II

*(Actes non législatifs)*

# RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT (UE) 2015/1039 DE LA COMMISSION

**du 30 juin 2015**

**modifiant le règlement (UE) nº 748/2012 en ce qui concerne les essais en vol**

**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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 5, paragraphe 5, et son article 7, paragraphe 6,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission ([2]) doit être modifié afin de réglementer, dans le cadre des conditions de vol, la compétence et l'expérience des pilotes et des ingénieurs principaux d'essai en vol, en fonction de la complexité des essais en vol réalisés et de l'aéronef, l'objectif étant d'accroître la sécurité et d'harmoniser davantage les exigences en matière de compétence et d'expérience pour les membres d'équipage d'essai en vol au sein de l'Union.

(2) Pour favoriser la réalisation en toute sécurité des essais en vol, il conviendrait également d'introduire des exigences applicables aux organismes de production et de conception qui réalisent les essais en vol, imposant la mise en place d'un manuel d'exploitation d'essais en vol définissant les politiques de l'organisme et les procédures nécessaires relatives aux essais en vol. Ce manuel devrait comprendre des politiques et procédures en ce qui concerne la composition et la compétence de l'équipage, la présence à bord de personnes autres que les membres d'équipage, la gestion des risques et de la sécurité, l'identification des instruments et équipements à emporter.

(3) Le règlement (CE) nº 2042/2003 de la Commission ([3]) a fait l'objet d'une refonte dans un souci de clarté. Dans le formulaire 15a de l'AESA figurant à l'appendice II de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012, la référence au règlement (CE) nº 2042/2003 devrait dès lors être actualisée.

(4) Il convient de laisser suffisamment de temps à l'industrie aéronautique et aux États membres pour s'adapter à ces exigences. Des dispositions transitoires appropriées devraient donc être prévues. Certaines modifications nécessiteraient cependant, vu leur nature, un report à une date d'application spécifique.

(5) Les mesures prévues au présent règlement reposent sur l'avis formulé par l'Agence conformément à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 216/2008.

(6) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de l'Agence européenne de la sécurité aérienne institué par l'article 65 du règlement (CE) nº 216/2008,

([1]) JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

([2]) 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).

([3]) Règlement (CE) nº 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 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 315 du 28.11.2003, p. 1).

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

**Modification**

L'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012 est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

*Article 2*

**Dispositions transitoires**

1. Les États membres qui, au 21 juillet 2015, ont délivré des licences nationales pour des membres d'équipage d'essai en vol autres que les pilotes peuvent continuer à le faire conformément à leur droit national jusqu'au 31 décembre 2017. Les titulaires de ces licences peuvent continuer à exercer leurs prérogatives jusqu'à cette date.

2. Après le 31 décembre 2017, les demandeurs ou titulaires d'une autorisation de vol peuvent continuer à utiliser les services des pilotes effectuant des essais en vol de catégorie trois ou quatre visés à l'appendice XII de l'annexe I du règlement (UE) nº 748/2012 et des ingénieurs d'essais en vol qui réalisaient des activités d'essai en vol conformément aux règles de droit national applicables avant cette date. Toute utilisation de ces services reste limitée au champ des fonctions des membres d'équipage d'essai en vol établi avant le 31 décembre 2017.

Le champ des fonctions des membres d'équipage d'essai en vol est établi par le demandeur ou le titulaire d'une autorisation de vol qui utilise ou prévoit d'utiliser leurs services, sur la base de l'expérience et de la formation desdits membres d'équipage en matière d'essais en vol et en fonction du dossier pertinent du demandeur ou du titulaire de l'autorisation de vol. Ce champ des fonctions des membres d'équipage d'essai en vol est mis à la disposition de l'autorité compétente.

Tout ajout ou autre modification du champ des fonctions établies pour ces membres d'équipage d'essai en vol par le demandeur ou le titulaire d'une autorisation de vol qui utilise ou prévoit d'utiliser leurs services se fait conformément aux exigences de l'appendice XII de l'annexe I du règlement (UE) nº 748/2012.

3. Jusqu'au 31 décembre 2015, les autorités compétentes peuvent continuer à délivrer le certificat d'examen de navigabilité – formulaire 15a de l'AESA, tel que figurant à l'appendice II de l'annexe I du règlement (UE) nº 748/2012, en vigueur avant le 21 juillet 2015. Les certificats délivrés avant le 1er janvier 2016 restent valables tant qu'ils ne sont pas modifiés, suspendus ou retirés.

*Article 3*

**Entrée en vigueur et application**

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

Il est applicable à partir du 21 juillet 2015.

Toutefois:

a) les points 2 et 3 de l'annexe s'appliquent à partir du 1er janvier 2016; dans la mesure où il est fait référence à l'appendice XII de l'annexe I du règlement (UE) nº 748/2012, le point b) s'applique;

b) le point 6 de l'annexe en ce qui concerne le point D de l'appendice XII s'applique à partir du 1er janvier 2018, sans préjudice des exigences qui découlent déjà de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) nº 1178/2011 de la Commission ([1]).

([1]) Règlement (UE) nº 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

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

Fait à Bruxelles, le 30 juin 2015.

*Par la Commission*

*Le président*

Jean-Claude JUNCKER

*ANNEXE*

L'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012 est modifiée comme suit:

1) L'entrée suivante est ajoutée à la table des matières:

«Appendice XII — Catégories d'essai en vol et qualifications correspondantes de l'équipage d'essai en vol 85».

2) Au point 21.A.143 a), le point 13 suivant est ajouté:

«13. si des essais en vol doivent être effectués, un manuel d'exploitation d'essais en vol définissant les politiques et procédures de l'organisme relatives aux essais en vol. Le manuel d'exploitation d'essais en vol comprend:

i) une description des procédures mises en place par l'organisme pour les essais en vol, décrivant notamment le rôle joué par l'organisme d'essai en vol dans la procédure de délivrance d'une autorisation de vol;

ii) la politique de recrutement d'équipage, notamment la composition, la compétence, l'actualité et les limitations des temps de vol, conformément à l'appendice XII de la présente annexe I (partie 21), le cas échéant;

iii) les procédures pour le transport de personnes autres que des membres d'équipage et pour la formation aux essais en vol, le cas échéant;

iv) une politique de gestion des risques et de la sécurité et les méthodes y afférentes;

v) les procédures visant à identifier les instruments et équipements à transporter;

vi) une liste des documents à produire pour un essai en vol.».

3) Au point 21.A.243, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) L'organisme de conception doit fournir à l'Agence un manuel décrivant, directement ou par références, l'organisme, les procédures applicables et les produits ou modifications de produits à concevoir. Si des essais en vol doivent être réalisés, un manuel d'exploitation d'essais en vol définissant les politiques et les procédures de l'organisme en matière d'essai en vol doit être fourni Le manuel d'exploitation d'essais en vol comprend:

i) une description des procédures mises en place par l'organisme pour les essais en vol, décrivant notamment le rôle joué par l'organisme d'essai en vol dans la procédure de délivrance d'une autorisation de vol;

ii) la politique de recrutement d'équipage, notamment la composition, la compétence, l'actualité et les limitations des temps de vol, conformément à l'appendice XII de la présente annexe I (partie 21), le cas échéant;

iii) les procédures pour le transport de personnes autres que des membres d'équipage et pour la formation aux essais en vol, le cas échéant;

iv) une politique de gestion des risques et de la sécurité et les méthodes y afférentes;

v) les procédures visant à identifier les instruments et équipements à transporter;

vi) une liste des documents à produire pour un essai en vol.»

4) Au point 21.A.708 b), le texte du point 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. les conditions ou restrictions à respecter par l'équipage de conduite pour faire voler l'aéronef, outre celles visées à l'appendice XII de la présente annexe I (partie 21).»

5) L'appendice II est remplacé par le texte suivant:

*«Appendice II*

**Certificat d'examen de navigabilité – Formulaire 15a de l'AESA**

[ÉTAT MEMBRE]

Un État membre de l'Union européenne (*)

**CERTIFICAT D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ**

Référence du CEN: .....

Conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil actuellement en vigueur, [l'AUTORITÉ COMPÉTENTE DE L'ÉTAT MEMBRE] certifie par la présente que l'aéronef suivant:

Constructeur de l'aéronef: .....

Nom du constructeur: .....

Immatriculation de l'aéronef: .....

Numéro de série de l'aéronef: .....

est considéré apte au vol au moment de l'examen.

Date de délivrance: ..... Date d'expiration .....

Heures de vol (FH) cellule à la date de délivrance (**): .....

Signature: ..... N° d'autorisation .....

1re prolongation: l'aéronef est resté dans un environnement contrôlé conformément aux dispositions du point M.A.901 de l'annexe I du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission au cours de l'année écoulée. L'aéronef est considéré apte au vol au moment où le certificat est délivré.

Date de délivrance: ..... Date d'expiration .....

Heures de vol (FH) cellule à la date de délivrance (**): .....

Signature: ..... N° d'autorisation .....

Raison sociale: ..... Numéro d'agrément: .....

2e prolongation: l'aéronef est resté dans un environnement contrôlé conformément aux dispositions du point M.A.901 de l'annexe I du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission au cours de l'année écoulée. L'aéronef est considéré apte au vol au moment où le certificat est délivré.

Date de délivrance: ..... Date d'expiration .....

Heures de vol (FH) cellule à la date de délivrance (**): .....

Signature: ..... N° d'autorisation .....

Raison sociale: ..... Numéro d'agrément: .....

Formulaire 15a de l'AESA — Version 4.

(*) Biffer pour les États non-membres de l'Union européenne.

(**) Sauf pour les ballons et les dirigeables.»

6) L'appendice XII suivant est ajouté:

*«Appendice XII*

**Catégories d'essais en vol et qualifications correspondantes de l'équipage des essais en vol**

A. **Généralités**

Le présent appendice définit les qualifications nécessaires pour les équipages de conduite participant à la réalisation d'essais en vol à bord d'aéronefs certifiés ou à certifier conformément aux spécifications de certification CS-23 pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage (MTOM) est supérieure ou égale à 2 000 kg, CS-25, CS-27, CS-29 ou à des codes de navigabilité équivalents.

B. **Définitions**

1. "Ingénieur d'essai en vol": tout ingénieur participant à des opérations d'essai en vol, soit au sol, soit en vol.

2. "Ingénieur principal d'essai en vol": un ingénieur d'essai en vol affecté à certaines fonctions à bord d'un aéronef aux fins de réaliser des essais en vol ou d'assister le pilote dans l'exploitation de l'aéronef et de ses systèmes pendant les activités d'essai en vol.

3. "Essais en vol":

3.1. vols effectués pendant la phase d'élaboration d'une nouvelle conception (aéronef, systèmes de propulsion, pièces et équipements);

3.2. vols destinés à démontrer la conformité à la base de certification ou la conformité à la conception de type;

3.3. vols destinés à expérimenter de nouvelles idées de conception, exigeant l'intervention de manœuvres ou de profils non conventionnels pour lesquels une sortie de l'enveloppe approuvée de l'aéronef serait possible;

3.4. vols de formation aux essais en vol.

C. **Catégories d'essais en vol**

1. *Généralités*

Les descriptions ci-dessous concernent les vols réalisés par des organismes de conception et de production prévus aux termes de l'annexe I (partie 21).

2. *Champ d'application*

Dans le cas où plusieurs aéronefs participent à un essai, chaque vol d'aéronef individuel fera l'objet d'une évaluation en application du présent appendice afin de déterminer s'il s'agit d'un essai en vol et, le cas échéant, d'identifier sa catégorie.

Les vols visés au point 6 B.3 sont les seuls vols qui relèvent du champ d'application du présent appendice.

3. *Catégories d'essais en vol*

Les essais en vol se divisent en quatre catégories:

3.1. Catégorie Un (1)

a) vol(s) initial(aux) d'un nouveau type d'aéronef ou d'un aéronef dont les caractéristiques de vol ou de manœuvre sont susceptibles d'avoir fait l'objet d'une modification importante;

b) vols au cours desquels il est possible de devoir faire face à des caractéristiques de vol considérablement différentes de caractéristiques connues;

c) vols destinés à étudier des caractéristiques ou techniques de conception d'aéronef nouvelles ou inhabituelles;

d) vols destinés à délimiter ou élargir l'enveloppe de vol;

e) vols destinés à déterminer les performances réglementaires, les caractéristiques de vol et les qualités de manœuvre à l'approche des limites de l'enveloppe de vol;

f) formation aux essais en vol pour les essais en vol de catégorie 1.

3.2. Catégorie Deux (2)

a) vols non classés dans la catégorie 1 à bord d'un aéronef dont le type n'est pas encore certifié;

b) vols non classés dans la catégorie 1 à bord d'un aéronef dont le type est déjà certifié, après la mise en œuvre d'une modification non encore approuvée et qui:

i) nécessitent une évaluation du comportement général de l'aéronef; ou

ii) nécessitent une évaluation des procédures de base relatives aux équipages, lorsqu'un nouveau système ou un système modifié est en cours d'exploitation ou est requis; ou

iii) doivent voler intentionnellement hors des limitations de l'enveloppe opérationnelle actuellement approuvée, mais dans les limites de l'enveloppe de vol évaluée;

c) formation aux essais en vol pour les essais en vol de catégorie 2.

3.3. Catégorie Trois (3)

Vols effectués à des fins de délivrance d'une attestation de conformité pour un nouvel aéronef n'exigeant pas de vol en dehors des limitations du certificat de type ou du manuel de vol de l'aéronef.

3.4. Catégorie Quatre (4)

Vols non classés dans la catégorie 1 ou 2 à bord d'un aéronef dont le type est déjà certifié, en cas de mise en œuvre d'une modification de conception non encore approuvée.

D. **Compétence et expérience des pilotes et ingénieurs principaux d'essai en vol**

1. *Généralités*

Les pilotes et ingénieurs principaux d'essai en vol doivent posséder la compétence et l'expérience stipulées dans le tableau suivant.

| | Catégories d'essais en vol | | | |
|---|---|---|---|---|
| Aéronef | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Avion de transport régional ou aéronef CS-23 dont la vitesse de conception en piqué (Md) est supérieure à 0,6 ou dont le plafond maximal est supérieur à 7 260 m (25 000 pieds), aéronef CS-25, CS-27, CS-29 ou aéronef répondant à d'autres codes de navigabilité équivalents | Niveau de compétence 1 | Niveau de compétence 2 | Niveau de compétence 3 | Niveau de compétence 4 |
| Autres aéronefs CS-23 dont la MTOM est supérieure ou égale à 2 000 kg | Niveau de compétence 2 | Niveau de compétence 2 | Niveau de compétence 3 | Niveau de compétence 4 |

1.1. Niveau de compétence 1

1.1.1. Les pilotes doivent respecter les exigences énoncées à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) nº 1178/2011 de la Commission ([1]).

1.1.2. L'ingénieur principal d'essai en vol doit avoir:

a) accompli de façon satisfaisante une session de formation de niveau de compétence 1; et

b) effectué au moins 100 heures de vol, y compris en formation aux essais en vol.

([1]) Règlement (UE) nº 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

1.2. Niveau de compétence 2

1.2.1. Les pilotes doivent respecter les exigences énoncées à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) nº 1178/2011.

1.2.2. L'ingénieur principal d'essai en vol doit avoir:

a) accompli de façon satisfaisante une session de formation de niveau de compétence 1 ou 2; et

b) effectué au moins 50 heures de vol, y compris en formation aux essais en vol.

Les sessions de formation de niveau de compétence 1 ou 2 pour ingénieur principal d'essai en vol couvrent au moins les sujets suivants:

i) performances;

ii) stabilité et qualités de commande/maniement;

iii) systèmes;

iv) gestion des essais; et

v) gestion des risques/de la sécurité.

1.3. Niveau de compétence 3

1.3.1. Les pilotes doivent être titulaires d'une licence valable appropriée pour la catégorie d'aéronef faisant l'objet d'un essai, délivrée conformément aux termes de la partie FCL, et détenir au moins une licence de pilote professionnel (CPL). En outre, le commandant de bord doit:

a) être titulaire d'une qualification d'essais en vol; ou

b) avoir effectué au moins 1 000 heures de vol en tant que commandant de bord d'un aéronef présentant une complexité et des caractéristiques similaires; et

c) avoir participé, pour chaque classe ou type d'aéronef, à tous les vols inclus dans le programme donnant lieu à la délivrance du certificat individuel de navigabilité d'au moins cinq aéronefs.

1.3.2. L'ingénieur principal d'essai en vol doit:

a) satisfaire aux exigences du niveau de compétence 1 ou 2; ou

b) avoir acquis une expérience de vol significative dans le domaine concerné; et

c) avoir participé à tous les vols inclus dans le programme donnant lieu à la délivrance du certificat individuel de navigabilité d'au moins cinq aéronefs.

1.4. Niveau de compétence 4

1.4.1. Les pilotes doivent être titulaires d'une licence valable appropriée pour la catégorie d'aéronef faisant l'objet d'un essai, délivrée conformément aux termes de la partie FCL, et détenir au moins une CPL. Le commandant de bord doit être titulaire d'une qualification d'essais en vol ou avoir effectué au moins 1 000 heures de vol en tant que commandant de bord d'un aéronef présentant une complexité et des caractéristiques similaires.

1.4.2. La compétence et l'expérience requises pour les ingénieurs principaux d'essai en vol sont définies dans le manuel d'exploitation d'essais en vol.

2. *Ingénieurs principaux d'essai en vol*

Les ingénieurs principaux d'essai en vol se voient délivrer par l'organisme employeur une autorisation décrivant en détail le champ d'application de leurs fonctions au sein de l'organisme. Cette autorisation contient les informations suivantes:

a) nom;

b) date de naissance;

c) expérience et formation;

d) poste occupé au sein de l'organisme;

e) champ d'application de l'autorisation;

f) date de première délivrance de l'autorisation;

g) date d'expiration de l'autorisation, le cas échéant; et

h) numéro d'identification de l'autorisation.

Les ingénieurs principaux d'essai en vol sont uniquement affectés à un vol spécifique s'ils sont physiquement et mentalement aptes à s'acquitter en toute sécurité des tâches et responsabilités qui leur sont attribuées.

L'organisme met tous les documents relatifs aux autorisations à la disposition de leurs titulaires.

E. **Compétence et expérience des autres ingénieurs d'essai en vol**

Les autres ingénieurs d'essai en vol à bord de l'aéronef possèdent une expérience et une formation proportionnelles aux tâches qui leur sont attribuées en tant que membres d'équipage, conformément au manuel d'exploitation d'essais en vol, le cas échéant.

L'organisme met tous les documents relatifs aux activités de vol à la disposition des ingénieurs d'essai en vol concernés.»