II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) 2017/363 DE LA COMMISSION

du 1er mars 2017

modifiant le règlement (UE) nº 965/2012 en ce qui concerne l'agrément spécifique de l'exploitation d'avions monomoteurs à turbine de nuit ou en conditions météorologiques de vol aux instruments, et les conditions d'agrément pour la formation sur les marchandises dangereuses aux fins d'exploitation spécialisée commerciale, d'exploitation non commerciale d'aéronefs motorisés complexes et d'exploitation spécialisée non commerciale d'aéronefs motorisés complexes

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) nº 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) nº 1592/2002 et la directive 2004/36/CE ([1]), et notamment son article 8, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

(1) En application du règlement (CE) nº 216/2008, la Commission est tenue d'adopter les règles de mise en œuvre nécessaires pour établir les conditions d'une exploitation sûre des aéronefs. Le règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission ([2]) établit lesdites conditions.

(2) L'application du règlement (UE) nº 965/2012 aux vols de convoyage entraînerait une charge administrative disproportionnée pour les entreprises du secteur et pour les autorités compétentes. Afin de rendre l'approche de l'application dudit règlement plus proportionnée et axée sur le risque, il convient d'exclure du champ d'application du règlement (UE) nº 965/2012 les vols ponctuels ne transportant pas de passagers ni de marchandises, effectués pour convoyer un aéronef à des fins de remise en état, de réparation, de contrôles de maintenance, d'inspections, de livraison, d'exportation, ou à des fins similaires.

(3) Les normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale figurant à l'annexe 6, partie I, de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 comprennent des dispositions relatives à l'exploitation des avions monomoteurs à turbine de nuit ou en conditions météorologiques de vol aux instruments. Ces dispositions comportent notamment une exigence selon laquelle, pour l'agrément d'une telle exploitation, l'État de l'exploitant doit veiller à ce que certaines conditions soient respectées, notamment celles relatives aux équipements installés, à la fiabilité du moteur, au suivi des paramètres moteur, aux procédures de l'exploitant et à la formation de l'équipage de conduite. Il convient d'harmoniser le droit de l'Union avec lesdites dispositions, en veillant à ce que l'exploitation en transport aérien commercial des avions monomoteurs, de nuit ou en conditions météorologiques de vol aux instruments, soit soumise à l'approbation de l'autorité compétente.

([1]) JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.
([2]) Règlement (UE) nº 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) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

(4) Cette harmonisation rend obsolète la possibilité, prévue à l'article 6, paragraphe 5, du règlement (UE) nº 965/2012, d'exploiter par dérogation des avions monomoteurs dans les conditions énoncées dans les dérogations existantes accordées par les États membres en vertu de l'article 8, paragraphe 2, du règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil ([1]). Il convient donc de supprimer cette disposition. Afin d'assurer une transition harmonieuse, ces dérogations pour l'exploitation d'avions monomoteurs, y compris les conditions qui y sont précisées, devraient être considérées comme constituant des agréments par l'autorité compétente tels qu'exigés par le cadre législatif harmonisé pendant une période suffisante après l'entrée en vigueur du présent règlement. Au terme de cette période de transition, il ne devrait plus être possible d'invoquer lesdites dérogations, auxquelles se substitueront les agréments exigés. Toute modification significative apportée à l'exploitation de ces avions au cours de la période de transition devrait continuer à être notifiée.

(5) Les exploitants engagés dans des exploitations spécialisées commerciales, ainsi que les exploitants engagés dans des exploitations non commerciales avec des aéronefs motorisés complexes ou dans des exploitations spécialisées non commerciales avec des aéronefs motorisés complexes qui ne transportent pas de marchandises dangereuses, devraient continuer à établir et à maintenir des programmes de formation sur les marchandises dangereuses, conformément à l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) nº 965/2012. Toutefois, afin de rendre l'application de ces règles plus proportionnée et axée sur le risque, l'autorité compétente ne devrait plus être tenue d'approuver lesdits programmes de formation.

(6) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) nº 965/2012 en conséquence. En particulier, il y a lieu de modifier l'annexe III (partie ORO) dudit règlement, afin de rendre plus proportionnée et axée sur le risque l'approche des conditions d'approbation des programmes de formation sur les marchandises dangereuses, et d'ajouter une nouvelle sous-partie relative à l'exploitation d'avions monomoteurs à turbine à l'annexe V (partie SPA).

(7) Les mesures prévues au présent règlement concernant les avions monomoteurs à turbine reposent sur l'avis ([2]) émis par l'Agence européenne de la sécurité aérienne conformément à l'article 17, paragraphe 2, point b), et à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 216/2008.

(8) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 65 du règlement (CE) nº 216/2008,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) nº 965/2012 est modifié comme suit:

1) L'article 6, paragraphe 3, est remplacé par le texte suivant:

«3. Par dérogation à l'article 5 et sans préjudice des dispositions du règlement (CE) nº 216/2008 et du règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission (*) relatives à l'autorisation de vol, les vols liés à l'introduction ou à la modification de types d'aéronefs effectués par des organismes de conception ou de production dans le cadre de leurs privilèges, ainsi que les vols ne transportant pas de passagers ni de marchandises effectués pour convoyer un aéronef à des fins de remise en état, de réparation, de contrôles de maintenance, d'inspections, de livraison, d'exportation, ou à des fins similaires, sont exploités selon les conditions établies dans la législation nationale des États membres.

(*) Règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 224 du 21.8.2012, p. 1).»

2) L'article 6, paragraphe 5, est remplacé par le texte suivant:

«5. Jusqu'au 2 septembre 2017, les dérogations accordées avant le 22 mars 2017 conformément à l'article 8, paragraphe 2, du règlement (CEE) nº 3922/91, telles que prévues à l'article 6, paragraphe 5, du règlement (UE) nº 965/2012 dans sa version applicable avant le 22 mars 2017, sont réputées constituer des agréments visés au point CAT.POL.A.300 a) de l'annexe IV (partie CAT). Après le 2 septembre 2017, ces dérogations ne sont plus valables pour l'exploitation d'avions monomoteurs.

([1]) Règlement (CEE) nº 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 du 31.12.1991, p. 4).

([2]) Avis nº 6/2015 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 11 novembre 2015 en vue d'un règlement de la Commission établissant des exigences techniques pour l'agrément spécifique de l'exploitation d'aéronefs monomoteurs à turbine de nuit ou en conditions météorologiques de vol aux instruments.

Si une modification apportée à l'exploitation de ces avions ayant une incidence sur les conditions énoncées dans lesdites dérogations est envisagée entre le 22 mars 2017 et le 2 septembre 2017, elle est notifiée à la Commission et à l'Agence avant sa mise en œuvre. La Commission et l'Agence évaluent la modification envisagée conformément à l'article 14, paragraphe 5, du règlement (CE) nº 216/2008.»

3) Les annexes II, III, IV et V sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le 1er mars 2017.

Par la Commission

Le président

Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE

Les annexes II, III, IV et V du règlement (UE) nº 965/2012 sont modifiées comme suit:

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

(1) Coordonnées téléphoniques et de télécopie de la personne de contact au sein de l'autorité compétente, indicatif national compris. Adresse de courrier électronique à indiquer si disponible.
(2) Indiquer le numéro associé de certificat de transporteur aérien (CTA).
(3) Indiquer le nom déposé de l'exploitant, ainsi que son nom commercial s'il diffère. Insérer "agissant sous la dénomination de" avant le nom commercial.
(4) Date de publication des spécifications techniques (jj-mm-aaaa) et signature du représentant de l'autorité compétente.
(5) Indiquer la dénomination OACI de la marque, du modèle et de la série de l'aéronef, ou de la série de référence, si une série a été désignée (par exemple, Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232).
(6) Les marques d'immatriculation figurent soit dans les spécifications techniques, soit dans le manuel d'exploitation. Dans ce dernier cas, les spécifications techniques associées doivent faire référence à la page correspondante du manuel d'exploitation. Si tous les agréments spécifiques ne s'appliquent pas au modèle d'aéronef, les marques d'immatriculation de l'aéronef peuvent être indiquées dans la colonne "Remarques" de l'agrément spécifique associé.
(7) Autre type de transport à préciser (par exemple services médicaux d'urgence).
(8) Liste de la/des zone(s) géographique(s) où l'exploitation est autorisée (par coordonnées géographiques ou routes spécifiques, régions d'informations de vol ou limites nationales ou régionales).
(9) Liste des restrictions particulières applicables (par exemple, VFR uniquement, jour uniquement, etc.).
(10) Indiquer dans cette colonne les critères les moins contraignants pour chaque agrément ou type d'agrément (avec les critères appropriés).
(11) Indiquer la catégorie d'approche de précision applicable: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ou CAT IIIC. Indiquer la portée visuelle de piste (RVR) minimale en mètres et la hauteur de décision (DH) en pieds (ft). Utiliser une ligne par catégorie d'approche indiquée.
(12) Indiquer la RVR minimale approuvée pour le décollage en mètres. Une ligne peut être utilisée pour chaque agrément si différents agréments sont octroyés.
(13) La case "sans objet" ne peut être cochée que si le plafond maximal de l'aéronef est inférieur au FL290.
(14) L'exploitation long-courrier (ETOPS) ne s'applique actuellement qu'aux aéronefs bimoteurs. Par conséquent, la case "sans objet" peut être cochée si le modèle d'aéronef dispose de plus de deux moteurs ou de moins de deux.
(15) La distance de seuil peut également être indiquée (en NM), tout comme le type de moteur.
(16) Navigation fondée sur les performances (PBN): une ligne est utilisée pour chaque agrément spécifique portant sur des opérations PBN complexes (par exemple, RNP AR APCH), avec les limites appropriées figurant dans les colonnes "Spécifications" et/ou "Remarques". Les agréments spécifiques par procédure pour les opérations RNP AR APCH peuvent figurer soit dans les spécifications techniques, soit dans le manuel d'exploitation. Dans ce dernier cas, les spécifications techniques associées doivent comporter une référence à la page correspondante du manuel d'exploitation.
(17) Préciser si l'agrément spécifique est limité à certaines extrémités de piste et/ou à certains aérodromes.
(18) Indiquer la combinaison spécifique cellule/moteur.
(19) Agrément pour dispenser le cours de formation et faire passer l'examen aux postulants d'un certificat de membre d'équipage de cabine, comme défini à l'annexe V (partie CC) du règlement (UE) nº 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) nº 1178/2011.
(21) Le nom de la personne/de l'organisme chargé(e) 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) nº 1321/2014.
(22) D'autres agréments ou données peuvent être indiqués à cet endroit, en utilisant une ligne (ou un bloc multilignes) par autorisation (par exemple, opérations avec atterrissage court, opérations d'approche à forte pente, exploitation d'hélicoptère à destination/au départ d'un site d'intérêt public, exploitation d'hélicoptère au-dessus d'un environnement hostile situé à l'extérieur d'une zone habitée, exploitation d'hélicoptère sans capacité d'atterrissage forcé en sécurité, opérations avec angle d'inclinaison latérale accru, distance maximale par rapport à un aérodrome adéquat pour des avions bimoteurs sans agrément ETOPS, aéronefs utilisés pour une exploitation non commerciale).

Formulaire 139 de l'EASA — Version 3».

2) L'annexe III (partie ORO) est modifiée comme suit:

a) au point ORO.GEN.110, les points j) et k) sont remplacés par le texte suivant:

«j) L'exploitant établit et maintient des programmes de formation destinés au personnel sur les marchandises dangereuses comme exigé par les instructions techniques. Ces programmes de formation sont proportionnés aux responsabilités du personnel. Les programmes de formation de l'exploitant qui effectue des opérations de CAT, qu'il transporte ou non des marchandises dangereuses, et ceux de l'exploitant qui effectue des exploitations autres que le CAT visées aux points b), c) et d) du point ORO.GEN.005 et qui transporte des marchandises dangereuses sont soumis à l'examen et à l'approbation de l'autorité compétente.

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

1) un planeur;

2) un ballon;

3) un avion monomoteur à hélice ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 5 700 kg et une MOPSC de 5 ou moins, effectuant des vols au départ et à destination du même aérodrome ou site d'exploitation, en VFR de jour; ou

4) un hélicoptère motorisé autre que complexe, monomoteur, ayant une MOPSC de 5 ou moins, effectuant des vols au départ et à destination du même aérodrome ou site d'exploitation, en VFR de jour.»

b) au point ORO.FC.A.250, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Le titulaire d'une CPL(A) (avion) n'agit en tant que commandant de bord dans un avion monopilote exploité à des fins de transport aérien commercial que si l'une des conditions suivantes est remplie:

1) lorsqu'il transporte des passagers en dehors d'un rayon de 50 NM (90 km) depuis un aérodrome de départ, il a au moins 500 heures de temps de vol à son actif sur avion ou est titulaire d'une qualification aux instruments valide;

2) dans le cas d'une exploitation d'un type multimoteur en IFR, il a au moins 700 heures de temps de vol à son actif sur avion, dont 400 heures en tant que pilote commandant de bord. Lesdites heures incluent 100 heures en IFR et 40 heures sur avion multimoteur. Les 400 heures en tant que pilote commandant de bord peuvent être remplacées par des heures effectuées en tant que copilote dans un système d'équipage multipilote établi, défini dans le manuel d'exploitation, sur la base de deux heures de temps de vol en tant que copilote pour une heure de temps de vol en tant que pilote commandant de bord;

3) dans le cas d'une exploitation d'un avion monomoteur en IFR, il a au moins 700 heures de temps de vol à son actif sur avion, dont 400 heures en tant que pilote commandant de bord. Ces heures incluent 100 heures en IFR. Les 400 heures en tant que pilote commandant de bord peuvent être remplacées par des heures effectuées en tant que copilote dans un système d'équipage multipilote établi, défini dans le manuel d'exploitation, sur la base de deux heures de temps de vol en tant que copilote pour une heure de temps de vol en tant que pilote commandant de bord.»

3) L'annexe IV (partie CAT) est modifiée comme suit:

a) le point CAT.OP.MPA.136 est remplacé par le texte suivant:

«CAT.OP.MPA.136 Routes et zones d'exploitation — avions monomoteurs

Sauf agrément par l'autorité compétente conformément à l'annexe V (partie SPA), sous-partie L — EXPLOITATION D'AVIONS MONOMOTEURS À TURBINE DE NUIT OU EN CONDITIONS IMC (SET-IMC), l'exploitant veille à ce que l'exploitation d'avions monomoteurs ne s'effectue que sur des routes ou dans des zones disposant d'aires qui permettent l'exécution d'un atterrissage forcé en toute sécurité.»

b) au point CAT.OP.MPA.180, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Pour le cas où il s'avérerait impossible d'utiliser l'aérodrome de départ comme aérodrome de dégagement au décollage en raison de mauvaises conditions météorologiques ou pour des raisons liées aux performances, l'exploitant sélectionne un autre aérodrome de dégagement au décollage, qui doit être situé à une distance maximale de l'aérodrome de départ correspondant:

1) pour les avions bimoteurs:

i) à une heure de vol à la vitesse de croisière OEI, en conditions standard sans vent, figurant au manuel de vol de l'aéronef (AFM), en se fondant sur la masse réelle au décollage; ou

ii) au temps de déroutement ETOPS approuvé conformément à l'annexe V (partie SPA), sous-partie F, sous réserve de toute restriction liée à la LME, jusqu'à un maximum de deux heures, à la vitesse de croisière OEI, en conditions standard sans vent, figurant à l'AFM, en se fondant sur la masse réelle au décollage;

2) pour les avions trimoteurs et quadrimoteurs, à deux heures de vol à la vitesse de croisière OEI, en conditions standard sans vent, figurant à l'AFM, en se fondant sur la masse réelle au décollage;

3) pour les opérations agréées conformément à l'annexe V (partie SPA), sous-partie L — EXPLOITATION D'AVIONS MONOMOTEURS À TURBINE DE NUIT OU EN CONDITIONS IMC (SET-IMC), à 30 minutes de vol à la vitesse de croisière normale, en conditions sans vent, en se fondant sur la masse réelle au décollage.

Dans le cas d'avions multimoteurs, si l'AFM ne mentionne pas de vitesse de croisière OEI, la vitesse à utiliser est celle obtenue en réglant le(s) moteur(s) restant(s) à la puissance maximale continue.»

c) au point CAT.POL.A.300, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Sauf agrément par l'autorité compétente conformément à l'annexe V (partie SPA), sous-partie L — EXPLOITATION D'AVIONS MONOMOTEURS À TURBINE DE NUIT OU EN CONDITIONS IMC (SET-IMC), l'exploitant n'exploite pas d'avion monomoteur:

1) de nuit; ou

2) en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC), sauf en vol VFR spécial.»

d) le point CAT.POL.A.320 est remplacé par le texte suivant:

«CAT.POL.A.320 En route — avions monomoteurs

a) Compte tenu des conditions météorologiques prévues pour le vol, et en cas de panne moteur, l'avion doit pouvoir atteindre un lieu permettant un atterrissage forcé en sécurité, sauf si l'exploitant dispose d'un agrément de l'autorité compétente conformément à l'annexe V (partie SPA), sous-partie L — EXPLOITATION D'AVIONS MONOMOTEURS À TURBINE DE NUIT OU EN CONDITIONS IMC (SET-IMC), et fait usage d'une période d'exposition.

b) Aux fins du point a), il y a lieu de considérer que, au point de panne moteur:

1) l'avion ne vole pas à une altitude supérieure à celle où la vitesse ascensionnelle est de 300 ft/min, le moteur fonctionnant dans les conditions spécifiées de puissance maximale continue; et

2) la pente en route est égale à la pente brute de descente augmentée de 0,5 %.»

4) À l'annexe V (partie SPA), la sous-partie L suivante est ajoutée:

«SOUS-PARTIE L

EXPLOITATION D'AVIONS MONOMOTEURS À TURBINE DE NUIT OU EN CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE VOL AUX INSTRUMENTS (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 Opérations SET-IMC

Dans le cadre d'opérations de transport aérien commercial (CAT), les avions monomoteurs à turbine ne sont exploités de nuit ou en conditions IMC que si l'exploitant s'est vu délivrer un agrément SET-IMC par l'autorité compétente.

SPA.SET-IMC.100 Agrément des opérations SET-IMC

Pour obtenir un agrément SET-IMC de l'autorité compétente, l'exploitant fournit la preuve que toutes les conditions suivantes sont remplies:

a) un niveau acceptable de fiabilité du moteur à turbine pour la combinaison spécifique cellule-moteur est atteint en service au niveau de la flotte mondiale;

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 à l'annexe I (partie M) du 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;

c) la composition de l'équipage de conduite et un programme de formation/de contrôle pour les membres de l'équipage de conduite participant à ces opérations ont été établis;

d) des procédures opérationnelles ont été établies, qui définissent l'ensemble des éléments suivants:

1) les équipements devant être emportés à bord, y compris leurs limites opérationnelles et les inscriptions appropriées dans la LME;

2) la planification des vols;

3) les procédures normales;

4) les procédures d'urgence, y compris celles appliquées à la suite d'une défaillance du système de propulsion, ainsi que les procédures d'atterrissage forcé dans toutes les conditions météorologiques;

5) la surveillance et les comptes rendus d'incidents;

e) une évaluation des risques en matière de sécurité a été réalisée, incluant la détermination d'une période d'exposition acceptable si l'exploitant a l'intention d'en faire usage.

SPA.SET-IMC.110 Exigences en matière d'équipements pour les opérations SET-IMC

Les avions utilisés pour des opérations SET-IMC sont dotés de l'ensemble des équipements suivants:

a) deux systèmes distincts de production d'énergie électrique, dont chacun est capable de fournir suffisamment de puissance pour tous les instruments de vol essentiels, les systèmes de navigation et les systèmes de bord nécessaires à la poursuite du vol jusqu'à l'aérodrome de destination ou l'aérodrome de dégagement;

b) deux indicateurs d'assiette, alimentés par des sources indépendantes;

c) pour le transport de passagers, un harnais ou une ceinture de sécurité avec sangle diagonale pour chaque siège passager;

d) un équipement radar météorologique embarqué;

e) dans un avion pressurisé, suffisamment d'oxygène de subsistance pour tous les occupants, pour permettre que la descente, après une panne moteur, s'effectue à la vitesse optimale de plané et dans la meilleure configuration de plané, en prenant pour hypothèse un taux de dépressurisation maximal de la cabine, depuis l'altitude de croisière maximale certifiée jusqu'à atteindre une altitude cabine inférieure à 13 000 pieds;

f) un système de navigation de surface pouvant être programmé avec les positions des sites d'atterrissage et fournissant à l'équipage de conduite un guidage latéral pour atteindre ces sites;

g) un radioaltimètre;

h) un phare d'atterrissage capable d'éclairer le point du toucher des roues au moins à partir d'une hauteur de 200 pieds sur la trajectoire de descente moteur en panne;

i) un système d'alimentation électrique de secours d'une capacité et d'une endurance suffisantes pour être capable de fournir de l'énergie après une panne totale de la production d'énergie, pour les charges requises pour l'ensemble des éléments suivants:

1) les instruments de vol et de navigation de surface essentiels pendant la descente depuis l'altitude maximale d'exploitation après une panne moteur;

2) les moyens d'assurer une tentative de redémarrer le moteur;

3) le cas échéant, la sortie du train d'atterrissage et des volets;

4) l'utilisation du radioaltimètre tout au long de l'approche à l'atterrissage;

5) le phare d'atterrissage;

6) un chauffage de sonde Pitot;

7) le moyen électrique destiné à assurer au pilote une vision suffisamment dégagée pour l'atterrissage, si l'avion en est pourvu;

j) un système d'allumage qui s'active automatiquement, ou est susceptible d'être actionné manuellement, pour le décollage, l'atterrissage et pendant le vol, dans des conditions d'humidité visible;

k) un moyen de surveiller en permanence le système de graissage de la transmission de puissance, afin de détecter la présence de débris associés à la défaillance imminente d'un élément du système de transmission, comprenant un avertisseur dans le compartiment de l'équipage de conduite;

l) un dispositif de commande de puissance moteur de secours, permettant le fonctionnement continu du moteur à un niveau de puissance suffisant pour achever le vol en toute sécurité en cas de défaillance raisonnablement probable du régulateur de débit de carburant.»