL.A.230 est remplacé par le texte suivant:

«CAT.POL.A.230 Atterrissage — pistes sèches

- a) La masse de l'avion à l'atterrissage, déterminée conformément aux dispositions du point CAT.POL.A.105 a), pour l'heure estimée d'atterrissage à l'aéroport de destination et à tout aéroport de décollage, permet d'effectuer un atterrissage depuis une hauteur de 50 ft au-dessus du seuil avec arrêt complet de l'avion:
- (1) dans les 60 % de la distance d'atterrissage utilisable (LDA) pour les avions à turboréacteurs;
 - (2) dans les 70 % de la distance d'atterrissage utilisable (LDA) pour les avions à turbopropulseurs;
 - (3) par dérogation aux points a) 1) et a) 2), pour les avions qui sont agréés pour des procédures d'atterrissage court en vertu du point CAT.POL.A.255, dans les 80 % de la distance d'atterrissage utilisable (LDA).
- b) En ce qui concerne les opérations d'approche à forte pente, l'exploitant utilise la distance d'atterrissage affectée d'un facteur conformément au point a) 1) ou a) 2), selon le cas, sur la base d'une hauteur au seuil inférieure à 60 ft mais au moins égale à 35 ft, et satisfait aux dispositions du point CAT.POL.A.245.
- c) Dans le cas d'atterrissages courts, l'exploitant utilise la distance d'atterrissage affectée d'un facteur conformément au point a) 1) ou a) 2), selon le cas, et se conforme aux dispositions du point CAT.POL.A.250.
- d) Lors de l'établissement de la masse à l'atterrissage, l'exploitant prend en compte les éléments suivants:
- (1) pas plus de 50 % de la composante de face du vent, ni moins de 150 % de la composante arrière du vent;
 - (2) les corrections prévues dans le manuel de vol de l'aéronef (AFM).

- e) Pour effectuer la régulation de l'avion, ce dernier:
 - (1) soit atterrit sur la piste la plus favorable et en air calme;
 - (2) soit atterrit sur la piste qui sera le plus probablement attribuée compte tenu de la direction et de la force probables du vent, de la manœuvrabilité de l'avion au sol et d'autres conditions, telles que les aides à l'atterrissage et le relief.
- f) Si l'exploitant n'est pas en mesure de se conformer au point e) 2) en ce qui concerne l'aérodrome de destination, la régulation de l'avion ne peut être effectuée que si un aérodrome de dégivrage permettant de se conformer pleinement à l'un des éléments suivants est désigné:
 - (1) points a) à d), si la piste est sèche à l'heure d'arrivée prévue;
 - (2) points CAT.POL.A.235 a) à d), si la piste est mouillée ou contaminée à l'heure d'arrivée prévue;»;
- l) le point CAT.POL.A.235 est remplacé par le texte suivant:

«CAT.POL.A.235 Atterrissage — pistes mouillées et contaminées

- a) Lorsque les observations ou les prévisions météorologiques pertinentes, où les unes et les autres, indiquent que la piste pourrait être mouillée à l'heure estimée d'arrivée, la distance d'atterrissage utilisable (LDA) est l'une des distances suivantes:
 - 1) une distance d'atterrissage prévue dans le manuel de vol de l'aéronef pour une utilisation sur des pistes mouillées au moment de la régulation, mais au moins égale à celle requise en vertu du point CAT.POL.A.230 a) 1) ou a) 2), selon le cas;
 - 2) si une distance d'atterrissage n'est pas prévue dans le manuel de vol de l'aéronef pour une utilisation sur des pistes mouillées au moment de la régulation, au moins 115 % de la distance d'atterrissage requise conformément au point CAT.POL.A.230 a) 1) ou a) 2), selon le cas;
 - 3) une distance d'atterrissage inférieure à celle requise au point a) 2), mais non inférieure à celle requise en vertu du point CAT.POL.A.230 a) 1) ou a) 2), selon le cas, si la piste présente des caractéristiques d'amélioration de la friction spécifiques et que le manuel de vol de l'aéronef contient des informations spécifiques complémentaires concernant la distance d'atterrissage sur ce type de piste;
 - 4) par dérogation aux points a) 1), a) 2) et a) 3), pour les avions qui sont agréés pour des procédures d'atterrissage court en vertu du point CAT.POL.A.255, la distance d'atterrissage déterminée conformément au point CAT.POL.A.255 b) 2) v) B).
- b) Lorsque les observations ou les prévisions météorologiques pertinentes indiquent que la piste pourrait être contaminée à l'heure estimée d'arrivée, la distance d'atterrissage utilisable (LDA) est l'une des distances suivantes:
 - 1) au moins la distance d'atterrissage déterminée conformément au point a), ou au moins 115 % de la distance d'atterrissage déterminée sur la base des données approuvées relatives à la distance d'atterrissage sur une piste contaminée, ou de données équivalentes, selon la valeur la plus élevée;
 - 2) sur des pistes en hiver spécialement préparées, une distance d'atterrissage plus courte que celle prévue au point b) 1), mais non inférieure à celle requise au point a), peut être utilisée si le manuel de vol de l'aéronef comporte des informations spécifiques complémentaires relatives aux distances d'atterrissage sur pistes contaminées. Cette distance d'atterrissage représente au moins 115 % de la distance d'atterrissage figurant dans le manuel de vol de l'aéronef.
- c) Par dérogation au point b), l'accroissement de 15 % ne doit pas être appliqué s'il est déjà inclus dans les données approuvées relatives à la distance d'atterrissage ou à l'équivalent.
- d) Dans le cas des dispositions des points a) et b), les critères définis aux points CAT.POL.A.230 b), c) et d) s'appliquent en conséquence.
- e) Pour effectuer la régulation de l'avion, ce dernier:
 - 1) soit atterrit sur la piste la plus favorable et en air calme;
 - 2) soit atterrit sur la piste qui sera le plus probablement attribuée compte tenu de la direction et de la force probables du vent, de la manœuvrabilité de l'avion au sol et d'autres conditions, telles que les aides à l'atterrissage et le relief.
- f) Si l'exploitant n'est pas en mesure de se conformer au point e) 1) pour un aérodrome de destination où les observations ou les prévisions météorologiques pertinentes indiquent que la piste pourrait être contaminée à l'heure estimée d'arrivée, faisant dépendre l'atterrissage d'une composante de vent précise, la régulation de l'avion peut être effectuée à condition que deux aérodromes de dégivrage soient désignés.

- g) Si l'exploitant n'est pas en mesure de se conformer au point e) 2) pour un aéroport de destination où les observations ou les prévisions météorologiques pertinentes indiquent que la piste pourrait être mouillée ou contaminée à l'heure estimée d'arrivée, la régulation de l'avion ne peut être effectuée qu'à condition qu'un aéroport de décollage soit désigné.
- h) En ce qui concerne les points f) et g), l'aéroport ou les aéroports de décollage désignés doivent permettre de se conformer pleinement à l'un des éléments suivants:
- 1) points CAT.POLA.230 a) à d), si la piste est sèche à l'heure d'arrivée prévue;
 - 2) points CAT.POLA.235 a) à d), si la piste est mouillée ou contaminée à l'heure d'arrivée prévue;»;
- m) au point CAT.POLA.250 b), le point 11 bis) suivant est inséré:
- «11 bis) les opérations sur distance d'atterrissage requise réduite conformément au point CAT.POLA.255 sont interdites;»;
- n) le point CAT.POLA.255 suivant est inséré:

«CAT.POLA.255 Approbation des opérations sur distance d'atterrissage requise réduite

- a) Un exploitant d'avions peut mener des opérations d'atterrissage dans les 80 % de la distance d'atterrissage utilisable (LDA) s'il remplit les conditions suivantes:
- 1) l'avion a une MOPSC inférieure ou égale à 19;
 - 2) l'avion dispose d'une attestation d'admissibilité pour une distance d'atterrissage requise réduite dans le manuel de vol de l'aéronef;
 - 3) l'avion est utilisé dans des opérations non régulières de transport aérien commercial (CAT) à la demande;
 - 4) la masse de l'avion à l'atterrissage permet un atterrissage avec arrêt complet sur cette distance d'atterrissage réduite;
 - 5) l'exploitant a obtenu préalablement une autorisation auprès de l'autorité compétente.
- b) Pour obtenir l'approbation mentionnée au point a) 5), l'exploitant fournit la preuve de l'une des circonstances suivantes:
- 1) qu'une évaluation des risques a été effectuée pour démontrer qu'un niveau de sécurité équivalent à celui visé au point CAT.POLA.230 a) 1) ou 2), selon le cas, est atteint;
 - 2) que les conditions suivantes sont remplies:
 - i) des procédures d'approche spéciale, telles que des approches à forte pente, des hauteurs au seuil prévues supérieures à 60 ft ou inférieures à 35 ft, des opérations à faible visibilité, des approches en dehors des critères d'approche stabilisée approuvés au point CAT.OP.MPA.115 a), sont interdites;
 - ii) les procédures d'atterrissage court conformément au point CAT.POLA.250 sont interdites;»;
 - iii) l'atterrissage sur les pistes contaminées est interdit;
 - iv) un processus adéquat de formation, de vérification et de contrôle pour l'équipage de conduite est interdit;
 - v) un programme d'analyse des atterrissages sur aéroport (ALAP) est établi par l'exploitant afin de s'assurer que les conditions suivantes sont remplies:
 - A) aucun vent arrière n'est prévu à l'heure d'arrivée prévue;
 - B) s'il est prévu que la piste sera mouillée à l'heure d'arrivée prévue, la distance d'atterrissage lors de la régulation est soit déterminée conformément au point CAT.OP.MPA.303 a) ou b), selon le cas, soit 115 % de la distance d'atterrissage déterminée pour les pistes sèches, si celle-ci est plus longue;
 - C) il n'existe aucune prévision de condition de piste contaminée à l'heure prévue d'arrivée;
 - D) il n'existe aucune prévision de condition météorologique défavorable à l'heure d'arrivée prévue;
 - vi) tous les équipements ayant une incidence sur les performances en matière d'atterrissage sont opérationnels avant de commencer le vol;

- vii) l'équipage de conduite est composé d'au moins deux pilotes qualifiés et formés, ayant une expérience récente en matière d'opérations sur distance d'atterrissage requise réduite;
 - viii) sur la base des conditions prévalant pour le vol prévu, le commandant de bord prend la décision finale d'effectuer des opérations sur distance d'atterrissage requise réduite et peut décider de ne pas le faire lorsqu'il estime que cela est dans l'intérêt de la sécurité;
 - ix) des conditions supplémentaires d'aérodrome, si elles sont spécifiées par l'autorité compétente qui a certifié l'aérodrome, compte tenu des caractéristiques orographiques de la zone d'approche, des aides à l'approche disponibles et de considérations liées à l'approche interrompue/atterrissage interrompu.»;
- o) le point CAT.POLA.330 est remplacé par le texte suivant:

«CAT.POLA.330 Atterrissage — pistes sèches

- a) La masse de l'avion à l'atterrissage, déterminée conformément au point CAT.POLA.105 a), pour l'heure estimée d'atterrissage à l'aérodrome de destination et à tout aérodrome de dégagement, permet d'effectuer un atterrissage depuis une hauteur de 50 ft au-dessus du seuil dans les 70 % de la distance d'atterrissage utilisable (LDA), avec arrêt complet de l'avion:
 - b) Par dérogation au point a), et lorsque le point CAT.POLA.355 est respecté, la masse de l'avion à l'atterrissage, déterminée conformément aux dispositions du point CAT.POLA.105 a), pour l'heure estimée d'atterrissage à l'aérodrome de destination, permet d'effectuer un atterrissage depuis une hauteur de 50 ft au-dessus du seuil dans les 80 % de la distance d'atterrissage utilisable (LDA), avec arrêt complet de l'avion
 - c) Lors de l'établissement de la masse à l'atterrissage, l'exploitant prend en compte les éléments suivants:
 - 1) l'altitude de l'aérodrome;
 - 2) pas plus de 50 % de la composante de face du vent, ni moins de 150 % de la composante arrière du vent;
 - 3) le type de surface de la piste;
 - 4) la pente de la piste dans le sens de l'atterrissage.
 - d) Dans le cas d'opérations d'approche à forte pente, l'exploitant utilise la distance d'atterrissage affectée d'un facteur conformément au point a), sur la base d'une hauteur au seuil inférieure à 60 ft mais au moins égale à 35 ft, et satisfait aux dispositions du point CAT.POLA.345.
 - e) Dans le cas d'atterrissages courts, l'exploitant utilise la distance d'atterrissage affectée d'un facteur conformément au point a), et se conforme aux dispositions du point CAT.POLA.350.
 - f) Pour effectuer la régulation de l'avion, ce dernier:
 - 1) soit atterrit sur la piste la plus favorable et en air calme;
 - 2) soit atterrit sur la piste qui sera le plus probablement attribuée compte tenu de la direction et de la force probables du vent, de la manœuvrabilité de l'avion au sol et d'autres conditions, telles que les aides à l'atterrissage et le relief.
 - g) Si l'exploitant n'est pas en mesure de se conformer au point f) 2) en ce qui concerne l'aérodrome de destination, la régulation de l'avion ne peut être effectuée que si un aérodrome de dégagement permettant de se conformer pleinement aux points a) à f) est désigné.»;
- p) le point CAT.POLA.335 est remplacé par le texte suivant:

«CAT.POLA.335 Atterrissage — pistes mouillées et contaminées

- a) Lorsque les observations ou les prévisions météorologiques pertinentes indiquent que la piste pourrait être mouillée à l'heure estimée d'arrivée, la distance d'atterrissage utilisable (LDA) est l'une des distances suivantes:
 - (1) une distance d'atterrissage prévue dans le manuel de vol de l'aéronef pour une utilisation sur des pistes mouillées au moment de la régulation, mais au moins égale à celle requise en vertu du point CAT.POLA.330;
 - (2) si une distance d'atterrissage n'est pas prévue dans le manuel de vol de l'aéronef pour une utilisation sur des pistes mouillées au moment de la régulation, au moins 115 % de la distance d'atterrissage requise conformément au point CAT.POLA.330 a);

- (3) une distance d'atterrissage inférieure à celle requise by au point, (a)(2), mais non inférieure à celle requise au point CAT.POLA.330 a), selon le cas, si la piste a des caractéristiques d'amélioration de la friction spécifiques et que l'AFM contient des informations spécifiques complémentaires concernant la distance d'atterrissage sur ce type de piste;
- (4) par dérogation aux points a) 1), a) 2) et a) 3), pour les avions qui sont agréés pour des procédures d'atterrissage court en vertu du point CAT.POLA.355, la distance d'atterrissage déterminée conformément au point CAT.POLA.355 b) 7) iii).
- b) Lorsque les observations ou les prévisions météorologiques pertinentes indiquent que la piste pourrait être contaminée à l'heure estimée d'arrivée, la distance d'atterrissage ne dépasse pas la distance d'atterrissage utilisable (LDA). L'exploitant indique dans le manuel d'exploitation les données relatives à la distance d'atterrissage qui doivent être appliquées.»;
- q) le point CAT.POLA.355 suivant est inséré:

«CAT.POLA.355 Approbation des opérations sur distance d'atterrissage requise réduite

- a) Les opérations avec une masse de l'avion à l'atterrissage permettant un atterrissage avec arrêt complet dans les 80 % de la distance d'atterrissage utilisable (LDA) nécessitent l'approbation préalable de l'autorité compétente. Cette approbation est obtenue pour chaque piste sur laquelle sont effectuées des opérations avec une distance d'atterrissage requise réduite.
- b) Pour obtenir l'approbation visée au point a), l'exploitant procède à une évaluation des risques pour démontrer qu'un niveau de sécurité équivalent à celui prévu par le point CAT.POLA.330 a) est atteint et que les conditions suivantes au moins sont remplies:
 - 1) l'État dans lequel se trouve l'aérodrome a déterminé un intérêt général manifeste et une nécessité pour de telles opérations en raison soit de l'éloignement de l'aérodrome, soit des contraintes physiques concernant l'extension de la piste;
 - 2) les procédures d'atterrissage court conformément au point CAT.POLA.350 et les approches en dehors des critères d'approche stabilisée approuvés au point CAT.OP.MPA.115 a), sont interdites;
 - 3) l'atterrissage sur les pistes contaminées est interdit;
 - 4) une procédure de contrôle spécifique de la surface de prise de contact est définie dans le manuel d'exploitation et mise en œuvre; cette procédure comprend des instructions adéquates de remise des gaz et d'atterrissage interrompu, lorsque la prise de contact dans la zone définie ne peut être atteint;
 - 5) un programme adéquat de formation et de vérification d'aérodrome pour l'équipage de conduite est établi;
 - 6) l'équipage de conduite est qualifié et a une expérience récente en matière d'opérations sur distance d'atterrissage requise réduite à l'aérodrome concerné;
 - 7) un programme d'analyse des atterrissages sur aérodrome (ALAP) est établi par l'exploitant afin de s'assurer que les conditions suivantes sont remplies:
 - i) aucun vent arrière n'est prévu à l'heure d'arrivée prévue;
 - ii) s'il est prévu que la piste sera mouillée à l'heure d'arrivée prévue, la distance d'atterrissage lors de la régulation est soit déterminée conformément au point CAT.OP.MPA.303 c), soit 115 % de la distance d'atterrissage déterminée pour les pistes sèches, si celle-ci est plus longue;
 - iii) il n'existe aucune prévision de condition de piste contaminée à l'heure prévue d'arrivée;
 - iv) il n'existe aucune prévision de condition météorologique défavorable à l'heure d'arrivée prévue;
 - 8) des procédures opérationnelles sont établies afin de veiller à ce que:
 - i) tous les équipements ayant une incidence sur les performances en matière d'atterrissage et les distances d'atterrissage sont opérationnels avant de commencer le vol;
 - ii) les dispositifs de décélération sont utilisés correctement par l'équipage de conduite;
 - 9) des consignes de maintenance spécifiques et des procédures opérationnelles sont établies pour les dispositifs de décélération de l'avion pour renforcer la fiabilité de ces systèmes;

- 10) l'approche finale et l'atterrissage sont uniquement effectués en conditions météorologiques de vol à vue (VMC);
- 11) des conditions supplémentaires d'aérodrome, si elles sont spécifiées par l'autorité compétente qui a certifié l'aérodrome, compte tenu des caractéristiques orographiques de la zone d'approche, des aides à l'approche disponibles et de considérations liées à l'approche interrompue/atterrissage interrompu.»;
- r) au point CAT.POL.A.415, les points d) et e) sont remplacés par le texte suivant:
- «d) les marges latérales prévues au point a) sont portées à 18,5 km (10 NM) si la précision de navigation ne correspond pas au minimum la spécification de navigation RNAV 5.
- e) la vidange de carburant en vol est autorisée, dans la mesure où elle permet de rejoindre l'aérodrome où l'avion est supposé atterrir après une panne de moteur avec les réserves de carburant requises, conformément au point CAT.OP.MPA.150, correspondant à un aérodrome de dégagement, à condition qu'une procédure sûre soit utilisée.»;
- s) le point CAT.POL.A.420 est remplacé par le texte suivant:
- «CAT.POL.A.420 En route — avions à trois moteurs ou plus, dont deux moteurs en panne**
- a) Un avion équipé de trois moteurs ou plus ne doit pas quitter un aérodrome où les prescriptions du point CAT.POL.A.430 pour la masse prévue à l'atterrissage sont respectées, à n'importe quel point le long de la route prévue pendant plus de 90 minutes, tous les moteurs fonctionnant en puissance de croisière ou en régime de poussée, selon le cas, à la température standard en air calme, sauf si les points b) à e) du présent point sont respectés.
- b) La trajectoire deux moteurs en panne indiquée permet à l'avion de poursuivre son vol, dans les conditions météorologiques prévues, en franchissant tous les obstacles situés jusqu'à 9,3 km (5 NM) de part et d'autre de la route prévue avec une marge verticale d'au moins 2 000 ft, jusqu'à un aérodrome où les exigences en matière de performances applicables à la masse prévue à l'atterrissage sont satisfaites.
- c) Les deux moteurs sont supposés tomber en panne au point le plus critique de la partie de la route où l'avion – volant à une vitesse de croisière ou en régime de poussée, selon le cas, tous moteurs en fonctionnement, à la température standard et en air calme – se situe à plus de 90 minutes de l'aérodrome visé au point a).
- d) La masse prévue de l'avion à l'instant où les deux moteurs sont supposés tomber en panne n'est pas inférieure à celle qui inclurait une quantité de carburant suffisante pour atteindre l'aérodrome prévu pour l'atterrissage à une altitude d'au moins 450 m (1 500 ft) directement au-dessus de l'aire d'atterrissage, et voler ensuite en palier pendant 15 minutes à une vitesse de croisière ou en régime de poussée, selon le cas.
- e) La vitesse ascensionnelle disponible de l'avion est inférieure de 150 ft/min à celle spécifiée.
- f) Les marges latérales prévues au point b) sont portées à 18,5 km (10 NM) si la précision de navigation ne correspond pas au minimum à la spécification de navigation RNAV 5.
- g) La vidange de carburant en vol est autorisée, dans la mesure où elle permet de rejoindre l'aérodrome avec les réserves de carburant requises conformément au point d), à condition qu'une procédure sûre soit utilisée.»;
- t) au point CAT.POL.A.430 a), le point 4) est remplacé par le texte suivant:
- «4) la pente de la piste dans le sens de l'atterrissage.»;
- u) au point CAT.POL.A.435, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) Lorsque les observations ou les prévisions météorologiques pertinentes indiquent que la piste pourrait être mouillée à l'heure estimée d'arrivée, la distance d'atterrissage utilisable (LDA) est l'une des distances suivantes:
- 1) une distance d'atterrissage prévue dans le manuel de vol de l'aéronef pour une utilisation sur des pistes mouillées au moment de la régulation, mais au moins égale à celle requise en vertu du point CAT.POL.A.430;
- 2) si une distance d'atterrissage n'est pas prévue dans le manuel de vol de l'aéronef pour une utilisation sur des pistes mouillées au moment de la régulation, au moins 115 % de la distance d'atterrissage requise conformément au point CAT.POL.A.430.»;
- v) au point CAT.IDE.A.185, le point i) suivant est ajouté:
- «i) Les avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré le ou après le 5 septembre 2022 sont équipés d'une source d'alimentation alternative, vers laquelle le CVR et le microphone d'ambiance installé dans le poste de pilotage sont automatiquement redirigés, en cas d'interruption de toute autre alimentation du CVR.»;

w) le point CAT.IDE.A.191 suivant est inséré:

«CAT.IDE.A.191 Enregistreur de vol léger

- a) Les avions à turbine dont la MCTOM est égale ou supérieure à 2 250 kg et les avions dont la MOPSC est supérieure à 9 sont équipés d'un enregistreur de vol si toutes les conditions suivantes sont remplies:
- 1) ils ne relèvent pas du champ d'application du point CAT.IDE.A.190 a);
 - 2) leur premier certificat individuel de navigabilité a été délivré le ou après le 5 septembre 2022.
- b) L'enregistreur de vol doit enregistrer, au moyen de données de vol ou d'images, des informations suffisantes pour déterminer la trajectoire de vol et la vitesse de l'aéronef.
- c) L'enregistreur de vol doit pouvoir conserver les données de vol et les images enregistrées pendant au moins les cinq dernières heures de vol.
- d) L'enregistreur de vol commence automatiquement à enregistrer avant que l'avion ne puisse se déplacer par ses propres moyens et arrête automatiquement cet enregistrement une fois que l'avion n'est plus en mesure de se déplacer par ses propres moyens.
- e) si l'enregistreur de vol enregistre les images ou le son du compartiment de l'équipage de conduite, une fonction est fournie qui peut être actionnée par le commandant de bord et qui modifie les enregistrements d'images et audio réalisés avant la mise en œuvre de cette fonction, de sorte que ces enregistrements ne puissent pas être extraits par des techniques normales de lecture ou de copie.»;
- x) au point CAT.IDE.A.230, le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) La quantité d'oxygène visée au point a) doit être suffisante pour alimenter pendant toute la durée de vol restante, après une dépressurisation de la cabine à une altitude cabine supérieure à 8 000 ft mais ne dépassant pas 15 000 ft, au moins 2 % des passagers transportés et, en tout état de cause, pas moins d'une personne.»;
- y) le point CAT.IDE.A.230 d) est remplacé par le texte suivant:
- «d) L'équipement d'oxygène de premiers secours fourni est capable de produire un débit pour chaque personne.»;
- z) le point CAT.IDE.A.345 est modifié comme suit:
- i. le titre de l'article est remplacé par le texte suivant:

«CAT.IDE.A.345 Équipement de communication, de navigation et de surveillance pour les opérations en IFR ou en VFR sur des routes non navigables par repérage visuel au sol»

- ii. au point CAT.IDE.A.345, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Les avions exploités en IFR ou en VFR sur des routes non navigables par repérage visuel au sol sont dotés des équipements de radiocommunication, de navigation et de surveillance qui satisfont aux exigences applicables de l'espace aérien.»;
- (aa) le point CAT.IDE.H.191 suivant est inséré:

«CAT.IDE.H.191 Enregistreur de vol léger

- a) Les hélicoptères à turbine dont la MCTOM est égale ou supérieure à 2 250 kg sont équipés d'un enregistreur de vol si toutes les conditions suivantes sont remplies:
- 1) ils ne relèvent pas du champ d'application du point CAT.IDE.H.190 a);
 - 2) leur premier certificat individuel de navigabilité a été délivré le ou après le 5 septembre 2022.
- b) L'enregistreur de vol doit enregistrer, au moyen de données de vol ou d'images, des informations suffisantes pour déterminer la trajectoire de vol et la vitesse de l'aéronef.
- c) L'enregistreur de vol doit pouvoir conserver les données de vol et les images enregistrées pendant au moins les cinq dernières heures de vol.

- d) L'enregistreur de vol commence automatiquement à enregistrer avant que l'hélicoptère ne puisse se déplacer par ses propres moyens et arrête automatiquement cet enregistrement une fois que l'hélicoptère n'est plus en mesure de se déplacer par ses propres moyens.
- e) Si l'enregistreur de vol enregistre les images ou le son du compartiment de l'équipage de conduite, une fonction est fournie qui peut être actionnée par le commandant de bord et qui modifie les enregistrements d'images et audio réalisés avant la mise en œuvre de cette fonction, de sorte que ces enregistrements ne puissent pas être extraits par des techniques normales de lecture ou de copie.»;
- (bb) le point CAT.IDE.H.345 est modifié comme suit:
- i. le titre de l'article est remplacé par le texte suivant:
- «CAT.IDE.H.345 Équipement de communication, de navigation et de surveillance pour les opérations en IFR ou en VFR sur des routes non navigables par repérage visuel au sol»**
- ii. au point CAT.IDE.H.345, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) Les hélicoptères exploités en IFR ou en VFR sur des routes non navigables par repérage visuel au sol sont dotés des équipements de radiocommunication, de navigation et de surveillance qui satisfont aux exigences applicables de l'espace aérien.»;
- 5) l'annexe V (partie SPA) est modifiée comme suit:
- a) au point SPA.SET- IMC.105, le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) des consignes et procédures de maintenance spécifiques destinées à garantir les niveaux recherchés de maintien de la navigabilité et de fiabilité de l'avion et de son système de propulsion ont été établies et incluses dans le programme d'entretien d'aéronef de l'exploitant conformément au règlement (UE) n° 1321/2014, comprenant l'ensemble des éléments suivants:
- 1) un programme de surveillance des tendances du moteur, excepté pour les avions dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré après le 31 décembre 2004 et qui disposent d'un système automatique de surveillance des tendances;
- 2) un programme de fiabilité du système de propulsion et des systèmes associés;»;
- 6) l'annexe VI (partie NCC) est modifiée comme suit:
- a) le point NCC.GEN.101 est remplacé par le texte suivant:
- «Les organismes de formation agréés qui sont tenus de se conformer à la présente annexe se conforment également aux:
- a) point ORO.GEN.310, le cas échéant; et
- b) point ORO.MLR.105.»;
- b) le point NCC.GEN.145 est remplacé par le texte suivant:
- «NCC.GEN.145 Traitement des enregistrements des enregistreurs de vol: conservation, transmission, protection et usage**
- a) À la suite d'un accident, d'un incident grave ou d'un événement identifié par l'autorité chargée de l'enquête, l'exploitant d'un aéronef conserve les données originales enregistrées des enregistreurs de vol pendant une période de 60 jours ou tout autre délai prescrit par l'autorité chargée de l'enquête.
- b) L'exploitant effectue des contrôles et des évaluations opérationnels des enregistrements pour garantir le fonctionnement continu des enregistreurs de vol qui sont requis.
- c) L'exploitant veille à la conservation des enregistrements des paramètres de vol et messages de communication par liaison de données dont l'enregistrement sur les enregistreurs de vol est requis. Toutefois, pour les besoins d'essais et d'entretien de ces enregistreurs de vol, il est possible d'effacer jusqu'à une heure des enregistrements les plus anciens au moment de l'essai.
- d) L'exploitant conserve et tient à jour les documents contenant les informations nécessaires à la conversion des données brutes de vol en paramètres de vol exprimés en unités exploitables.

- e) L'exploitant transmet tout enregistrement provenant d'un enregistreur de vol ayant été conservé, si l'autorité compétente en décide ainsi.
- f) Sans préjudice des règlements (UE) n° 996/2010 et (UE) 2016/679:
- 1) sauf pour garantir le bon fonctionnement de l'enregistreur de vol, les enregistrements audio obtenus avec l'enregistreur de vol ne peuvent être divulgués ou utilisés que si toutes les conditions suivantes sont remplies:
 - i) une procédure est en place concernant le traitement des enregistrements audio et leur transcription
 - ii) tous les membres d'équipage et le personnel de maintenance concernés ont donné leur accord préalable;
 - iii) l'utilisation de ces enregistrements audio vise uniquement à maintenir ou améliorer la sécurité.
 - 1 bis) Lorsqu'un enregistrement audio obtenu avec l'enregistreur de vol est inspecté pour vérifier le bon fonctionnement de l'enregistreur de vol, l'exploitant assure que le respect de la vie privée est garanti, et l'enregistrement ne peut pas être divulgué ni utilisé à d'autres fins que la vérification du bon fonctionnement de l'enregistreur de vol;
 - 2) Les paramètres de vol ou les messages par liaison de données enregistrés par un enregistreur de vol ne sont pas utilisés à d'autres fins que l'enquête sur un accident ou un incident devant faire l'objet d'un compte rendu obligatoire, à moins que ces enregistrements ne répondent à l'une des conditions suivantes:
 - i) ils sont utilisés par l'exploitant uniquement pour des questions de navigabilité ou d'entretien;
 - ii) ils sont rendus anonymes;
 - iii) ils sont divulgués dans des conditions assorties de garanties.
 - 3) Sauf pour garantir le bon fonctionnement de l'enregistreur de vol, les images du compartiment de l'équipage de conduite obtenues avec un enregistreur de vol ne peuvent être divulgués ou utilisés que si toutes les conditions suivantes sont remplies:
 - i) une procédure est en place concernant le traitement de ces enregistrements d'images;
 - ii) tous les membres d'équipage et le personnel de maintenance concernés ont donné leur accord préalable;
 - iii) l'utilisation de ces enregistrements d'images vise uniquement à maintenir ou améliorer la sécurité.
 - 3 bis) Lorsque les images du compartiment de l'équipage de conduite qui sont obtenues avec un enregistreur de vol sont inspectées afin d'assurer le bon fonctionnement de l'enregistreur de vol, alors:
 - i) ces images ne peuvent être divulguées ou utilisées que pour garantir le bon fonctionnement de l'enregistreur de vol;
 - ii) si des parties du corps des membres d'équipage sont susceptibles d'être visibles sur les images, l'exploitant doit garantir la confidentialité de ces images.»;
- c) le point NCC.OP.225 est remplacé par le texte suivant:

«NCC.OP.225 Conditions à l'approche et à l'atterrissage — avions

Avant d'amorcer l'approche en vue de l'atterrissage, le pilote commandant de bord s'assure que, compte tenu des informations dont il dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome ou le site d'exploitation et l'état de la piste devant être utilisée n'empêchent pas d'effectuer une approche, un atterrissage ou une approche interrompue en sécurité.»;

- d) le point NCC.OP.226 suivant est inséré:

«NCC.OP.226 Conditions à l'approche et à l'atterrissage — hélicoptères

Avant d'amorcer l'approche en vue de l'atterrissage, le pilote commandant de bord s'assure que, compte tenu des informations dont il dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome ou le site d'exploitation et l'état de la zone d'approche finale et de décollage (FATO) devant être utilisée n'empêchent pas d'effectuer une approche, un atterrissage ou une approche interrompue en sécurité.»;

7) l'annexe VII (partie NCO) est modifiée comme suit:

a) le point NCO.OP.205 est remplacé par le texte suivant:

«NCO.OP.205 Conditions à l'approche et à l'atterrissage — avions

Avant d'amorcer l'approche en vue de l'atterrissage, le pilote commandant de bord s'assure que, compte tenu des informations dont il dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome ou le site d'exploitation et l'état de la piste devant être utilisée n'empêchent pas d'effectuer une approche, un atterrissage ou une approche interrompue en sécurité.»;

b) le point NCO.OP.206 suivant est inséré:

«NCO.OP.206 Conditions à l'approche et à l'atterrissage — hélicoptères

Avant d'amorcer l'approche en vue de l'atterrissage, le pilote commandant de bord s'assure que, compte tenu des informations dont il dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome ou le site d'exploitation et l'état de la zone d'approche finale et de décollage (FATO) devant être utilisée n'empêchent pas d'effectuer une approche, un atterrissage ou une approche interrompue en sécurité.»;

c) au point NCO.SPEC.MCF.105, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«b) Par dérogation au point NCO.GEN.105 a) 4) de la présente annexe, un vol de contrôle de maintenance peut être effectué avec un aéronef qui a été mis en service avec une maintenance incomplète conformément aux points M.A.801 f) de l'annexe I (Partie M), 145.A.50 e) de l'annexe II (Partie 145) ou ML.A.801 f) de l'annexe Vb (Partie ML) du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission.»;

d) le point NCO.SPEC.MCF.130 est remplacé par le texte suivant:

«NCO.SPEC.MCF.130 Procédures non standard ou d'urgence simulées en vol

Par dérogation au point NCO.SPEC.145, un pilote commandant de bord peut simuler des situations nécessitant l'application de procédures non standard ou d'urgence avec un spécialiste affecté à une tâche particulière à bord si la simulation est nécessaire pour répondre à l'intention du vol et si elle figure dans la liste de vérification visée au point NCO.SPEC.MCF.110 ou dans les procédures opérationnelles.»;

8) l'annexe VIII (partie SPO) est modifiée comme suit:

a) le point SPO.GEN.140 A) 10) est remplacé par le texte suivant:

«10) le compte rendu matériel de l'aéronef, conformément au règlement (UE) n° 1321/2014 le cas échéant;»;

b) le point SPO.GEN.145 est remplacé par le texte suivant:

«SPO.GEN.145 Traitement des enregistrements des enregistreurs de vol: conservation, transmission, protection et usage

a) À la suite d'un accident, d'un incident grave ou d'un événement identifié par l'autorité chargée de l'enquête, l'exploitant d'un aéronef conserve les données originales enregistrées des enregistreurs de vol pendant une période de 60 jours ou tout autre délai prescrit par l'autorité chargée de l'enquête.

b) L'exploitant effectue des contrôles et des évaluations opérationnels des enregistrements pour garantir le fonctionnement continu des enregistreurs qui sont requis.

c) L'exploitant veille à la conservation des enregistrements des paramètres de vol et messages de communication par liaison de données dont l'enregistrement sur les enregistreurs de vol est requis. Toutefois, pour les besoins d'essais et d'entretien de ces enregistreurs de vol, il est possible d'effacer jusqu'à une heure des enregistrements les plus anciens au moment de l'essai.

d) L'exploitant conserve et tient à jour les documents contenant les informations nécessaires à la conversion des données brutes de vol en paramètres de vol exprimés en unités exploitables.

e) L'exploitant transmet tout enregistrement provenant d'un enregistreur de vol ayant été conservé, si l'autorité compétente en décide ainsi.

- f) Sans préjudice des règlements (UE) n° 996/2010 et (UE) 2016/679 et sauf pour la vérification du bon fonctionnement de l'enregistreur de vol:
- 1) les enregistrements audio obtenus avec l'enregistreur de vol ne peuvent être divulgués ou utilisés que si toutes les conditions suivantes sont remplies:
 - i) une procédure est en place concernant le traitement des enregistrements audio et leur transcription;
 - ii) tous les membres d'équipage et le personnel de maintenance concernés ont donné leur accord préalable;
 - iii) l'utilisation de ces enregistrements audio vise uniquement à maintenir ou améliorer la sécurité.
 - 1 bis) Lorsqu'un enregistrement audio obtenu avec l'enregistreur de vol est inspecté pour vérifier le bon fonctionnement de l'enregistreur de vol, l'exploitant assure que le respect de la vie privée est garanti, et l'enregistrement ne peut pas être divulgué ni utilisé à d'autres fins que la vérification du bon fonctionnement de l'enregistreur de vol;
 - 2) Les paramètres de vol ou les messages par liaison de données enregistrés par un enregistreur de vol ne sont pas utilisés à d'autres fins que l'enquête sur un accident ou un incident devant faire l'objet d'un compte rendu obligatoire. Cette limitation ne s'applique pas, à moins que ces enregistrements ne répondent à l'une des conditions suivantes:
 - i) ils sont utilisés par l'exploitant uniquement pour des questions de navigabilité ou d'entretien;
 - ii) ils sont rendus anonymes;
 - iii) ils sont divulgués dans des conditions assorties de garanties.
 - 3) Sauf pour garantir le bon fonctionnement de l'enregistreur de vol, les images du compartiment de l'équipage de conduite obtenues avec un enregistreur de vol ne peuvent être divulgués ou utilisés que si toutes les conditions suivantes sont remplies:
 - i) une procédure est en place concernant le traitement de ces enregistrements d'images;
 - ii) tous les membres d'équipage et le personnel de maintenance concernés ont donné leur accord préalable;
 - iii) l'utilisation de ces enregistrements d'images vise uniquement à maintenir ou améliorer la sécurité.
 - 3 bis) Lorsque les images du compartiment de l'équipage de conduite qui sont obtenues avec un enregistreur de vol sont inspectées afin d'assurer le bon fonctionnement de l'enregistreur de vol, alors:
 - i) ces images ne peuvent être divulguées ou utilisées que pour garantir le bon fonctionnement de l'enregistreur de vol;
 - ii) si des parties du corps des membres d'équipage sont susceptibles d'être visibles sur les images, l'exploitant doit garantir la confidentialité de ces images.»
- c) le point SPO.OP.210 est remplacé par le texte suivant:

«SPO.OP.210 Conditions à l'approche et à l'atterrissage — avions

Avant d'amorcer l'approche en vue de l'atterrissage, le pilote commandant de bord s'assure que, compte tenu des informations dont il dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome ou le site d'exploitation et l'état de la piste devant être utilisée n'empêchent pas d'effectuer une approche, un atterrissage ou une approche interrompue en sécurité.»;

- d) le point SPO.OP.211 suivant est inséré:

«SPO.OP.211 Conditions à l'approche et à l'atterrissage — hélicoptères

Avant d'amorcer l'approche en vue de l'atterrissage, le pilote commandant de bord s'assure que, compte tenu des informations dont il dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome ou le site d'exploitation et l'état de la zone d'approche finale et de décollage (FATO) devant être utilisée n'empêchent pas d'effectuer une approche, un atterrissage ou une approche interrompue en sécurité.»;

- e) le point SPO.IDE.A.146 suivant est inséré:

«SPO.IDE.A.146 Enregistreur de vol léger

- a) Les avions à turbine dont la MCTOM est égale ou supérieure à 2 250 kg et les avions dont la MOPSC est supérieure à 9 sont équipés d'un enregistreur de vol si toutes les conditions suivantes sont remplies:
 - 1) ils ne relèvent pas du champ d'application du point SPO.IDE.A.145 a);

- 2) ils sont utilisés pour des opérations commerciales;
 - 3) leur premier certificat individuel de navigabilité a été délivré le ou après le 5 septembre 2022.
 - b) L'enregistreur de vol doit enregistrer, au moyen de données de vol ou d'images, des informations suffisantes pour déterminer la trajectoire de vol et la vitesse de l'aéronef.
 - c) L'enregistreur de vol doit pouvoir conserver les données de vol et les images enregistrées pendant au moins les cinq dernières heures de vol.
 - d) L'enregistreur de vol commence automatiquement à enregistrer avant que l'avion ne puisse se déplacer par ses propres moyens et arrête automatiquement cet enregistrement une fois que l'avion n'est plus en mesure de se déplacer par ses propres moyens.
 - e) si l'enregistreur de vol enregistre les images ou le son du compartiment de l'équipage de conduite, une fonction est fournie qui peut être actionnée par le commandant de bord et qui modifie les enregistrements d'images et audio réalisés avant la mise en œuvre de cette fonction, de sorte que ces enregistrements ne puissent pas être extraits par des techniques normales de lecture ou de copie.»
- f) le point SPO.IDE.H.146 suivant est inséré:

«SPO.IDE.H.146 Enregistreur de vol léger

- a) Les hélicoptères à turbine dont la MCTOM est égale ou supérieure à 2 250 kg sont équipés d'un enregistreur de vol si toutes les conditions suivantes sont remplies:
 - 1) ils relèvent du champ d'application du point SPO.IDE.H.145 a);
 - 2) ils sont utilisés pour des opérations commerciales;
 - 3) leur premier certificat individuel de navigabilité a été délivré le ou après le 5 septembre 2022.
 - b) L'enregistreur de vol doit enregistrer, au moyen de données de vol ou d'images, des informations suffisantes pour déterminer la trajectoire de vol et la vitesse de l'aéronef.
 - c) L'enregistreur de vol doit pouvoir conserver les données de vol et les images enregistrées pendant au moins les cinq dernières heures de vol.
 - d) L'enregistreur de vol commence automatiquement à enregistrer avant que l'hélicoptère ne puisse se déplacer par ses propres moyens et arrête automatiquement cet enregistrement une fois que l'hélicoptère n'est plus en mesure de se déplacer par ses propres moyens.
 - e) si l'enregistreur de vol enregistre les images ou le son du compartiment de l'équipage de conduite, une fonction est fournie qui peut être actionnée par le commandant de bord et qui modifie les enregistrements d'images et audio réalisés avant la mise en œuvre de cette fonction, de sorte que ces enregistrements ne puissent pas être extraits par des techniques normales de lecture ou de copie.»
- g) au point SPO.SPE.MCF.100, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) vol de contrôle de maintenance de "niveau A": vol pour lequel l'utilisation de procédures non standard ou d'urgence, telles que définies dans le manuel de vol de l'aéronef, est prévue, ou vol nécessaire pour prouver le fonctionnement d'un système de secours ou d'autres dispositifs de sécurité».
-

RECTIFICATIFS

Rectificatif au règlement d'exécution (UE) 2019/85 du Conseil du 21 janvier 2019 mettant en œuvre le règlement (UE) n° 36/2012 concernant des mesures restrictives en raison de la situation en Syrie

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 18 I du 21 janvier 2019)

Page 7, annexe, point 1, mention 272, colonne «Motifs»:

- au lieu de:* «Homme d'affaires influent exerçant ses activités en Syrie, détenant une participation de 67 % dans Exceed Development and Investment, qui a conclu un accord de coentreprise d'une valeur de 17,7 millions de dollars des États-Unis pour la construction de Marota City, un projet immobilier et commercial haut de gamme. Du fait de sa participation au projet de Marota City, Hayan Mohammad Nazem Qaddour profite du régime syrien et/ou soutient ce dernier.»
- lire:* «Homme d'affaires influent exerçant ses activités en Syrie, détenant une participation de 67 % dans Exceed Development and Investment, qui a conclu un accord de coentreprise d'une valeur de 17,7 millions de dollars des États-Unis pour la construction de Marota City, un projet immobilier et commercial haut de gamme appuyé par le régime. Du fait de sa participation au projet de Marota City, Hayan Mohammad Nazem Qaddour profite du régime syrien et/ou soutient ce dernier.»

Page 7, annexe, point 1, mention 273, colonne «Motifs»:

- au lieu de:* «Homme d'affaires influent exerçant ses activités en Syrie, détenant une participation de 33 % dans Exceed Development and Investment, qui a conclu un accord de coentreprise d'une valeur de 17,7 millions de dollars des États-Unis pour la construction de Marota City, un projet immobilier et commercial haut de gamme. Du fait de sa participation au projet de Marota City, Maen Rizk Allah Haykal profite du régime syrien et/ou soutient ce dernier.»
- lire:* «Homme d'affaires influent exerçant ses activités en Syrie, détenant une participation de 33 % dans Exceed Development and Investment, qui a conclu un accord de coentreprise d'une valeur de 17,7 millions de dollars des États-Unis pour la construction de Marota City, un projet immobilier et commercial haut de gamme appuyé par le régime. Du fait de sa participation au projet de Marota City, Maen Rizk Allah Haykal profite du régime syrien et/ou soutient ce dernier.»
-

Rectificatif à la décision d'exécution (PESC) 2019/87 du Conseil du 21 janvier 2019 mettant en œuvre la décision 2013/255/PESC concernant des mesures restrictives à l'encontre de la Syrie

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 18 I du 21 janvier 2019)

Page 16, annexe, point 1, mention 272, colonne «Motifs»:

au lieu de: «Homme d'affaires influent exerçant ses activités en Syrie, détenant une participation de 67 % dans Exceed Development and Investment, qui a conclu un accord de coentreprise d'une valeur de 17,7 millions de dollars des États-Unis pour la construction de Marota City, un projet immobilier et commercial haut de gamme. Du fait de sa participation au projet de Marota City, Hayan Mohammad Nazem Qaddour profite du régime syrien et/ou soutient ce dernier.»

lire: «Homme d'affaires influent exerçant ses activités en Syrie, détenant une participation de 67 % dans Exceed Development and Investment, qui a conclu un accord de coentreprise d'une valeur de 17,7 millions de dollars des États-Unis pour la construction de Marota City, un projet immobilier et commercial haut de gamme appuyé par le régime. Du fait de sa participation au projet de Marota City, Hayan Mohammad Nazem Qaddour profite du régime syrien et/ou soutient ce dernier.»

Page 16, annexe, point 1, mention 273, colonne «Motifs»:

au lieu de: «Homme d'affaires influent exerçant ses activités en Syrie, détenant une participation de 33 % dans Exceed Development and Investment, qui a conclu un accord de coentreprise d'une valeur de 17,7 millions de dollars des États-Unis pour la construction de Marota City, un projet immobilier et commercial haut de gamme. Du fait de sa participation au projet de Marota City, Maen Rizk Allah Haykal profite du régime syrien et/ou soutient ce dernier.»

lire: «Homme d'affaires influent exerçant ses activités en Syrie, détenant une participation de 33 % dans Exceed Development and Investment, qui a conclu un accord de coentreprise d'une valeur de 17,7 millions de dollars des États-Unis pour la construction de Marota City, un projet immobilier et commercial haut de gamme appuyé par le régime. Du fait de sa participation au projet de Marota City, Maen Rizk Allah Haykal profite du régime syrien et/ou soutient ce dernier.»

ISSN 1977-0693 (édition électronique)
ISSN 1725-2563 (édition papier)



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR