

FR

FR

FR



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, ...
C

Projet de

RÈGLEMENT (UE) n° .../... DE LA COMMISSION

du [...]

établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

Projet de

RÈGLEMENT (UE) n° .../... DE LA COMMISSION

du [...]

établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE¹, et notamment son article 8, paragraphe 5, et son article 10, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 216/2008 vise à établir et à maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe. Ledit règlement prévoit les moyens d'atteindre cet objectif, ainsi que d'autres objectifs en matière de sécurité dans l'aviation civile.
- (2) Les exploitants et le personnel qui participent à l'exploitation de certains aéronefs doivent satisfaire aux exigences essentielles pertinentes établies à l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008. Conformément à ce règlement et sauf si les modalités d'exécution en disposent autrement, les exploitants qui procèdent à une exploitation commerciale prouvent qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à leurs privilèges. Ces capacités et moyens sont reconnus par la délivrance d'un certificat. Ce dernier indique les privilèges accordés à l'exploitant, ainsi que l'étendue des activités effectuées dans le cadre de l'exploitation.
- (3) Outre la supervision qu'ils exercent sur les certificats qu'ils ont délivrés, les États membres procèdent à des enquêtes, y compris des inspections au sol, et prennent toute mesure, dont l'immobilisation au sol d'un aéronef, pour éviter qu'une infraction ne perdure.
- (4) Le règlement (CE) n° 216/2008 invite la Commission européenne à adopter les modalités d'exécution requises pour établir les conditions d'une exploitation sûre des aéronefs. Le présent règlement prévoit ces mesures d'exécution.
- (5) Pour assurer une transition progressive et un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile au sein de l'Union, ces modalités d'exécution devraient refléter l'état actuel de la technique, et notamment les meilleures pratiques, ainsi que les progrès scientifiques et techniques réalisés dans le domaine des opérations aériennes. En conséquence, les exigences techniques et les procédures administratives qui ont fait l'objet d'un accord sous les auspices de l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après «OACI») et des autorités

¹ JO L 79, 13.3.2008, p. 1.

européennes conjointes de l'aviation jusqu'au 30 juin 2009, ainsi que les législations nationales particulières en vigueur, devraient être prises en compte.

- (6) Il convient de laisser suffisamment de temps à l'industrie aéronautique et aux administrations des États membres pour qu'elles s'adaptent à ce nouveau cadre réglementaire et reconnaissent, sous certaines conditions, la validité des certificats délivrés avant l'entrée en vigueur du présent règlement.
- (7) Les mesures spécifiées à l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91² sont supprimées, conformément aux dispositions de l'article 69, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 216/2008. Les mesures adoptées par le présent règlement doivent être considérées comme étant les mesures correspondantes.
- (8) L'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après «l'Agence») a préparé un projet de modalités d'exécution qu'il a soumis à la Commission sous la forme d'un avis, conformément à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008.
- (9) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité établi par l'article 65 du règlement (CE) n° 216/2008,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

1. Le présent règlement établit les règles détaillées que doivent observer les États membres et l'Agence pour la mise en œuvre et l'application du règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des opérations aériennes, notamment les inspections au sol des aéronefs d'exploitants soumis à la supervision de la sécurité d'un autre État, lorsqu'ils ont atterri sur des aérodromes situés sur le territoire soumis aux dispositions du traité. Le présent règlement ne s'applique pas aux opérations aériennes relevant de l'article 1, paragraphe 2, sous a), du règlement (CE) n° 216/2008.
2. Le présent règlement établit également des règles détaillées relatives aux conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des certificats de transporteurs aériens qui exploitent les aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, sous b) et sous c), du règlement (CE) n° 216/2008 à des fins de transport aérien commercial, ainsi qu'aux privilèges et aux responsabilités des titulaires de certificats et aux circonstances dans lesquelles des opérations sont interdites, limitées ou soumises à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité.

² Règlement (CE) n° 3922/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile. *JO L 373, 31.12.1991, p. 4.*

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1. «CTA», un certificat de transporteur aérien;
2. «exploitation à des fins de transport aérien commercial (CAT)», l'exploitation d'un aéronef en vue de transporter des passagers, du fret ou du courrier moyennant une rémunération ou une contrepartie valable;
3. «exploitation spécialisée», une exploitation commerciale ou non commerciale dans le cadre de laquelle un aéronef sert à effectuer des tâches ou des services spécialisés tels que définis à l'annexe VIII du présent règlement.

Article 3

Préparation de plans de sécurité

1. Les États membres et l'Agence établissent des plans de sécurité aéronautique visant à maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité.
2. Dans le cadre de l'élaboration de leurs plans, les États membres et l'Agence échangent des informations et coopèrent pour décider des actions nécessaires en vue d'établir et de maintenir un niveau élevé de sécurité dans l'aviation civile.

Article 4

Capacités de supervision

1. Les États membres désignent en leur sein une ou plusieurs entités qui constituent l'autorité compétente, laquelle est investie des pouvoirs nécessaires et des responsabilités de certification et de supervision des personnes et des organismes visés par le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution.
2. Si plusieurs entités se voient attribuer la fonction d'autorité compétente par un État membre:
 - (a) l'étendue des compétences de chaque autorité compétente est clairement définie en termes de responsabilités et de limites géographiques, et
 - (b) une coordination est instaurée entre lesdites entités pour assurer l'efficacité de la supervision de tous les organismes et des personnes soumis au règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution, dans le cadre de leurs mandats respectifs.
3. Les États membres s'assurent que la/les autorité(s) compétente(s) dispose(nt) de la capacité nécessaire pour garantir la supervision de toutes les personnes et de tous les organismes couverts par leur programme de supervision, et dispose(nt) notamment des ressources suffisantes pour satisfaire aux exigences du présent règlement.
4. Les États membres veillent à ce que le personnel de l'autorité compétente n'effectue pas d'activités de supervision s'il est avéré que cela pourrait conduire directement ou indirectement à un conflit d'intérêts, notamment lorsqu'il s'agit d'intérêts familiaux ou financiers.

5. Le personnel agréé par l'autorité compétente pour exécuter des tâches de certification et/ou de supervision est habilité pour s'acquitter au moins des tâches suivantes:
 - (a) examiner les dossiers, les données, les procédures et tout autre document utile pour l'exécution de la tâche de certification et/ou de supervision;
 - (b) faire des copies de ces dossiers, données, procédures et autres documents, en tout ou en partie;
 - (c) demander une explication verbale sur place;
 - (d) pénétrer dans tout local, site d'exploitation ou moyen de transport concerné;
 - (e) effectuer des audits, des enquêtes, des évaluations, des inspections, y compris des inspections au sol et des inspections inopinées, et
 - (f) prendre des mesures exécutoires, si nécessaire.
6. Les tâches visées au paragraphe 5 sont exécutées conformément aux dispositions légales de l'État membre concerné.

Article 5

Inspections au sol

1. Les inspections au sol d'aéronefs appartenant à des exploitants soumis à la supervision de la sécurité d'un autre État membre ou d'un pays tiers sont effectuées de la manière spécifiée à l'annexe II du présent règlement.
2. Par dérogation à l'annexe II, les États membres peuvent choisir d'effectuer en 2012 au moins 65 % du quota annuel minimum de points calculés conformément à l'AR.RAMP.100.

Article 6

Opérations aériennes

1. Les exploitants d'avions et d'hélicoptères n'exploitent un aéronef qu'à des fins de CAT, comme spécifié aux annexes III et IV du présent règlement.
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, les types suivants d'exploitation ne sont pas tenus à être conformes aux annexes III et IV:
 - (a) le transport de passagers en vol VFR de jour, au départ et à destination d'un même aéroport/site d'exploitation et d'une durée maximale de 30 minutes, ou dans une zone locale définie par l'autorité compétente, avec:
 - (i) des avions monomoteurs turbopropulsés ayant une masse maximale certifiée au décollage de 2 000 kg, voire moins et transportant un maximum de six personnes, pilote y compris, ou
 - (ii) des hélicoptères monomoteurs transportant un maximum de six personnes, pilote y compris,

pour autant que le nombre global maximum d'heures de vol accumulées au cours d'une exploitation de ce type soit limité à 30 heures par année calendaire et par aéronef.

3. Sans préjudice des paragraphes 1 et 2, les exploitants satisfont également aux dispositions applicables de l'annexe V du présent règlement lorsqu'ils exploitent:
- (a) des avions et des hélicoptères utilisés à des fins:
 - (i) d'opérations utilisant une navigation fondée sur les performances (PBN);
 - (ii) d'opérations qui respectent les spécifications de performances minimales de navigation (MNPS);
 - (iii) d'opérations dans un espace aérien avec minimum de séparation verticale réduit (RVSM);
 - (iv) d'opérations par faible visibilité (LVO);
 - (b) des avions, hélicoptères, ballons et planeurs utilisés pour le transport de marchandises dangereuses (DG);
 - (c) des avions bimoteurs utilisés pour des opérations long-courrier (ETOPS) à des fins de transport aérien commercial;
 - (d) des hélicoptères utilisés pour du transport aérien commercial, dans le cas d'opérations assistées par systèmes d'imagerie nocturne (NVIS);
 - (e) des hélicoptères utilisés à des fins de transport aérien commercial, dans le cas d'opérations d'hélicoptère (HHO), et
 - (f) des hélicoptères utilisés à des fins de transport aérien commercial, dans le cas de services médicaux d'urgence (SMUH).
4. Par dérogation à l'article premier:
- (a) les aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 216/2008, lorsqu'ils sont exploités à des fins de CAT, ne peuvent l'être que dans les conditions établies par la décision C(2009) 7633 de la Commission du 14 octobre 2009. Toute modification apportée à l'exploitation qui a une incidence sur les conditions établies dans ladite décision de la Commission est notifiée à la Commission européenne et à l'Agence avant que la modification ne soit exécutée. De même, toute intention d'un autre État membre d'utiliser la décision est notifiée à la Commission européenne et à l'Agence avant que la dérogation ne soit effective. La Commission européenne et l'Agence évaluent à quel point la modification ou l'utilisation prévue s'écartent des conditions établies dans la décision de la Commission ou ont une incidence sur l'évaluation initiale de sécurité effectuée dans le contexte de la décision de la Commission. Si l'évaluation indique que la modification ou l'utilisation prévue ne correspond pas à l'évaluation initiale de sécurité accomplie pour la décision de la Commission, un État membre soumet une nouvelle demande de dérogation conformément à l'article 14, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 216/2008;
 - (b) les dirigeables, convertibles, ballons captifs et véhicules aériens sans pilote sont exploités selon les conditions établies par la loi nationale des États membres, et
 - (c) les vols liés à l'introduction ou la modification du type d'aéronef, menés par des organismes de conception ou de production dans le cadre de leurs privilèges, continuent à être exécutés selon les conditions établies dans la loi nationale des États membres.

5. Les États membres peuvent décider que, dans le cas de l'exploitation en mer d'hélicoptères CAT, un agrément spécifique est nécessaire conformément à la loi nationale de l'État membre, jusqu'à ce que les modalités d'exécution associées aient été adoptées. Les États membres notifient la Commission européenne et l'Agence des exigences additionnelles qui doivent être satisfaites en termes de procédures opérationnelles, d'équipements ainsi que de qualification et de formation de l'équipage avant d'octroyer un tel agrément spécifique. Ces exigences ne seront pas moins restrictives que celles des annexes III et IV.
6. Des vols ayant lieu immédiatement avant, pendant ou immédiatement après l'exécution de services ou de tâches spécialisés et qui sont directement liés à de tels services ou tâches spécialisés, sont exécutés conformément à l'annexe VIII. À l'exception des opérations en parachute, un maximum de six personnes indispensables pour l'exécution de la tâche ou du service, à l'exclusion des membres de l'équipage, se trouve à bord de l'aéronef.

Article 7

Certificats de transporteurs aériens

1. Les CTA délivrés avant le 8 avril 2012 par un État membre à des exploitants d'avions à des fins de CAT sont réputés avoir été délivrés conformément au présent règlement s'ils ont été délivrés selon le règlement (CE) n° 3922/1991 relatif à l'harmonisation des règles techniques et des procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile.

Dans ce cas:

- (a) les privilèges desdits exploitants sont limités à ceux couverts par le CTA délivré par l'État membre, et
 - (b) pour le 8 avril 2014 au plus tard, les exploitants doivent avoir adapté leur système de gestion, leurs programmes de formation et leurs procédures et manuels, afin de se conformer aux annexes III, IV et V, selon le cas.
2. Le CTA mentionné au paragraphe 1 est remplacé par des certificats délivrés de la manière établie à l'annexe II pour le 8 avril 2014 au plus tard.
 3. Les CTA à des fins de CAT délivrés à des exploitants d'hélicoptères par un État membre avant la mise en application du présent règlement sont convertis en CTA conformes au présent règlement par l'État membre qui avait délivré le CTA.
 4. Les CTA applicables à l'exploitation d'hélicoptères à des fins de CAT sont convertis en CTA conformes au présent règlement en vertu des éléments établis dans un rapport de conversion.
 5. Le rapport de conversion:
 - (a) est établi pour le 8 avril 2013 par l'État membre qui avait délivré le CTA, après consultation de l'Agence;
 - (b) est élaboré après consultation des exploitants;
 - (c) contient une analyse des différences entre les exigences nationales sur la base desquelles le CTA avait été délivré et les exigences des annexes III, IV et V;
 - (d) décrit l'étendue des privilèges qui étaient octroyés à l'exploitant;
 - (e) indique pour quelles exigences des annexes III, IV et V des crédits doivent être octroyés;

- (f) indique toutes les limitations qui doivent être reprises sur le nouveau CTA et toutes les exigences auxquelles l'exploitant doit satisfaire aux fins de lever lesdites limitations.
6. Le rapport de conversion inclut des copies de tous les documents nécessaires à apporter la preuve des éléments cités aux points a) à f), du paragraphe 5, et notamment des copies des exigences et des procédures nationales pertinentes.
7. Des candidats à l'obtention d'un CTA ou d'un agrément spécifique ayant introduit leur demande avant le 8 avril 2012 et auxquels le certificat n'a pas été délivré à cette date, font la preuve de la conformité avec les dispositions du présent règlement avant que le CTA ou l'agrément spécifique ne soit délivré.

Article 8

Limitation du temps de vol

L'article 8, paragraphe 4, et la sous-partie Q de l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91 demeurent en vigueur jusqu'à ce que les modalités d'exécution associées aient été adoptées.

Article 9

LME

Les listes minimales d'équipements (LME) agréées avant le 8 avril 2012 par l'État de l'exploitant ou l'État d'immatriculation, selon le cas, sont réputées agréées conformément au présent règlement et peuvent continuer à être utilisées par l'exploitant qui a reçu l'agrément. Au-delà du 8 avril 2012, toute modification apportée à la LME est effectuée conformément à l'ORO.MLR.105.

Article 10

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

Des membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine qui exercent déjà leurs activités et qui ont accompli une formation conformément à l'ORO.FC et l'ORO.CC, laquelle n'incluait pas les éléments obligatoires établis dans les données d'adéquation opérationnelle, suivent une formation qui couvre ces sujets obligatoires. Ladite formation débute avant l'échéance obligatoire suivante de formation de maintien des compétences et de contrôle, dans le cas d'une publication de données d'adéquation opérationnelle applicables au(x) type(s) d'aéronef(s) sur le(s)quel(s) les membres d'équipage concernés exercent leurs activités.

Article 11

Entrée en vigueur

1. Le présent règlement entre en vigueur le lendemain de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
Il est applicable à partir du 8 avril 2012.
2. Par dérogation au paragraphe 1 ci-dessus, les États membres peuvent choisir de ne pas appliquer:

- (a) les dispositions de l'ARO.GEN.200, sous paragraphe a), points 1), 4) et 5) jusqu'au 8 avril 2013 au plus tard;
 - (b) les dispositions des annexes III, IV et V relatives à l'exploitation d'hélicoptères à des fins de CAT jusqu'au 8 avril 2014;
 - (c) les dispositions de l'annexe V relatives à l'exploitation non commerciale de tout aéronef jusqu'au 8 avril 2014;
 - (d) les dispositions de l'annexe V relatives:
 - (i) à l'exploitation à des fins de CAT d'avions ou d'hélicoptères relevant de l'article 7, paragraphe 2, ou de planeurs, voire de ballons, ou
 - (ii) à l'exploitation spécialisée de tout aéronef, jusqu'au 8 avril 2015;
3. Lorsqu'un État membre applique les dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, il en notifie la Commission et l'Agence. La notification décrit les raisons d'une telle dérogation et sa durée, ainsi que le programme de mise en œuvre reprenant les actions prévues et le planning y associé.

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

Fait à Bruxelles, le [...]

Pour la Commission
[...]
Le Président