RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2019/1384 DE LA COMMISSION

du 24 juillet 2019

modifiant les règlements (UE) nº 965/2012 et (UE) nº 1321/2014 en ce qui concerne l'utilisation d'un aéronef figurant sur un certificat de transporteur aérien pour des exploitations non commerciales et des exploitations spécialisées, l'établissement d'exigences opérationnelles relatives à l'exécution des vols de contrôle de maintenance, l'établissement de règles relatives aux exploitations non commerciales avec un équipage de cabine réduit à bord et l'introduction de mises à jour éditoriales concernant les exigences relatives aux opérations aériennes

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

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) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) nº 3922/91 ([1]) du Conseil, et notamment son article 17, paragraphe 1 et son article 31,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) nº 965/2012 ([2]) de la Commission établit des règles détaillées relatives aux exploitations à des fins de transport aérien commercial (*commercial air transport*, «CAT»), aux exploitations à des fins non commerciales d'aéronefs motorisés complexes et d'aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes, aux exploitations spécialisées commerciales et aux exploitations spécialisées non commerciales, ainsi qu'à certaines exploitations spécialisées commerciales à haut risque. Ces règles ne tiennent pas compte du fait qu'un même aéronef pourrait effectuer plusieurs types d'exploitations au cours de sa durée de vie.

(2) Par conséquent, il y a lieu d'introduire de nouvelles règles afin de permettre l'utilisation continue d'un aéronef passant d'une exploitation de CAT à une exploitation non commerciale ou à une exploitation spécialisée. Ces règles devraient être suffisamment souples pour permettre l'utilisation du même aéronef par des exploitants effectuant des opérations non commerciales ou des opérations spécialisées, sans retirer l'aéronef du certificat de transporteur aérien («CTA»). Ce nouveau cadre opérationnel devrait également assurer une mise en œuvre harmonieuse et un contrôle efficace de ces exploitations sans affecter leur sécurité.

(3) Conformément au règlement (UE) nº 965/2012, l'autorité compétente doit approuver les différentes procédures opérationnelles que le titulaire d'un CTA applique à ses différentes exploitations non commerciales. Cette exigence donne lieu à une inégalité de traitement entre les titulaires d'un CTA et les exploitants d'aéronefs à des fins non commerciales pour le même type d'opérations, de sorte qu'il convient de la supprimer afin de garantir la cohérence réglementaire.

(4) Sur la base des recommandations en matière de sécurité et du retour d'information provenant des États membres et des parties prenantes, et notamment des inspections de normalisation, la Commission est d'avis que le règlement (UE) nº 965/2012 devrait être mis à jour pour refléter l'état de la technique et les meilleures pratiques en ce qui concerne les diverses exigences relatives aux opérations aériennes. Des modifications rédactionnelles doivent être introduites afin de mettre à jour plusieurs références aux règlements abrogés, à savoir le règlement (CE) nº 2042/2003 de la Commission ([3]) et le règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ([4]). Il convient également d'ajouter un nouveau libellé pour clarifier plusieurs dispositions existantes.

([1]) JO L 212 du 22.8.2018, 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).

([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).

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

(5) Un certain nombre d'accidents ou d'incidents aériens se sont produits lors de vols effectués avec des aéronefs qui venaient de faire l'objet d'un entretien incomplet ou inadéquat ou lors de vols effectués pour vérifier si l'entretien de l'aéronef était adéquat («vols de contrôle de maintenance»). Compte tenu de l'accident de l'Airbus A320-232 survenu le 27 novembre 2008 au large de Canet-Plage (France), il convient de modifier le règlement (UE) nº 965/2012 afin de définir avec précision cette catégorie de vols et de fixer, le cas échéant, les exigences minimales applicables aux équipages de conduite et les procédures à observer lors de la préparation et de la conduite de ces vols.

(6) En outre, pour les aéronefs dont la capacité opérationnelle maximale en sièges passagers (MOPSC) est supérieure à 19 et transportant au maximum 19 passagers, il y a lieu de prévoir des exigences moins rigoureuses pour les exploitations non commerciales sans équipage de cabine à bord, pour autant que certaines conditions soient remplies. Les exploitants ne devraient être autorisés à appliquer ces exigences moins rigoureuses qu'à condition d'adopter des mesures appropriées atténuant les risques liés à ces exploitations.

(7) Le règlement (UE) nº 965/2012 impose aux exploitants à des fins de CAT d'informer les passagers et de leur fournir une notice de sécurité sur laquelle des pictogrammes indiquent l'utilisation des équipements de secours ainsi que l'emplacement des issues de secours qu'ils sont susceptibles d'utiliser. Une nouvelle définition des issues de secours devrait figurer dans le règlement (UE) nº 965/2012.

(8) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) nº 965/2012 conformément à l'annexe I du présent règlement.

(9) Lorsque l'utilisation d'un aéronef est modifiée et passe d'une exploitation de CAT à une exploitation non commerciale ou à une exploitation spécialisée, la responsabilité du maintien de la navigabilité de l'aéronef objet de ladite modification devrait continuer d'incomber au titulaire du CTA. Il convient dès lors de modifier en conséquence les annexes I (partie M) et V *ter* (partie ML) du règlement (UE) nº 1321/2014 de la Commission ([5]).

(10) L'Agence a élaboré un projet de modalités d'exécution qu'elle a présenté sous forme d'avis ([6]) à la Commission conformément aux articles 75 et 76 du règlement (UE) 2018/1139.

(11) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 127 du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement (UE) nº 965/2012

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

1) à l'article 2, le point 7) est remplacé par le texte suivant:

«7) "exploitation spécialisée", toute exploitation autre qu'une exploitation à des fins de transport aérien commercial, consistant à utiliser un aéronef pour des activités spécialisées telles que l'agriculture, la construction, la photographie, les levés topographiques, l'observation, les patrouilles, la publicité aérienne et les vols de contrôle de maintenance;»;

2) à l'article 6, paragraphe 3, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) vols ne transportant pas de passagers ni de marchandises effectués pour convoyer un avion ou un hélicoptère à des fins de remise en état, de réparation, d'inspections, de livraison, d'exportation, ou à des fins similaires, sous réserve que l'aéronef ne figure pas sur une déclaration ou sur un certificat de transporteur aérien.»;

([5]) Règlement (UE) nº 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).

([6]) Avis nº 04/2017 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 29 juin 2017 concernant un projet de règlement de la Commission relatif à la révision des règles relatives aux opérations aériennes et au maintien de la navigabilité et avis nº 01/2017 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 7 mars 2017 concernant un projet de règlement de la Commission relatif à la révision des règles relatives aux opérations aériennes en ce qui concerne les vols de contrôle de maintenance.

3) l'article 9 –*ter* suivant est inséré:

«*Article 9* –ter

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

Un pilote ayant agi, avant le 20 août 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 20 août 2019 et les obligations prévues aux sections 5 et 6 de la sous-partie E de l'annexe VII du présent règlement, notamment celles découlant des procédures connexes établies par l'exploitant.»;

4) les annexes I, II, III, IV, V, VI, VII et VIII sont modifiées conformément à l'annexe I du présent règlement.

Article 2

Modifications du règlement (UE) nº 1321/2014

Les annexes I (partie M) et V *ter* (partie ML) du règlement (UE) nº 1321/2014 sont modifiées conformément à l'annexe II du présent règlement.

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*.

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

Fait à Bruxelles, le 24 juillet 2019.

Par la Commission

Le président

Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE I

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

1) l'annexe I (partie DEF) est modifiée comme suit:

a) le point 17) est remplacé par le texte suivant:

«17) une "catégorie A en ce qui concerne les hélicoptères" désigne un hélicoptère multimoteur disposant de caractéristiques d'isolation des moteurs et des systèmes spécifiées dans la spécification de certification applicable et pouvant être exploité sur la base des données de décollage et d'atterrissage fondées sur un concept de panne du moteur le plus défavorable, propre à assurer un atterrissage en sécurité sur une surface appropriée ou un niveau adéquat de performances permettant la poursuite du vol en sécurité ou l'interruption du décollage à la suite de la panne d'un moteur;»;

b) le point 45 *bis*) suivant est inséré:

«45 *bis*) une "issue de secours" désigne un point d'évacuation de l'aéronef de type issue installé qui permet une évacuation maximale de la cabine et du compartiment de l'équipage de conduite dans un délai approprié et qui comprend une porte de plain-pied, une sortie par fenêtre ou tout autre type d'issue, par exemple une trappe dans le compartiment de l'équipage de conduite ou une sortie dans le cône arrière;»;

c) le point 48 *bis*) suivant est inséré:

«48 *bis*) un "membre d'équipage de conduite" désigne un membre d'équipage titulaire d'une licence chargé de tâches essentielles au fonctionnement d'un aéronef pendant un temps de service de vol;»;

d) le point 49 *bis*) suivant est inséré:

«49 *bis*) un "contrôleur d'exploitation aérienne" ou "régulateur de vol" désigne une personne qui est chargée par l'exploitant d'assurer le contrôle et la supervision des opérations aériennes, qui possède les qualifications requises et qui aide, informe et/ou accompagne le pilote commandant de bord dans la conduite du vol en toute sécurité;»;

e) le point 76 *bis*) suivant est inséré:

«76 *bis*) un "vol de contrôle de maintenance" ("MCF", *maintenance check flight*) désigne un vol d'un aéronef disposant d'un certificat de navigabilité ou d'une autorisation de vol qui est effectué pour rechercher une panne ou pour vérifier le fonctionnement d'un ou plusieurs systèmes, pièces ou équipements après maintenance, si le fonctionnement des systèmes, pièces ou équipements ne peut être établi lors des contrôles au sol, et qui est effectué dans l'une des situations suivantes:

a) comme requis par le manuel de maintenance de l'aéronef ("AMM", *aircraft maintenance manual*) ou toute autre donnée de maintenance publiée par un titulaire d'agrément de conception responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef;

b) après l'entretien, comme requis par l'exploitant ou proposé par l'organisme responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef;

c) à la demande de l'organisme d'entretien, pour vérifier qu'un défaut a été corrigé;

d) pour aider à rechercher ou à identifier une panne;»;

f) les points 95 *bis*) et 95 *ter*) suivants sont insérés:

«95 *bis*) un "système de dispositifs de transport de personnel" ("PCDS", *personnel-carrying device system*) désigne un système composé d'un ou plusieurs dispositifs, qui est soit attaché à un équipement d'hélitreuillage ou un crochet de chargement, soit monté sur la cellule de l'aéronef à voilure tournante lors d'opérations de transport externe de charge humaine ("HEC") ou d'hélitreuillage ("HHO"). Les dispositifs ont la capacité structurelle et les caractéristiques nécessaires pour transporter des occupants à l'extérieur de l'hélicoptère, par exemple un harnais de sécurité avec ou sans dégagement rapide et sangle avec anneau connecteur, un panier rigide ou une cage;

95 *ter*) un "système de dispositifs de transport de personnel simple ('PCDS' simple)" désigne un PCDS qui respecte les conditions suivantes:

a) satisfait à une norme harmonisée en vertu du règlement (UE) 2016/425 du Parlement européen et du Conseil (*) ou de la directive 2006/42/CE du Parlement européen et du Conseil (**);

b) est conçu pour retenir une seule personne (par exemple, un utilisateur d'équipement d'hélitreuillage ou de crochet de chargement, un spécialiste affecté à une tâche particulière ou un photographe) à l'intérieur de la cabine, ou pour retenir deux personnes au maximum à l'extérieur de la cabine;

c) n'est pas une structure rigide telle qu'une cage, une plate-forme ou un panier;

(*) Règlement (UE) 2016/425 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 relatif aux équipements de protection individuelle et abrogeant la directive 89/686/CEE du Conseil (JO L 81 du 31.3.2016, p. 51).
(**) Directive 2006/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 relative aux machines et modifiant la directive 95/16/CE (JO L 157 du 9.6.2006, p. 24).»;

g) le point 103 *ter*) suivant est inséré:

«103 *ter*) les "règles de l'air" désignent les règles établies dans le règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 de la Commission (*);

(*) Règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) nº 1265/2007, (CE) nº 1794/2006, (CE) nº 730/2006, (CE) nº 1033/2006 et (UE) nº 255/2010 (JO L 281 du 13.10.2012, p. 1).»;

2) l'annexe II (partie ARO) est modifiée comme suit:

a) le point ARO.GEN.120 est modifié comme suit:

i) les points a) b) et c) sont remplacés par le texte suivant:

«a) L'Agence élabore des moyens acceptables de conformité ("AMC", *acceptable means of compliance*) qui peuvent être utilisés pour établir la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et actes d'exécution.

b) Des moyens de conformité alternatifs peuvent être utilisés pour établir la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et actes d'exécution.

c) L'autorité compétente établit un système en vue d'évaluer de manière cohérente si les moyens de conformité alternatifs qu'elle utilise, ou que des organismes et personnes sous sa surveillance utilisent, respectent le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et actes d'exécution. Ce système comprend des procédures visant à limiter, révoquer ou modifier les moyens de conformité alternatifs approuvés, si l'autorité compétente a démontré que ces moyens de conformité alternatifs ne respectent pas le règlement (UE) 2018/1139 et les actes délégués et actes d'exécution adoptés sur sa base.»;

ii) au point d), le point 3) est supprimé;

b) au point ARO.GEN.135, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Sans préjudice du règlement (UE) nº 376/2014 du Parlement européen et du Conseil (*), l'autorité compétente met en œuvre un système visant à collecter, analyser et diffuser de manière appropriée les informations relatives à la sécurité.

(*) Règlement (UE) nº 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) nº 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) nº 1321/2007 et (CE) nº 1330/2007 (JO L 122 du 24.4.2014, p. 18).»;

c) au point ARO.GEN.300 a), le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) le maintien de la conformité aux exigences applicables des organismes qu'elle a certifiés, des exploitations spécialisées qu'elle a autorisées et des organismes dont elle a reçu une déclaration;»;

d) au point ARO.GEN.350 d) le point 4) est remplacé par le texte suivant:

«4) L'autorité compétente enregistre toutes les constatations dont elle est à l'origine ou qui lui ont été communiquées conformément au point e) et, le cas échéant, les mesures de mise en application qu'elle a exécutées, ainsi que les actions correctives et la date de clôture de l'action relative aux constatations.»;

e) le point ARO.OPS.110 est modifié comme suit:

i) au point a), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) au point ORO.AOC.110 e), pour la mise en location coque nue d'un aéronef à n'importe quel exploitant, excepté dans les cas visés au point ORO.GEN.310 de l'annexe III;»;

ii) le point b) est modifié comme suit:

— le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) le loueur fait l'objet d'une interdiction d'exploitation en vertu du règlement (CE) nº 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil (*);

(*) Règlement (CE) nº 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE (JO L 344 du 27.12.2005, p. 15)»;

— le point 3) suivant est ajouté:

«3) l'autorisation délivrée conformément au règlement (UE) nº 452/2014 de la Commission (*) a été suspendue, retirée ou restituée.

(*) Règlement (UE) nº 452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 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 133 du 6.5.2014, p. 12).»;

iii) au point d), les points 1) et 2) sont remplacés par le texte suivant:

«1) de la bonne coordination avec l'autorité compétente responsable de la surveillance continue de l'aéronef, conformément au règlement (UE) nº 1321/2014 de la Commission (*), ou responsable de l'exploitation de l'aéronef s'il ne s'agit pas de la même autorité;

2) que l'aéronef soit retiré en temps voulu du CTA de l'exploitant, sauf dans les cas spécifiés au point ORO.GEN.310 de l'annexe III.

(*) Règlement (UE) nº 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).»;

f) au point ARO.OPS.150, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Si l'évaluation des risques et les SOP sont satisfaisantes, l'autorité compétente délivre à l'exploitant l'autorisation établie à l'appendice IV. L'autorisation peut être délivrée pour une durée limitée ou illimitée. Les conditions auxquelles un exploitant est autorisé à effectuer une ou plusieurs exploitations spécialisées commerciales à haut risque sont spécifiées dans l'autorisation.»;

g) au point ARO.OPS.200 b), le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) la liste des agréments spécifiques établie à l'appendice III en ce qui concerne les exploitations à des fins non commerciales et les exploitations spécialisées.»;

h) au point ARO.RAMP.105 b), le point 5) est remplacé par le texte suivant:

«5) les aéronefs utilisés par un exploitant d'un pays tiers qui exerce ses activités pour la première fois au départ ou à destination du territoire soumis aux dispositions du traité ou sur ce territoire, et dont l'autorisation délivrée conformément au règlement (UE) nº 452/2014 est limitée ou rétablie à la suite d'une suspension ou un retrait.»;

i) au point ARO.RAMP.115 b), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) maintiennent la validité de leur qualification en suivant des formations de maintien des compétences et en exécutant au moins 12 inspections au cours d'une année civile.»;

j) le point ARO.RAMP.125 est modifié comme suit:

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

«a) Les inspections au sol sont exécutées d'une manière normalisée.»;

ii) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) Au terme de l'inspection au sol, le pilote commandant de bord ou, en son absence, un autre membre de l'équipage de conduite, voire un représentant de l'exploitant, est informé des résultats de l'inspection.»;

k) au point ARO.RAMP.140, le point d) 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) qu'il a obtenu une autorisation de vol conformément au règlement (UE) nº 748/2012, pour un aéronef immatriculé dans un État membre;»;

l) au point ARO.RAMP.150, le point a) 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) les informations visées au point ARO.RAMP.145.»;

m) les appendices I à IV sont remplacés par le texte suivant:

«*Appendice I*

CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(Programme d'agrément pour les exploitants de transport aérien)

Types d'exploitation: Transport aérien commercial (CAT) ☐ Passagers ☐ Fret

☐ Autre ([1]): _____

([4])	État de l'exploitant ([2]) Autorité de délivrance ([3])	([5])
CTA # ([6]): 	Nom de l'exploitant ([7]) Nom commercial ([8]) Adresse de l'exploitant ([10]): Tél. ([11]): Télécopie: Courriel:	Points de contact opérationnels ([9]): Les coordonnées auxquelles la direction des opérations peut être contactée sans retard indu figurent à _____ ([12]).
Le présent certificat atteste que _____ ([13]) est habilité à effectuer des opérations aériennes à des fins commerciales, comme défini dans les spécifications techniques en pièce jointe, conformément au manuel d'exploitation, à l'annexe V du règlement (UE) 2018/1139 et à ses actes délégués et actes d'exécution.		
Date de délivrance ([14]):	Nom et signature ([15]): Titre:	

([1]) Autre type de transport à indiquer.
([2]) Remplacé par le nom de l'État de l'exploitant.
([3]) Remplacé par l'identification de l'autorité compétente de délivrance.
([4]) À l'usage de l'autorité compétente.
([5]) À l'usage de l'autorité compétente.
([6]) Référence de l'agrément, telle qu'octroyée par l'autorité compétente.
([7]) Remplacé par le nom déposé de l'exploitant.
([8]) Nom commercial de l'exploitant, s'il est différent. Insérer "agissant sous la dénomination de" avant le nom commercial.

(9) Les coordonnées de contact comprennent les numéros de téléphone et de télécopie, indicatif national compris, ainsi que l'adresse courriel (si elle existe), auxquels la direction des opérations peut être contactée rapidement pour des questions relatives aux opérations de vol, à la navigabilité, aux compétences des membres d'équipage de conduite et de cabine, à des marchandises dangereuses et d'autres sujets, selon le cas.
(10) Adresse du principal établissement de l'exploitant.
(11) Numéros de téléphone et de télécopie du principal établissement de l'exploitant, indicatif national compris. Adresse électronique à indiquer si disponible.
(12) Inscription du document contrôlé, se trouvant à bord, où figurent les coordonnées de contact, ainsi qu'une référence adéquate à un paragraphe ou une page. Par exemple: "Les coordonnées... figurent dans le manuel d'exploitation, généralités/éléments de base, chapitre 1, 1.1"; ou "… figurent dans les spécifications techniques, page 1"; ou encore "… figurent en pièce jointe au présent document".
(13) Nom déposé de l'exploitant.
(14) Date de délivrance du CTA (jj-mm-aaaa).
(15) Titre, nom et signature du représentant de l'autorité compétente. Un cachet officiel peut en outre être apposé sur le CTA.

Formulaire 138 de l'EASA, version 2

Appendice II

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES
(soumises aux conditions approuvées dans le manuel d'exploitation)

Coordonnées de contact de l'autorité de délivrance
Tél. (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'exploitation: Transport aérien commercial
☐ Passagers ☐ Fret ☐ Autre (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 des membres d'équipage de cabine ([19])	☐	☐		
Délivrance d'un certificat CC ([20])	☐	☐		
Utilisation d'applications EFB de type B	☐	☐	([21])	
Maintien de la navigabilité	☐	☐	([22])	
Autres ([23])				

([1]) Coordonnées téléphoniques et de télécopie de la personne de contact au sein de l'autorité compétente, indicatif national compris. Adresse 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. 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 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 (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 (DA/H) 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]) 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 conformément au règlement (UE) nº 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, 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).

Formulaire 139 de l'EASA — Version 5

Appendice III

Liste des agréments spécifiques

Exploitation non commerciale

Exploitation spécialisée

(soumise aux conditions définies dans l'agrément et reproduite dans le manuel d'exploitation ou le manuel du pilote)

Autorité de délivrance ([1]):		
Liste des agréments spécifiques # ([2]): Nom de l'exploitant: Date ([3]): Signature:		
Modèle d'aéronef et marques d'immatriculation ([4]):		
Types d'exploitations spécialisées (SPO), le cas échéant: ☐ ([5]) …		
Agréments spécifiques ([6]):	Spécifications ([7])	Remarques
…		
…		

…		
…		

(1) Inscription du nom et des coordonnées.
(2) Inscription du numéro associé.
(3) Date de délivrance des agréments spécifiques (jj-mm-aaaa) et signature du représentant de l'autorité compétente.
(4) Inscription de la dénomination de l'équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST)/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). La taxinomie CAST/OACI est disponible à l'adresse suivante: http://www.intlaviationstandards.org/ Les marques d'immatriculation doivent figurer soit sur la liste des agréments spécifiques, soit dans le manuel d'exploitation. Dans ce dernier cas, la liste des agréments spécifiques doit faire référence à la page correspondante du manuel d'exploitation.
(5) Indiquer le type d'exploitation (par exemple, agriculture, construction, photographie, levés topographiques, observation et patrouille, publicité aérienne, vols de contrôle de maintenance).
(6) Indiquer dans cette colonne toute exploitation agréée, par exemple, marchandises dangereuses, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.
(7) Indiquer dans cette colonne les critères les moins contraignants pour chaque agrément, par exemple, la hauteur de décision et le minimum RVR pour la CAT II.

Formulaire 140 de l'EASA, version 2

Appendice IV

AUTORISATION D'EXPLOITATION SPÉCIALISÉE COMMERCIALE À HAUT RISQUE	
Autorité de délivrance (1): N° d'autorisation (2):	
Nom de l'exploitant (3): Adresse de l'exploitant (4): Tél. (5): Télécopieur: Courriel:	
Modèle d'aéronef et marques d'immatriculation (6):	
Exploitation spécialisée autorisée (7):	
Zone ou site d'exploitation autorisés (8):	
Restrictions particulières (9):	
Le présent document certifie que _____ est autorisé(e) à effectuer des exploitations spécialisées commerciales à haut risque conformément à la présente autorisation, aux procédures d'exploitation standard de l'exploitant, à l'annexe V contre du règlement (UE) 2018/1139 et à ses actes délégués et actes d'exécution.	
Date de délivrance (10):	Nom et signature (11): Titre:

(1) Nom et coordonnées de l'autorité compétente.
(2) Indiquer le numéro d'autorisation correspondant.
(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) Adresse du principal établissement de l'exploitant.
(5) Numéros de téléphone et de télécopie du principal établissement de l'exploitant, indicatif national compris. Adresse électronique à indiquer si disponible.

([6]) Inscription de la dénomination de l'équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST)/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). La taxinomie CAST/OACI est disponible à l'adresse suivante: http://www.intlaviationstandards.org. Les marques d'immatriculation doivent figurer soit sur la liste des agréments spécifiques, soit dans le manuel d'exploitation. Dans ce dernier cas, la liste des agréments spécifiques doit faire référence à la page correspondante du manuel d'exploitation.
([7]) Indiquer le type d'exploitation (par exemple, agriculture, construction, photographie, levés topographiques, observation et patrouille, publicité aérienne, vols de contrôle de maintenance).
([8]) Liste des zones géographiques ou des sites où l'exploitation est autorisée (par coordonnées géographiques, régions d'informations de vol ou limites nationales ou régionales).
([9]) Liste des restrictions particulières applicables (p. ex., VFR uniquement, jour uniquement, etc.).
([10]) Date de délivrance de l'autorisation (jj-mm-aaaa).
([11]) Titre, nom et signature du représentant de l'autorité compétente. Un cachet officiel peut en outre être apposé sur l'autorisation.

Formulaire 151 de l'AESA Version 2»;

n) les appendices V et VI sont supprimés;

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

a) au point ORO.GEN.110, le point h) est remplacé par le texte suivant:

«h) L'exploitant établit une liste de vérification pour chaque type d'aéronef dans lequel doivent voler les membres d'équipage, pour toutes les phases du vol, en conditions normales, anormales et d'urgence, en vue de s'assurer que les procédures opérationnelles du manuel d'exploitation sont respectées. La conception et l'utilisation des listes de vérification suivent les principes des facteurs humains et prennent en compte la documentation applicable la plus récente publiée par le titulaire de l'agrément de conception.»;

b) au point ORO.GEN.135, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Le certificat de l'exploitant reste valide pour autant que:

1) l'exploitant maintienne la conformité avec les exigences applicables du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et actes d'exécution, en tenant compte des dispositions liées au traitement des constatations définies au point ORO.GEN.150 de la présente annexe;

2) l'autorité compétente ait accès à l'exploitant de la manière définie au point ORO.GEN.140 de la présente annexe aux fins de déterminer le maintien de la conformité avec les exigences applicables du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et actes d'exécution; et

3) le certificat n'ait pas fait l'objet d'une restitution ou d'un retrait.»;

c) au point ORO.GEN.140, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Aux fins de déterminer la conformité avec les exigences applicables du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et actes d'exécution, l'exploitant autorise à tout moment l'accès à toutes les installations, aéronefs, documents, dossiers, données, procédures ou tout autre matériel liés à son activité soumise à certification, à autorisation SPO ou à déclaration, qu'elle soit sous-traitée ou pas, à toute personne habilitée par l'une des autorités suivantes:

1) l'autorité compétente définie au point ORO.GEN.105 de l'annexe III du présent règlement;

2) l'autorité agissant selon les dispositions des points ARO.GEN.300 d) et ARO.GEN.300 e) ou de la sous-partie RAMP de l'annexe II du présent règlement.»;

d) le point ORO.GEN.160 est modifié comme suit:

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

«a) L'exploitant signale à l'autorité compétente et à tout autre organisme que l'État de l'exploitant demande d'informer, tout accident, incident sérieux et événement, tels que définis par le règlement (UE) nº 996/2010 du Parlement européen et du Conseil (*) et le règlement (UE) nº 376/2014.

(*) Règlement (UE) nº 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE (JO L 295 du 12.11.2010, p. 35).»;

ii) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) Sans préjudice des dispositions du règlement (UE) nº 996/2010 et du règlement (UE) nº 376/2014, les comptes rendus visés aux points a) et b) sont établis selon la forme et la manière définies par l'autorité compétente et contiennent toutes les informations pertinentes relatives aux circonstances connues de l'exploitant.»;

e) au point ORO.GEN.205, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Lors de la sous-traitance ou de l'achat de tout service ou produit dans le cadre de ses activités, l'exploitant veille à ce que:

1) les services ou produits sous-traités ou achetés sont conformes aux exigences applicables;

2) le système de gestion de l'exploitant tienne compte de tout risque pour la sécurité aérienne associé aux services ou produits sous-traités ou achetés.»;

f) dans la sous-partie GEN, la section 3 suivante est ajoutée:

«***Section 3***

Exigences organisationnelles supplémentaires

ORO.GEN.310 Utilisation d'un aéronef figurant sur un CTA pour des opérations non commerciales et des opérations spécialisées

a) Un aéronef figurant sur le CTA d'un exploitant peut rester sur ce CTA s'il est utilisé dans l'une des situations suivantes:

1) par le titulaire du CTA lui-même, pour des opérations spécialisées conformément à l'annexe VIII (partie SPO);

2) par d'autres exploitants, pour des opérations non commerciales avec un aéronef motorisé ou pour des opérations spécialisées effectuées conformément à l'annexe VI (partie NCC), à l'annexe VII (partie NCO) ou à l'annexe VIII (partie SPO), à condition que l'aéronef soit utilisé pendant une période continue ne dépassant pas 30 jours.

b) Lorsque l'aéronef est utilisé conformément au point a) 2), le titulaire de CTA qui fournit l'aéronef et l'exploitant qui utilise l'aéronef établissent une procédure:

1) identifiant clairement l'exploitant responsable du contrôle opérationnel de chaque vol et décrivant comment le contrôle opérationnel est transféré entre eux;

2) décrivant la procédure de transfert de l'aéronef lorsqu'il est rendu au titulaire du CTA.

Cette procédure est incluse dans le manuel d'exploitation de chaque exploitant ou dans un contrat conclu entre le titulaire du CTA et l'exploitant utilisant l'aéronef conformément au point a) 2). Le titulaire du CTA établit un modèle de contrat approprié. Le point ORO.GEN.220 s'applique à l'archivage de ces contrats.

Le titulaire du CTA et l'exploitant utilisant l'aéronef conformément au point a) 2) veillent à ce que la procédure soit communiquée au personnel concerné.

c) Le titulaire du CTA soumet à l'autorité compétente la procédure visée au point b) pour approbation préalable.

Le titulaire du CTA établit avec l'autorité compétente par quels moyens et à quelle fréquence il lui transmet les informations relatives aux transferts de contrôle opérationnel conformément au point ORO.GEN.130 c).

d) Le maintien de la navigabilité de l'aéronef utilisé conformément au point a) est géré par l'organisme responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef mentionné sur le CTA, conformément au règlement (UE) nº 1321/2014.

e) Le titulaire du CTA qui fournit l'aéronef conformément au point a):

1) indique dans son manuel d'exploitation les marques d'immatriculation de l'aéronef fourni et le type d'opérations effectuées avec cet aéronef;

2) reste informé à tout moment et tient un registre de chaque exploitant qui détient le contrôle opérationnel de l'aéronef à tout moment jusqu'à ce que l'aéronef soit rendu au titulaire du CTA;

3) veille à ce que ses mesures d'identification, d'évaluation et d'atténuation des risques s'appliquent à toutes les opérations effectuées avec cet aéronef.

f) Pour les opérations relevant de l'annexe VI (partie NCC) et de l'annexe VIII (partie SPO), l'exploitant qui utilise l'aéronef conformément au point a) veille à ce que:

1) chaque vol effectué sous son contrôle opérationnel soit consigné dans le système de compte rendu matériel de l'aéronef;

2) aucun changement ne soit apporté aux systèmes ou à la configuration de l'aéronef;

3) tout défaut ou mauvais fonctionnement technique survenant pendant que l'aéronef est sous son contrôle opérationnel soit signalé au CAMO du titulaire du CTA; et

4) le titulaire du CTA reçoive une copie de tout rapport d'incident relatif aux vols effectués avec l'aéronef, établi conformément au règlement (UE) nº 376/2014 et au règlement d'exécution (UE) 2015/1018 de la Commission (*).

(*) Règlement d'exécution (UE) 2015/1018 de la Commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) nº 376/2014 du Parlement européen et du Conseil (JO L 163 du 30.6.2015, p. 1).»;

g) au point ORO.AOC.110, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«*Prise en location avec équipage*

c) Le postulant à l'approbation de la prise en location d'un aéronef avec équipage auprès d'un exploitant d'un pays tiers démontre à l'autorité compétente:

1) que l'exploitant du pays tiers est titulaire d'un CTA délivré conformément à l'annexe 6 de la convention relative à l'aviation civile internationale;

2) que les normes de sécurité de l'exploitant du pays tiers en matière de maintien de la navigabilité et d'opérations aériennes sont équivalentes aux exigences applicables du règlement (UE) nº 1321/2014 et du présent règlement;

3) que l'aéronef dispose d'un CDN standard délivré conformément à l'annexe 8 de la convention relative à l'aviation civile internationale.»;

h) le point ORO.AOC.125 est remplacé par le texte suivant:

«**ORO.AOC.125 Exploitation à des fins non commerciales par le titulaire d'un CTA avec des aéronefs figurant sur son CTA**

a) Le titulaire d'un CTA peut exploiter à des fins non commerciales, conformément à l'annexe VI (partie NCC) ou à l'annexe VII (partie NCO) des aéronefs figurant dans les spécifications techniques de son CTA ou dans son manuel d'exploitation, pour autant que le titulaire du CTA décrive cette exploitation en détail dans le manuel d'exploitation, ce qui implique notamment:

1) l'identification des exigences applicables;

2) la description de toute différence existant entre les procédures opérationnelles utilisées dans le cadre d'une exploitation à des fins de CAT et celles d'une exploitation à des fins non commerciales;

3) un moyen d'assurer que tout le personnel participant à l'exploitation est tout à fait familiarisé avec les procédures associées.

b) Le titulaire d'un CTA respecte:

1) l'annexe VIII (partie SPO) lors de la conduite de vols de contrôle de maintenance avec des aéronefs motorisés complexes;

2) l'annexe VII (partie NCO) lors de la conduite de vols de contrôle de maintenance avec des aéronefs autres que des aéronefs motorisés complexes.

c) Les titulaires d'un CTA effectuant des exploitations visées aux points a) et b) ne sont pas tenus de soumettre une déclaration conformément à la présente annexe.

d) Le titulaire d'un CTA précise le type de vol, tel qu'il figure dans son manuel d'exploitation, dans les documents relatifs au vol (plan de vol opérationnel, état de charge et autres documents équivalents).»;

i) au point ORO.AOC.135, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Conformément au point ORO.GEN.210 b), l'exploitant nomme des personnes chargées de la gestion et de la supervision des domaines suivants:

1) opérations de vol;

2) formation des membres d'équipage;

3) opérations au sol;

4) maintien de la navigabilité ou pour le contrat de gestion du maintien de la navigabilité conformément au règlement (UE) nº 1321/2014, selon le cas.»;

j) au point ORO.SPO.100, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) Tout exploitant commercial spécialisé doit obtenir l'autorisation préalable de l'autorité compétente et veiller à ce que les conditions suivantes soient remplies:

1) pour la prise en location avec équipage d'un aéronef d'un exploitant de pays tiers:

i) les normes de sécurité de l'exploitant du pays tiers en matière de maintien de la navigabilité et d'opérations aériennes sont équivalentes aux exigences applicables du règlement (UE) nº 1321/2014 (*) et du présent règlement;

ii) l'aéronef de l'exploitant du pays tiers dispose d'un CDN standard délivré conformément à l'annexe 8 de la convention relative à l'aviation civile internationale;

iii) la durée de la prise en location avec équipage ne dépasse pas sept mois sur une période de 12 mois consécutifs;

2) pour la prise en location coque nue d'un aéronef immatriculé dans un pays tiers:

i) il a été établi qu'un besoin opérationnel ne pouvait être satisfait par la prise en location d'un aéronef immatriculé dans l'Union européenne;

ii) la durée de la prise en location coque nue ne dépasse pas sept mois sur une période de 12 mois consécutifs;

iii) les normes de sécurité de l'aéronef du pays tiers en matière de maintien de la navigabilité et d'opérations aériennes sont équivalentes aux exigences applicables du règlement (UE) nº 1321/2014;

iv) l'aéronef est équipé conformément à l'annexe VIII (partie SPO).

(*) Règlement (UE) nº 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).»;

k) le point ORO.CC.100 est remplacé par le texte suivant:

«**ORO.CC.100 Nombre de membres et composition de l'équipage de cabine**

a) Au moins un membre d'équipage de cabine est affecté à l'exploitation d'aéronefs dont la MOPSC est supérieure à 19 lorsqu'au moins un passager est transporté.

b) En application du point a), le nombre minimal de membres d'équipage de cabine est le plus élevé des nombres suivants:

1) le nombre de membres d'équipage de cabine établi lors du processus de certification de l'aéronef mené conformément aux spécifications de certification applicables, pour la configuration de cabine utilisée par l'exploitant;

2) si le nombre prévu au point 1) n'a pas été établi, le nombre de membres d'équipage de cabine établi lors du processus de certification de l'aéronef pour la configuration maximale en sièges passagers certifiée, réduit d'une unité par tranche entière de 50 sièges passagers que compte la configuration de cabine utilisée par l'exploitant en moins par rapport à la configuration maximale en sièges certifiée;

3) un membre d'équipage de cabine par groupe de 50 sièges passagers, complet ou incomplet, installés sur le même pont de l'aéronef exploité.

c) Dans le cas d'une exploitation à laquelle sont affectés plusieurs membres d'équipage de cabine, l'exploitant nomme l'un des membres d'équipage de cabine comme responsable rendant compte au pilote ou au commandant de bord.

d) Par dérogation au point a), l'exploitation à des fins non commerciales d'aéronefs dont la MOPSC est supérieure à 19 peut être effectuée sans membre d'équipage de cabine en fonction, sous réserve de l'approbation préalable de l'autorité compétente. Aux fins d'obtenir ladite approbation, l'exploitant s'assure que les conditions suivantes sont respectées:

1) au maximum 19 passagers se trouvent à bord;

2) l'exploitant a établi des procédures pour cette opération.»;

l) le point ORO.CC.205 est remplacé par le texte suivant:

«**ORO.CC.205 Réduction du nombre de membres d'équipage de cabine pendant les opérations au sol et dans des circonstances imprévues**

a) Lorsque des passagers se trouvent à bord d'un aéronef, le nombre minimum de membres d'équipage de cabine requis en vertu du point ORO.CC.100 est présent dans la cabine et prêt à intervenir.

b) Par dérogation au point a), le nombre minimal de membres d'équipage de cabine peut être réduit dans les cas suivants:

1) pendant des opérations normales au sol qui n'impliquent pas d'avitaillement ou de reprise de carburant lorsque l'aéronef se trouve sur son aire de stationnement;

2) dans des circonstances imprévues, si le nombre de passagers transportés à bord de l'aéronef est réduit. Dans ce cas, un compte rendu est soumis à l'autorité compétente au terme du vol; ou

3) dans le but d'assurer un repos en vol pendant la phase de croisière, soit conformément au point ORO.FTL.205 e), soit à titre de mesure d'atténuation des risques liés à la fatigue mise en œuvre par l'exploitant.

c) Aux fins des points b) 1) et b) 2), les procédures du manuel d'exploitation de l'exploitant garantissent que:

1) un niveau équivalent de sécurité est atteint avec le nombre réduit de membres d'équipage de cabine, particulièrement en ce qui concerne l'évacuation des passagers;

2) malgré le nombre réduit de membres d'équipage de cabine, un chef de cabine est présent conformément au point ORO.CC.200;

3) au moins un membre d'équipage de cabine est requis par groupe de 50 passagers, complet ou incomplet, présents sur le même pont de l'aéronef;

4) dans le cas d'opérations normales au sol avec des aéronefs qui nécessitent plus d'un membre d'équipage de cabine, le nombre déterminé conformément au point 3) est augmenté pour inclure un membre d'équipage de cabine par paire d'issues de secours de plain-pied.

d) Aux fins du point b) 3), l'exploitant:

1) procède à une évaluation des risques afin de déterminer le nombre de membres d'équipage de cabine qui doivent être présents et prêts à intervenir à tout moment pendant la phase de croisière;

2) définit les mesures à prendre pour atténuer les effets d'un nombre moins élevé de membres d'équipage de cabine présents et prêts à intervenir pendant la phase de croisière;

3) établit dans le manuel d'exploitation des procédures spécifiques, y compris pour le repos en vol du chef de cabine, qui assurent à tout moment une prise en charge appropriée des passagers et une gestion efficace de toute situation anormale ou d'urgence;

4) spécifie, dans le régime de spécification de temps de vol conformément au point ORO.FTL.125, les conditions dans lesquelles le repos en vol peut être accordé aux membres d'équipage de cabine.»;

m) l'appendice I est remplacé par le texte suivant:

«*Appendice I*

DÉCLARATION

soumise conformément au règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission sur les opérations aériennes

Exploitant

Nom:

Lieu où l'exploitant a son principal établissement ou, s'il n'a pas de principal établissement, lieu d'établissement ou de résidence de l'exploitant et lieu depuis lequel s'effectue la direction des opérations:

Nom et coordonnées du dirigeant responsable:

Exploitation d'aéronefs

Date de début de l'exploitation ou date de mise en application de la modification:

Informations sur l'aéronef, l'exploitation et l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité ([1]):

MSN de l'aéronef	Type d'aéronef	Immatriculation de l'aéronef ([2])	Base principale	Type(s) d'exploitation ([3])	Organisme responsable de la gestion du maintien de la navigabilité ([4])

Le cas échéant, détail des agréments détenus (joindre à la déclaration, le cas échéant, la liste des agréments spécifiques, y compris agréments spécifiques délivrés par un pays tiers).

Le cas échéant, détail des autorisations d'exploitation spécialisée (joindre les autorisations le cas échéant).

Le cas échéant, liste des moyens de conformité alternatifs ("AltMoC", *alternative means of compliance*), avec mention des AMC associés qu'ils remplacent (joindre AltMoC).

Attestations

☐ L'exploitant satisfait et continuera de satisfaire aux exigences essentielles énoncées à l'annexe V du règlement (UE) nº 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil et aux exigences du règlement (UE) nº 965/2012.

☐ La documentation relative au système de gestion, y compris le manuel d'exploitation, satisfait aux exigences de l'annexe III (partie ORO), de l'annexe V (partie ASP), de l'annexe VI (partie NCC) ou de l'annexe VIII (partie SPO) du règlement (UE) nº 965/2012 et tous les vols sont effectués conformément aux dispositions du manuel d'exploitation, conformément au point ORO.GEN.110 b) de l'annexe III dudit règlement.

☐ Tous les aéronefs exploités disposent d'un certificat de navigabilité en cours de validité conformément au règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission ou satisfont aux exigences spécifiques de navigabilité applicables aux aéronefs immatriculés dans un pays tiers et faisant l'objet d'un contrat de location.
☐ Tous les membres d'équipage de conduite sont titulaires d'une licence conformément à l'annexe I du règlement (UE) nº 1178/2011 de la Commission, comme requis par le point ORO.FC.100 c) de l'annexe III du règlement (UE) nº 965/2012 et, le cas échéant, tous les membres d'équipage de cabine sont formés conformément à la sous-partie CC de l'annexe III du règlement (UE) nº 965/2012.
☐ (Le cas échéant) L'exploitant a mis en œuvre une norme industrielle reconnue et démontré qu'il s'y conformait. Référence de la norme: Organisme de certification: Date du dernier contrôle de conformité:
☐ L'exploitant notifiera à l'autorité compétente tout changement de circonstances affectant sa conformité aux exigences essentielles énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2018/1139 et aux exigences du règlement (UE) nº 965/2012 telles que déclarées à l'autorité compétente par cette déclaration et tout changement aux informations et listes d'AltMoC figurant dans cette déclaration et jointes à celle-ci, conformément aux exigences du point ORO.GEN.120 a) de l'annexe III du règlement (UE) nº 965/2012.
☐ L'exploitant confirme que les informations figurant dans la présente déclaration sont correctes.
Date, nom et signature du dirigeant responsable
(1) S'il n'y a pas suffisamment de place pour inscrire les informations dans l'espace de la déclaration, les informations sont inscrites dans une annexe séparée. L'annexe est datée et signée. (2) Si l'aéronef est également immatriculé auprès d'un titulaire d'un CTA, indiquer le numéro de CTA du titulaire du CTA. (3) Par "type(s) d'exploitation", on entend le type d'opérations effectuées avec cet aéronef, par exemple des opérations non commerciales ou des opérations spécialisées telles que des vols de photographie aérienne, des vols de publicité aérienne, des vols de presse, des vols de télévision et de cinéma, des vols en parachute, des sauts en parachute, des vols de contrôle de maintenance. (4) Les informations concernant l'organisme responsable de la gestion du maintien de la navigabilité comprennent le nom de l'organisme, l'adresse et la référence de l'agrément.»;

4) l'annexe IV (partie CAT) est modifiée comme suit:

a) le point CAT.GEN.MPA.105 est modifié comme suit:

i) le point a) est modifié comme suit:

— les points 12) et 13) sont remplacés par le texte suivant:

«12) s'assure que la visite prévol a été effectuée conformément aux exigences de l'annexe I (partie M) du règlement (UE) nº 1321/2014;

13) a la certitude que les équipements de secours appropriés restent facilement accessibles pour une utilisation immédiate;»;

— le point 14) suivant est ajouté:

«14) enregistre, à la fin du vol, les données d'utilisation et tous les défauts connus ou présumés de l'aéronef dans le compte rendu matériel ou le carnet de route de l'aéronef afin de garantir la continuité de la sécurité des vols.»;

ii) le point e) suivant est ajouté:

«e) Le commandant de bord signale dès que possible à l'unité appropriée des services de la circulation aérienne (ATS) toute condition météorologique ou de vol dangereuse susceptible d'avoir une incidence sur la sécurité d'autres aéronefs.»;

b) le point CAT.GEN.MPA.150 est remplacé par le texte suivant:

«**CAT.GEN.MPA.150 Amerrissage — avions**

L'exploitant n'exploite pas un avion dont la configuration approuvée en sièges passagers dépasse 30 passagers sur des vols au-dessus de l'eau à une distance d'un lieu à terre permettant d'effectuer un atterrissage d'urgence supérieure à celle correspondant à 120 minutes de vol à la vitesse de croisière ou à 400 NM, si celle-ci est inférieure, à moins que cet avion ne soit conforme aux exigences d'amerrissage prévues par la ou les spécifications de certification applicables.»;

c) au point CAT.GEN.MPA.180 a), le point 10) est remplacé par le texte suivant:

«10) le compte rendu matériel de l'aéronef, conformément à l'annexe I (partie M) du règlement (UE) nº 1321/2014;»;

d) le point CAT.GEN.MPA.210 est remplacé par le texte suivant:

«**CAT.GEN.MPA.210 Localisation d'un aéronef en détresse — Avions**

Les avions suivants sont équipés de moyens automatiques fiables permettant de déterminer avec précision, à la suite d'un accident au cours duquel l'avion est gravement endommagé, l'emplacement du point de fin du vol:

1) tous les avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et la MOPSC est supérieure à 19 et dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré à partir du 1er janvier 2023;

2) tous les avions dont la MCTOM est supérieure à 45 500 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré à partir du 1er janvier 2023.»;

e) au point CAT.OP.MPA.170, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) ont à disposition une notice de sécurité sur laquelle des pictogrammes indiquent l'utilisation des équipements de sécurité-sauvetage, ainsi que l'emplacement des issues de secours qu'ils sont susceptibles d'utiliser.»

f) le point CAT.OP.MPA.320 est remplacé par le texte suivant:

«**CAT.OP.MPA.320 Catégories d'avions**

a) Les catégories d'avions reposent sur la vitesse air indiquée au seuil (V_{AT}), qui équivaut à la vitesse de décrochage (V_{SO}) multipliée par 1,3 ou la vitesse de décrochage à 1 g (gravité) ($V_{S1\,g}$) multipliée par 1,23 dans la configuration d'atterrissage à la masse maximale certifiée à l'atterrissage. Si tant la vitesse V_{SO} que la vitesse $V_{S1\,g}$ sont disponibles, la V_{AT} la plus élevée qui a été obtenue est utilisée.

b) Les catégories d'avions définies dans le tableau ci-dessous sont utilisées.

Tableau 1: Catégories d'avions correspondant aux valeurs de V_{AT}

Catégorie d'avion	V_{AT}
A	Moins de 91 kt
B	De 91 à 120 kt
C	De 121 à 140 kt
D	De 141 à 165 kt
E	De 166 à 210 kt

c) La configuration d'atterrissage à prendre en compte est définie dans le manuel d'exploitation.

d) L'exploitant peut appliquer une masse à l'atterrissage inférieure pour déterminer la V_{AT} pour autant que l'autorité compétente l'ait autorisé. Une telle masse à l'atterrissage inférieure est une valeur fixe, indépendante des conditions changeantes des opérations quotidiennes.»;

g) au point CAT.IDE.A.100, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Les instruments et équipements qui ne sont pas exigés au titre de la présente annexe (partie CAT), ainsi que tout autre équipement non exigé au titre du présent règlement, mais qui sont transportés pendant un vol, sont conformes aux dispositions suivantes:

1) les informations fournies par ces instruments, équipements ou accessoires ne sont pas utilisées par les membres d'équipage de conduite aux fins de satisfaire aux exigences de l'annexe II du règlement (UE) 2018/1139 ou des points CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 et CAT.IDE.A.345 de la présente annexe; et

2) les instruments et équipements n'ont pas d'incidence sur la navigabilité de l'avion, même en cas de panne ou de défaillance.»;

h) au point CAT.IDE.A.105, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) si l'exploitant est autorisé par l'autorité compétente à exploiter l'avion en respectant les contraintes de la liste minimale d'équipements de référence (LMER) conformément au point ORO.MLR.105 j) de l'annexe III.»;

i) le point CAT.IDE.A.125 est modifié comme suit:

i) au point a) 1), le point iii)) est remplacé par le texte suivant:

«iii) l'altitude barométrique;»;

ii) au point b), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) l'altitude barométrique;»;

j) le point CAT.IDE.A.130 est modifié comme suit:

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

«b) Deux dispositifs de mesure et d'affichage de l'altitude barométrique.»;

ii) au point h), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) l'altitude barométrique;»;

k) le point CAT.IDE.A.205 est modifié comme suit:

i) au point a), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) d'une ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse pour chaque siège passager et de ceintures de retenue pour chaque couchette dans le cas d'avions dont la MCTOM est inférieure ou égale à 5 700 kg et la MOPSC est inférieure ou égale à neuf, et dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré à partir du 8 avril 2015;»;

ii) au point b), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) sur les sièges des membres d'équipage de conduite et sur tout siège adjacent à un siège pilote:

i) soit deux sangles d'épaule et une ceinture de sécurité qui peuvent être utilisées séparément;

ii) soit un baudrier et une ceinture de sécurité qui peuvent être utilisés séparément pour les avions suivants:

A) avions dont la MCTOM est inférieure ou égale à 5 700 kg et la MOPSC est inférieure ou égale à neuf et qui sont conformes aux conditions dynamiques d'atterrissage d'urgence définies dans la spécification de certification applicable;

B) avions dont la MCTOM est inférieure ou égale à 5 700 kg et la MOPSC est inférieure ou égale à neuf, qui ne sont pas conformes aux conditions dynamiques d'atterrissage d'urgence définies dans la spécification de certification applicable et dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré avant le 28 octobre 2014;

C) avions certifiés selon la CS-VLA ou une spécification équivalente et la CS-LSA ou une spécification équivalente.»;

l) au point CAT.IDE.A.245, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) Les avions sont équipés d'un équipement supplémentaire de protection respiratoire portatif installé à proximité immédiate de l'extincteur à main visé au point CAT.IDE.A.250, points b) et c), ou à proximité immédiate de l'entrée du compartiment cargo, dans le cas où l'extincteur est situé à l'intérieur d'un compartiment cargo.»;

m) au point CAT.IDE.A.275, les points c) et d) sont remplacés par le texte suivant:

«c) Pour les avions dont la MOPSC est inférieure ou égale à 19, et certifiés selon la spécification de certification de l'Agence, le système d'éclairage de secours visé au point a) inclut les équipements mentionnés au point b) 1) à 3).

d) Pour les avions dont la MOPSC est inférieure ou égale à 19, et qui ne sont pas certifiés selon la spécification de certification de l'Agence, le système d'éclairage de secours visé au point a) inclut les équipements mentionnés au point b) 1).»;

n) au point CAT.IDE.A.285, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) Les hydravions exploités au-dessus de l'eau sont équipés de ce qui suit:

1) une ancre flottante et autres équipements nécessaires pour faciliter l'amarrage, l'ancrage ou la manœuvre de l'hydravion sur l'eau, appropriés à sa taille, à sa masse et à sa manœuvrabilité;

2) les équipements permettant d'émettre les signaux sonores prévus par le règlement international afin d'éviter des collisions en mer, le cas échéant.»;

o) au point CAT.IDE.A.345, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) Nonobstant le point b), pour les opérations sur de courtes distances dans l'espace aérien supérieur de l'Atlantique Nord (NAT HLA), les avions sont équipés d'au moins un système de communication à grande distance au cas où des procédures de communication différentes sont publiées pour l'espace aérien concerné.»;

p) le point CAT.IDE.H.100 est modifié comme suit:

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

«a) Les instruments et équipements exigés par la présente sous-partie sont agréés conformément aux exigences de navigabilité applicables, à l'exception des éléments suivants:

1) torches électriques,

2) chronomètre de précision,

3) porte-carte;

4) trousse de premiers secours;

5) mégaphones;

6) équipements de survie et de signalisation;

7) ancres flottantes et équipements permettant l'amarrage;

8) dispositifs de retenue pour enfants.»;

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

«b) Les instruments et équipements qui ne sont pas exigés au titre de la présente annexe (partie CAT), ainsi que tout autre équipement non exigé au titre du présent règlement, mais qui sont transportés pendant un vol, sont conformes aux dispositions suivantes:

1) les informations fournies par ces instruments, équipements ou accessoires ne sont pas utilisées par les membres d'équipage de conduite aux fins de satisfaire aux exigences de l'annexe II du règlement (UE) 2018/1139 ou des points CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 et CAT.IDE.H.345 de la présente annexe; et

2) les instruments et équipements n'ont pas d'incidence sur la navigabilité de l'hélicoptère, même en cas de panne ou de défaillance.»;

q) au point CAT.IDE.H.105, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) si l'exploitant est autorisé par l'autorité compétente à exploiter l'avion en respectant les contraintes de la liste minimale d'équipements de référence (LMER) conformément au point ORO.MLR.105 j) de l'annexe III.»;

r) le point CAT.IDE.H.125 est modifié comme suit:

i) au point a) 1), le point iii)) est remplacé par le texte suivant:

«iii) l'altitude barométrique;»;

ii) au point b), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) l'altitude barométrique;»;

s) le point CAT.IDE.H.130 est modifié comme suit:

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

«b) Deux dispositifs de mesure et d'affichage de l'altitude barométrique. Dans le cas d'une exploitation monopilote en VFR de nuit, un altimètre barométrique peut être remplacé par un radio-altimètre.»;

ii) au point h), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) l'altitude barométrique;»;

t) au point CAT.IDE.H.315, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) d'une ancre flottante et d'autres équipements nécessaires pour faciliter l'amarrage, l'ancrage ou la manœuvre de l'hélicoptère sur l'eau, adaptés à sa taille, à sa masse et à sa manœuvrabilité; et»;

u) le point CAT.IDE.H.320 est remplacé par le texte suivant:

«**CAT.IDE.H.320 Tous les hélicoptères en vol au-dessus de l'eau — amerrissage**

a) Les hélicoptères sont conçus pour atterrir sur l'eau ou certifiés pour amerrir conformément à la spécification de certification applicable lorsqu'ils sont exploités en classe de performances 1 ou 2 en vol au-dessus de l'eau dans un environnement hostile, à une distance de la terre ferme correspondant à plus de 10 minutes de temps de vol à une vitesse de croisière normale.

b) Les hélicoptères sont conçus pour atterrir sur l'eau ou certifiés pour amerrir conformément à la spécification de certification applicable ou munis d'équipements de flottaison de secours lorsqu'ils sont exploités:

1) en classe de performances 1 ou 2 lors d'un vol au-dessus de l'eau dans un environnement non hostile à une distance de la terre ferme correspondant à plus de 10 minutes de temps de vol à une vitesse de croisière normale;

2) en classe de performances 2, lorsqu'ils décollent ou atterrissent au-dessus de l'eau, à l'exception du cas d'une exploitation dans le cadre d'un service médical d'urgence par hélicoptère (SMUH) où, aux fins de réduire l'exposition, l'atterrissage ou le décollage depuis un site d'exploitation SMUH situé dans un environnement habité est effectué au-dessus de l'eau;

3) en classe de performances 3 lors d'un vol au-dessus de l'eau à une distance de la terre ferme supérieure à celle permettant un atterrissage forcé en sécurité.»;

5) l'annexe V (partie SPA) est modifiée comme suit:

a) le point SPA.GEN.100 est remplacé par le texte suivant:

«**SPA.GEN.100 Autorité compétente**

a) L'autorité compétente pour délivrer un agrément spécifique est:

1) pour l'exploitant d'aéronefs à des fins commerciales, l'autorité de l'État membre dans lequel il a son principal établissement;

2) pour l'exploitant d'aéronefs à des fins non commerciales, l'autorité de l'État dans lequel il a son principal établissement, dans lequel il est établi ou dans lequel il réside.

b) Nonobstant le point a) 2), dans le cas de l'exploitant d'aéronefs à des fins non commerciales utilisant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers, les exigences applicables au titre de la présente annexe pour l'agrément des opérations suivantes ne s'appliquent pas si lesdits agréments sont délivrés par un État d'immatriculation tiers:

1) navigation fondée sur les performances (PBN);

2) spécifications de performances minimales de navigation (MNPS);

3) espace aérien avec minimum de séparation verticale réduit (RVSM).

4) opérations par faible visibilité (LVO).»;

b) au point SPA.DG.110, le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) assure qu'une copie des informations fournies au pilote ou au commandant de bord est conservée au sol et que ladite copie, ou les informations qu'elle contient, sont aisément accessibles pour le contrôleur d'exploitation aérienne, le régulateur de vol, ou le personnel au sol désigné responsable de sa part des opérations de vol, jusqu'à la fin du vol auquel se rapportent les informations;»;

c) au point SPA.NVIS.110, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) *Radio-altimètre.* Les hélicoptères sont équipés d'un radio-altimètre capable d'émettre une alerte sonore en dessous d'une hauteur prédéterminée, ainsi qu'une alerte sonore et visuelle à une hauteur que le pilote peut sélectionner, et qui sont directement identifiables pendant toutes les phases d'un vol NVIS.»;

d) le point SPA.HHO.110 est remplacé par le texte suivant:

«**SPA.HHO.110 Exigences en matière d'équipement pour les HHO**

a) L'installation de tout équipement d'hélitreuillage, autre qu'un PCDS simple, y compris tout équipement radio aux fins de satisfaire aux exigences du point SPA.HHO.115, et toute modification ultérieure, sont couvertes par un agrément de navigabilité approprié à la fonction prévue. Les équipements accessoires sont conçus et testés selon la norme adéquate, comme exigé par l'autorité compétente.

b) Des consignes de maintenance applicables aux équipements et aux systèmes d'hélitreuillage sont établies par l'exploitant en accord avec le fabricant et incluses dans le programme de maintenance de l'hélicoptère de l'exploitant conformément au règlement (UE) nº 1321/2014.»;

6) l'annexe VI (partie NCC) est modifiée comme suit:

a) le point NCC.GEN.100 est remplacé par le texte suivant:

«**NCC.GEN.100 Autorité compétente**

L'autorité compétente est l'autorité désignée par l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement, est établi ou réside.»;

b) le point NCC.GEN.101 suivant est inséré:

«**NCC.GEN.101 Exigences supplémentaires pour les organismes de formation au pilotage**

Les organismes de formation agréés qui sont tenus de se conformer à la présente annexe se conforment également au point ORO.GEN.310 de l'annexe III, le cas échéant.»;

c) au point NCC.IDE.A.100, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) Les instruments, équipements ou accessoires non requis en vertu de la présente annexe, ainsi que tout autre équipement non requis en vertu du présent règlement, mais qui sont transportés pendant un vol, sont en conformité avec ce qui suit:

1) les informations fournies par ces instruments, équipements ou accessoires ne sont pas utilisées par les membres d'équipage de conduite aux fins de satisfaire aux exigences de l'annexe II du règlement (UE) 2018/1139 ou des points NCC.IDE.A.245 et NCC.IDE.A.250 de la présente annexe;

2) les instruments et équipements n'ont pas d'incidence sur la navigabilité de l'avion, même en cas de panne ou de défaillance.»;

d) au point NCC.IDE.A.105, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) l'exploitant est autorisé par l'autorité compétente à exploiter l'avion en respectant les contraintes de la liste minimale d'équipements de référence (LMER) conformément au point ORO.MLR.105 j) de l'annexe III; ou»;

e) le point NCC.IDE.A.120 est modifié comme suit:

i) au point a), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) l'altitude barométrique;»;

ii) au point c), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) l'altitude barométrique;»;

f) le point NCC.IDE.A.125 est modifié comme suit:

i) au point a), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) l'altitude barométrique;»;

ii) au point c), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) l'altitude barométrique;»;

iii) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«h) d'un circuit électrique de secours, indépendant du circuit principal de génération électrique, destiné à alimenter et éclairer un système d'indication de l'assiette pendant une période minimale de 30 minutes. Le circuit électrique de secours fonctionne automatiquement après une panne totale du circuit principal de génération électrique. L'instrument ou la planche de bord indique clairement que l'indicateur d'assiette est alimenté par le circuit électrique de secours.»;

g) au point NCC.IDE.A.180, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Une ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse possède:

1) un point de déverrouillage unique;

2) sur les sièges pour le nombre minimal requis de membres d'équipage de cabine, deux sangles d'épaule et une ceinture de sécurité qui peuvent être utilisées séparément;

3) sur les sièges des membres d'équipage de conduite et sur tout siège adjacent à un siège pilote:

i) deux sangles d'épaule et une ceinture de sécurité qui peuvent être utilisées séparément; ou

ii) un baudrier et une ceinture de sécurité qui peuvent être utilisés séparément pour les avions suivants:

A) avions dont la MCTOM est inférieure ou égale à 5 700 kg et la MOPSC est inférieure ou égale à neuf et qui sont conformes aux conditions dynamiques d'atterrissage d'urgence définies dans la spécification de certification applicable;

B) avions dont la MCTOM est inférieure ou égale à 5 700 kg et la MOPSC est inférieure ou égale neuf ou, qui ne sont pas conformes aux conditions dynamiques d'atterrissage d'urgence définies dans la spécification de certification applicable et dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré avant le 25 août 2016.»;

h) au point NCC.IDE.A.250, le point e) suivant est ajouté:

«e) Les avions sont équipés d'équipements de surveillance conformément aux exigences applicables de l'espace aérien.»;

i) au point NCC.IDE.H.100, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) Les instruments, équipements ou accessoires non requis en vertu de la présente annexe, ainsi que tout autre équipement non requis en vertu du présent règlement, mais qui sont transportés pendant un vol, sont en conformité avec ce qui suit:

1) les informations fournies par ces instruments, équipements ou accessoires ne sont pas utilisées par les membres d'équipage de conduite aux fins de satisfaire aux exigences de l'annexe II du règlement (UE) 2018/1139 ou des points NCC.IDE.H.245 et NCC.IDE.H.250 de la présente annexe;

2) les instruments et équipements n'ont pas d'incidence sur la navigabilité de l'hélicoptère, même en cas de panne ou de défaillance.»;

j) au point NCC.IDE.H.105, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) l'exploitant est autorisé par l'autorité compétente à exploiter l'hélicoptère en respectant les contraintes de la liste minimale d'équipements de référence (LMER) conformément au point ORO.MLR.105 j) de l'annexe III; ou»;

k) le point NCC.IDE.H.120 est modifié comme suit:

i) au point a), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) l'altitude barométrique;»;

ii) au point c), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) l'altitude barométrique»;

l) le point NCC.IDE.H.125 est modifié comme suit:

i) au point a), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) l'altitude barométrique;»;

ii) au point c), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) l'altitude barométrique;»;

m) le point NCC.IDE.H.235 est remplacé par le texte suivant:

«**NCC.IDE.H.235 Tous les hélicoptères en vol au-dessus de l'eau — amerrissage**

Les hélicoptères sont conçus pour atterrir sur l'eau ou certifiés pour amerrir conformément à la spécification de certification applicable ou équipés d'équipements de flottaison d'urgence, lorsqu'ils sont exploités en vol au-dessus de l'eau dans un environnement hostile, à une distance de la terre ferme correspondant à plus de dix minutes de temps de vol à la vitesse de croisière normale.»;

n) au point NCC.IDE.H.250, le point e) suivant est ajouté:

«e) Les hélicoptères sont équipés d'équipements de surveillance conformément aux exigences applicables de l'espace aérien.»;

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

a) au point NCO.GEN.100, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Si l'aéronef est immatriculé dans un pays tiers, l'autorité compétente est l'autorité désignée par l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement, est établi ou réside.»;

b) le point NCO.GEN.104 suivant est inséré:

«**NCO.GEN.104 Utilisation d'aéronefs figurant sur un CTA par un exploitant d'aéronefs à des fins non commerciales**

a) Un exploitant d'aéronefs à des fins non commerciales peut utiliser un aéronef autre qu'un aéronef motorisé complexe figurant sur le CTA d'un exploitant pour effectuer des opérations non commerciales conformément à la présente annexe.

b) L'exploitant d'aéronefs à des fins non commerciales qui utilise l'aéronef conformément au point a) établit une procédure:

1) décrivant clairement le transfert du contrôle opérationnel de l'aéronef entre le titulaire du CTA et l'exploitant d'aéronefs à des fins non commerciales, comme indiqué au point ORO.GEN.310 de l'annexe III;

2) décrivant la procédure de transfert de l'aéronef lorsqu'il est rendu au titulaire du CTA.

Cette procédure fait l'objet d'un contrat entre le titulaire du CTA et l'exploitant d'aéronefs à des fins non commerciales.

L'exploitant d'aéronefs à des fins non commerciales veille à ce que la procédure soit communiquée au personnel concerné.

c) Le maintien de la navigabilité de l'aéronef utilisé conformément au point a) est géré par l'organisme responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef mentionné sur le CTA, conformément au règlement (UE) n° 1321/2014.

d) L'exploitant d'aéronefs à des fins non commerciales qui utilise l'aéronef conformément au point a) veille à ce que:

1) chaque vol effectué sous son contrôle opérationnel soit consigné dans le système de compte rendu matériel de l'aéronef;

2) aucun changement ne soit apporté aux systèmes ou à la configuration de l'aéronef;

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 c) immédiatement après le vol;

4) le titulaire du CTA reçoive une copie de tout rapport d'incident relatif aux vols effectués avec l'aéronef, établi conformément au règlement (UE) nº 376/2014 et au règlement d'exécution (UE) 2015/1018.»;

d) au point NCO.IDE.A.100, les points b) et c) sont remplacés par le texte suivant:

«b) Les équipements suivants, lorsqu'ils sont requis par la présente sous-partie, ne nécessitent aucun agrément:

1) fusibles de rechange;

2) torches électriques,

3) chronomètre de précision,

4) trousse de premiers secours;

5) équipements de survie et de signalisation;

6) ancres flottantes et équipements permettant l'amarrage;

7) dispositifs de retenue pour enfants;

8) PCDS simple utilisé par un spécialiste affecté à une tâche particulière comme dispositif de retenue.

c) Les instruments et équipements non requis en vertu de l'annexe VII (partie NCO) ainsi que tout autre équipement qui ne sont pas requis en vertu du présent règlement mais qui sont transportés pendant un vol sont en conformité avec ce qui suit:

1) les informations fournies par ces instruments ou équipements ne sont pas utilisées par les membres d'équipage de conduite aux fins de satisfaire aux exigences de l'annexe II du règlement (UE) 2018/1139 ou des points NCO.IDE.A.190 et NCO.IDE.A.195 de l'annexe VII;

2) les instruments et équipements n'ont pas d'incidence sur la navigabilité de l'avion, même en cas de panne ou de défaillance.»;

e) au point NCO.IDE.A.120 a), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) l'altitude barométrique;»;

f) au point NCO.IDE.A.125 a), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) l'altitude barométrique;»;

g) au point NCO.IDE.A.140 a), le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) d'une ceinture de sécurité pour chaque siège et de ceintures de retenue pour chaque couchette;»;

h) au point NCO.IDE.A.195, le point e) suivant est ajouté:

«e) Les avions sont équipés d'équipements de surveillance conformément aux exigences applicables de l'espace aérien.»;

i) au point NCO.IDE.H.100, les points b) et c) sont remplacés par le texte suivant:

«b) Les équipements suivants, lorsqu'ils sont requis par la présente sous-partie, ne nécessitent aucun agrément:

1) torches électriques,

2) chronomètre de précision,

3) trousse de premiers secours;

4) équipements de survie et de signalisation;

5) ancres flottantes et équipements permettant l'amarrage;

6) dispositifs de retenue pour enfants;

7) PCDS simple utilisé par un spécialiste affecté à une tâche particulière comme dispositif de retenue.

c) Les instruments et équipements ou accessoires non requis en vertu de l'annexe VII (partie NCO), ainsi que tout autre équipement non requis en vertu du présent règlement, mais qui sont transportés pendant un vol, sont en conformité avec ce qui suit:

1) les informations fournies par ces instruments, équipements ou accessoires ne sont pas utilisées par les membres d'équipage de conduite aux fins de satisfaire aux exigences de l'annexe II du règlement (UE) 2018/1139 ou des points NCO.IDE.H.190 et NCO.IDE.H.195 de l'annexe VII; et

2) les instruments et équipements ou accessoires n'ont pas d'incidence sur la navigabilité de l'hélicoptère, même en cas de panne ou de défaillance.»;

j) au point NCO.IDE.H.120 a), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) l'altitude barométrique;»;

k) au point NCO.IDE.H.125 a), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) l'altitude barométrique;»;

l) au point NCO.IDE.H.140 a), les points 1) et 2) sont remplacés par le texte suivant:

«1) d'un siège ou d'une couchette pour toute personne à bord âgée d'au moins vingt-quatre mois, ou d'un poste pour chaque membre d'équipage ou spécialiste affecté à une tâche particulière à bord;

2) d'une ceinture de sécurité pour chaque siège passager et de ceintures de retenue pour chaque couchette, et de systèmes de retenue pour chaque poste;»;

m) le point NCO.IDE.H.185 est remplacé par le texte suivant:

«**NCO.IDE.H.185 Tous les hélicoptères en vol au-dessus de l'eau — amerrissage**

Les hélicoptères survolant une étendue d'eau dans un environnement hostile au-delà d'une distance de 50 NM de la terre ferme sont:

a) soit conçus pour atterrir sur l'eau conformément aux spécifications de certification correspondantes;

b) soit certifiés pour amerrir conformément aux spécifications de certification correspondantes; ou

c) soit équipés d'équipements de flottaison d'urgence.»;

n) au point NCO.IDE.H.195, le point e) suivant est ajouté:

«e) Les hélicoptères sont équipés d'équipements de surveillance conformément aux exigences applicables de l'espace aérien.»;

o) au point NCO.SPEC.HEC.105, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) L'installation de tout équipement d'hélitreuillage et d'un crochet de chargement autre qu'un PCDS simple, et toute modification ultérieure, est couverte par un agrément de navigabilité approprié à la fonction prévue.»;

p) le point NCO.SPEC.PAR.120 est remplacé par le texte suivant:

«**NCO.SPEC.PAR.120 Transport et largage de marchandises dangereuses**

Nonobstant les dispositions du point NCO.SPEC.160, les parachutistes peuvent porter des dispositifs fumigènes et s'extraire de l'aéronef à des fins de parade en parachute autorisée au-dessus de zones habitées d'agglomérations, de villes ou d'habitations ou au-dessus d'un rassemblement de personnes plein air, pour autant que ces dispositifs soient élaborés à cette fin particulière.»;

q) dans la sous-partie E, la section 6 suivante est ajoutée:

«**SECTION 6**

Vols de contrôle de maintenance (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 Niveaux des vols de contrôle de maintenance

Avant d'effectuer un vol de contrôle de maintenance, l'exploitant détermine le niveau applicable du vol de contrôle de maintenance comme suit:

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;

b) vol de contrôle de maintenance de "niveau B": tout vol de contrôle de maintenance autre qu'un vol de contrôle de maintenance de "niveau A".

NCO.SPEC.MCF.105 Limites opérationnelles

a) 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 au point M.A.801 g) ou au point 145.A.50 e) de l'annexe I du règlement (UE) nº 1321/2014 de la Commission.

b) Par dérogation au point NCO.IDE.A.105 ou NCO.IDE.H.105, le pilote commandant de bord peut effectuer un vol avec des équipements ou fonctions nécessaires pour le vol en panne ou manquants si ces équipements ou fonctions en panne ou manquants ont été identifiés dans la liste de vérification visée au point NCO.SPEC. MCF.110.

NCO.SPEC.MCF.110 Liste de vérification et informations de sécurité

a) La liste de vérification visée au point NCO.SPEC.105 est mise à jour au besoin avant chaque vol de vérification de maintenance et tient compte des procédures d'exploitation qu'il est prévu de suivre pendant le vol de vérification de maintenance donné.

b) Nonobstant le point NCO.SPEC.125 b), les informations de sécurité sont communiquées au spécialiste affecté à une tâche particulière avant chaque vol de contrôle de maintenance.

NCO.SPEC.MCF.120 Exigences relatives à l'équipage de conduite

Lorsqu'il choisit un membre d'équipage de conduite pour un vol de contrôle de maintenance, l'exploitant tient compte de la complexité de l'aéronef et du niveau du vol de contrôle de maintenance tel que défini au point NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Composition de l'équipage et personnes à bord

a) Le pilote commandant de bord détermine s'il est nécessaire de recruter des membres d'équipage et/ou des spécialistes affectés à une tâche particulière supplémentaires avant chaque vol de contrôle de maintenance prévu, en tenant compte de la charge de travail prévue des membres d'équipage de conduite ou des spécialistes affectés à une tâche particulière et de l'évaluation des risques.

b) Le commandant de bord ne laisse pas monter à bord des personnes autres que celles requises au point a) pendant un vol de contrôle de maintenance de "niveau A".

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.

NCO.SPEC.MCF.140 Systèmes et équipements

Lorsqu'un vol de contrôle de maintenance est destiné à vérifier le bon fonctionnement d'un système ou d'un équipement, ce système ou équipement est identifié comme potentiellement non fiable et des mesures d'atténuation appropriées sont prises avant le vol afin de réduire au minimum les risques pour la sécurité du vol.»;

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

a) au point SPO.GEN.005, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) La présente annexe s'applique à toute exploitation spécialisée faisant appel à des aéronefs utilisés pour des activités spécialisées telles que l'agriculture, la construction, la photographie, les levés topographiques, l'observation, les patrouilles, la publicité aérienne et les vols de contrôle de maintenance.»;

b) le point SPO.GEN.100 est remplacé par le texte suivant:

«**SPO.GEN.100 Autorité compétente**

L'autorité compétente est l'autorité désignée par l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement, est établi ou réside.»;

c) au point SPO.POL.110, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) L'exploitant établit un système de masse et centrage afin de déterminer, pour chaque vol ou série de vols:

1) la masse à vide en ordre d'exploitation (ou masse de base) de l'aéronef;

2) la masse de la charge marchande;

3) la masse de la charge de carburant;

4) la charge et la répartition de charge de l'aéronef;

5) masse au décollage, masse à l'atterrissage et masse sans carburant;

6) les positions applicables du CG de l'aéronef.»;

d) au point SPO.IDE.A.100, les points b) et c) sont remplacés par le texte suivant:

«b) Les équipements suivants, lorsqu'ils sont requis par la présente sous-partie, ne nécessitent aucun agrément:

1) fusibles de rechange;

2) torches électriques,

3) chronomètre de précision,

4) porte-carte;

5) trousses de premiers secours;

6) équipements de survie et de signalisation;

7) ancres flottantes et équipements permettant l'amarrage;

8) PCDS simple utilisé par un spécialiste affecté à une tâche particulière comme dispositif de retenue.

c) Les instruments, équipements ou accessoires non requis en vertu de la présente annexe (partie SPO), ainsi que tout autre équipement non requis en vertu du présent règlement, mais qui sont transportés pendant un vol, sont en conformité avec ce qui suit:

1) les informations fournies par ces instruments, équipements ou accessoires ne sont pas utilisées par les membres d'équipage de conduite aux fins de satisfaire aux exigences de l'annexe II du règlement (UE) 2018/1139 ou des points SPO.IDE.A.215 et SPO.IDE.A.220 de la présente annexe;

2) les instruments, équipements ou accessoires n'ont pas d'incidence sur la navigabilité de l'avion, même en cas de panne ou de défaillance.»;

e) le point SPO.IDE.A.105 est remplacé par le texte suivant:

«**SPO.IDE.A.105 Équipements minimaux pour le vol**

Un vol ne peut être entamé lorsque l'un quelconque des instruments, équipements ou fonctions de l'avion nécessaires pour le vol à effectuer est en panne ou manquant, sauf si l'une des conditions suivantes est remplie:

a) l'avion est exploité conformément à la liste minimale d'équipements (LME);

b) pour les avions motorisés complexes et tous les avions utilisés dans le cadre d'exploitations commerciales, l'exploitant est autorisé par l'autorité compétente à exploiter l'avion en respectant les contraintes de la liste minimale d'équipements de référence (LMER) conformément au point ORO.MLR.105 j) de l'annexe III; ou

c) l'avion est soumis à une autorisation de vol délivrée conformément aux exigences de navigabilité applicables.»;

f) le point SPO.IDE.A.120 est modifié comme suit:

i) au point a), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) l'altitude barométrique,»;

ii) au point e), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) l'altitude barométrique,»;

g) le point SPO.IDE.A.125 est modifié comme suit:

i) au point a), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) l'altitude barométrique,»;

ii) au point c), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) l'altitude barométrique,»;

iii) au point e), le point 4) est remplacé par le texte suivant:

«4) d'un circuit électrique de secours, indépendant du circuit principal de génération électrique, destiné à alimenter et éclairer un système d'indication de l'assiette pendant une période minimale de 30 minutes. Le circuit électrique de secours fonctionne automatiquement après une panne totale du circuit principal de génération électrique. L'instrument ou la planche de bord indique clairement que l'indicateur d'assiette est alimenté par le circuit électrique de secours.»;

h) au point SPO.IDE.A.160, le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) La ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse visée au point d) possède:

1) un point de déverrouillage unique;

2) sur les sièges des membres d'équipage de conduite et sur tout siège adjacent à un siège pilote:

i) soit deux sangles d'épaule et une ceinture de sécurité qui peuvent être utilisées séparément;

ii) soit un baudrier et une ceinture de sécurité qui peuvent être utilisés séparément pour les avions suivants:

A) avions dont la MCTOM est inférieure ou égale à 5 700 kg et la MOPSC est inférieure ou égale à neuf et qui sont conformes aux conditions dynamiques d'atterrissage d'urgence définies dans la spécification de certification applicable;

B) avions dont la MCTOM est inférieure ou égale à 5 700 kg et la MOPSC est inférieure ou égale neuf ou, qui ne sont pas conformes aux conditions dynamiques d'atterrissage d'urgence définies dans la spécification de certification applicable et dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré avant le 25 août 2016.»;

i) au point SPO.IDE.A.220, le point e) suivant est ajouté:

«e) Les avions sont équipés d'équipements de surveillance conformément aux exigences applicables de l'espace aérien.»;

j) le point SPO.IDE.H.100 est modifié comme suit:

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

«b) Les équipements suivants, lorsqu'ils sont requis par la présente sous-partie, ne nécessitent aucun agrément:

1) torches électriques,

2) chronomètre de précision,

3) trousse de premiers secours;

4) équipements de survie et de signalisation;

5) ancres flottantes et équipements permettant l'amarrage;

6) dispositifs de retenue pour enfants;

7) PCDS simple utilisé par un spécialiste affecté à une tâche particulière comme dispositif de retenue.»;

ii) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) Les instruments, équipements ou accessoires non requis en vertu de la présente annexe (partie SPO), ainsi que tout autre équipement non requis en vertu du présent règlement, mais qui sont transportés pendant un vol, sont en conformité avec ce qui suit:

1) les informations fournies par ces instruments, équipements ou accessoires ne sont pas utilisées par les membres d'équipage de conduite aux fins de satisfaire aux exigences de l'annexe II du règlement (UE) 2018/1139 ou des points SPO.IDE.H.215 et SPO.IDE.H.220 de la présente annexe;

2) les instruments, équipements ou accessoires n'ont pas d'incidence sur la navigabilité de l'hélicoptère, même en cas de panne ou de défaillance.»;

k) le point SPO.IDE.H.105 est remplacé par le texte suivant:

«**SPO.IDE.H.105 Équipements minimaux pour le vol**

Un vol ne peut être entamé lorsque l'un quelconque des instruments, équipements ou fonctions de l'hélicoptère nécessaires pour le vol à effectuer est en panne ou manquant, sauf si l'une des conditions suivantes est remplie:

a) l'hélicoptère est exploité conformément à la liste minimale d'équipements (LME);

b) pour les hélicoptères motorisés complexes et tous les hélicoptères utilisés dans le cadre d'exploitations commerciales, l'exploitant est autorisé par l'autorité compétente à exploiter l'hélicoptère en respectant les contraintes de la liste minimale d'équipements de référence (LMER) conformément au point ORO.MLR.105 j) de l'annexe III;

c) l'hélicoptère est soumis à une autorisation de vol délivrée conformément aux exigences de navigabilité applicables.»;

l) le point SPO.IDE.H.120 est modifié comme suit:

i) au point a), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) l'altitude barométrique,»;

ii) au point d), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) l'altitude barométrique,»;

m) le point SPO.IDE.H.125 est modifié comme suit:

i) au point a), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) l'altitude barométrique,»;

ii) au point c), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) l'altitude barométrique,»;

n) au point SPO.IDE.H.220, le point e) suivant est ajouté:

«e) Les hélicoptères sont équipés d'équipements de surveillance conformément aux exigences applicables de l'espace aérien.»;

o) le point SPO.SPEC.HESLO.100 est remplacé par le texte suivant:

«**SPO.SPEC.HESLO.100 Procédures d'exploitation standard**

Les procédures d'exploitation standard pour les opérations HESLO précisent:

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

b) les exigences en matière de composition de l'équipage et d'expérience des membres d'équipage et des spécialistes affectés à une tâche particulière;

c) la formation théorique et pratique requise pour permettre aux membres d'équipage et aux spécialistes affectés à une tâche particulière d'accomplir leurs tâches ainsi que la qualification et la désignation des personnes dispensant cette formation aux membres d'équipage et aux spécialistes affectés à une tâche particulière;

d) les responsabilités et fonctions des membres d'équipage et des spécialistes affectés à une tâche particulière;

e) les critères de performance d'hélicoptère requis pour exécuter des opérations HESLO;

f) les procédures standard, non standard et d'urgence.»;

p) le point SPO.SPEC.HEC.100 est remplacé par le texte suivant:

«**SPO.SPEC.HEC.100 Procédures d'exploitation standard**

Les procédures d'exploitation standard pour les opérations HEC précisent:

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

b) les exigences en matière de composition de l'équipage et d'expérience des membres d'équipage et des spécialistes affectés à une tâche particulière;

c) la formation théorique et pratique requise pour permettre aux membres d'équipage et aux spécialistes affectés à une tâche particulière d'accomplir leurs tâches ainsi que la qualification et la désignation des personnes dispensant cette formation aux membres d'équipage et aux spécialistes affectés à une tâche particulière;

d) les responsabilités et fonctions des membres d'équipage et des spécialistes affectés à une tâche particulière;

e) les critères de performance d'hélicoptère à satisfaire pour exécuter des opérations HEC;

f) les procédures standard, non standard et d'urgence.»;

q) au point SPO.SPEC.HEC.105, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) L'installation de tout équipement d'hélitreuillage et d'un crochet de chargement autre qu'un PCDS simple, et toute modification ultérieure, est couverte par un agrément de navigabilité approprié à la fonction prévue.»;

r) le point SPO.SPEC.PAR.125 est remplacé par le texte suivant:

«**SPO.SPEC.PAR.125 Largage de marchandises dangereuses**

Nonobstant le point SPO.GEN.155, les parachutistes peuvent s'extraire de l'aéronef à des fins de parade en parachute autorisée au-dessus de zones habitées d'agglomérations, de villes ou d'habitations ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air, en portant des dispositifs fumigènes, pour autant que ces derniers soient élaborés à cette fin particulière.»;

s) dans la sous-partie E, la section 5 suivante est ajoutée:

«**SECTION 5**

Vols de contrôle de maintenance (MCF)

SPO.SPEC.MCF.100 Niveaux des vols de contrôle de maintenance

Avant d'effectuer un vol de contrôle de maintenance, l'exploitant détermine le niveau applicable du vol de contrôle de maintenance comme suit:

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 est nécessaire pour prouver le fonctionnement d'un système de secours ou d'autres dispositifs de sécurité;

b) vol de contrôle de maintenance de "niveau B": tout vol de contrôle de maintenance autre qu'un vol de contrôle de maintenance de "niveau A".

SPO.SPEC.MCF.105 Programme de vol pour un vol de contrôle de maintenance de "niveau A"

Avant d'effectuer un vol de contrôle de maintenance de "niveau A" avec un aéronef motorisé complexe, l'exploitant élabore et documente un programme de vol.

SPO.SPEC.MCF.110 Manuel de vol de contrôle de maintenance pour un vol de contrôle de maintenance de "niveau A"

L'exploitant effectuant un vol de contrôle de maintenance de "niveau A":

a) décrit les opérations et procédures associées dans le manuel d'exploitation visé au point ORO.MLR.100 de l'annexe III ou dans un manuel de vol de contrôle de maintenance spécifique;

b) met à jour le manuel si nécessaire;

c) informe tous les membres du personnel concernés de l'existence du manuel et des modifications qu'il contient et qui sont pertinentes à l'exercice de leurs fonctions;

d) fournit à l'autorité compétente le manuel et ses mises à jour.

SPO.SPEC.MCF.115 Exigences en matière d'équipage de conduite pour un vol de contrôle de maintenance de "niveau A"

a) L'exploitant sélectionne les membres d'équipage de conduite qui doivent être présents compte tenu de la complexité de l'avion et du niveau du vol de contrôle de maintenance. Lors de la sélection des membres d'équipage de conduite pour un vol de contrôle de maintenance de "niveau A" avec un aéronef motorisé complexe, l'exploitant s'assure que toutes les conditions suivantes sont remplies:

1) le pilote commandant de bord a suivi une formation conformément au point SPO.SPEC.MCF.120; si la formation a été dispensée dans un simulateur, le pilote effectue au moins un vol de contrôle de maintenance de "niveau A" en tant qu'observateur ou que pilote non aux commandes avant de voler en tant que pilote commandant de bord lors d'un vol de contrôle de maintenance de "niveau A";

2) le pilote commandant de bord a effectué sur un aéronef de la même catégorie que l'aéronef à piloter un minimum de 1 000 heures de vol, dont au moins 400 heures en tant que pilote commandant de bord dans un aéronef motorisé complexe et au moins 50 heures sur le type d'aéronef en question.

Nonobstant le point 2) du premier alinéa, si l'exploitant commence à exploiter un nouveau type d'aéronef et a évalué les qualifications du pilote conformément à une procédure d'évaluation établie, l'exploitant peut choisir un pilote ayant moins de 50 heures d'expérience sur le type d'aéronef en question.

b) Les pilotes titulaires d'une qualification pour les essais en vol conformément au règlement (UE) n° 1178/2011 bénéficient d'un crédit complet pour le cours de formation visé au point a) 1) du présent point, à condition que les pilotes titulaires d'une qualification pour les essais en vol aient obtenu la formation initiale et périodique relative à la gestion des ressources d'équipage conformément aux points ORO.FC.115 et ORO. FC.215 de l'annexe III.

c) Un pilote commandant de bord n'effectue pas un vol de contrôle de maintenance de "niveau A" sur un aéronef motorisé complexe à moins que le pilote commandant de bord n'ait effectué un vol de contrôle de maintenance de "niveau A" au cours des 36 derniers mois.

d) L'expérience récente en tant que pilote commandant de bord sur un vol de contrôle de maintenance de "niveau A" est à nouveau valide après avoir effectué un vol de contrôle de maintenance de "niveau A" à titre d'observateur ou de pilote non aux commandes, ou après avoir été pilote commandant de bord sur un vol de contrôle de maintenance de "niveau A" dans un simulateur.

SPO.SPEC.MCF.120 Formation de l'équipage de conduite pour les vols de contrôle de maintenance de "niveau A"

a) La formation requise pour un vol de contrôle de maintenance de "niveau A" est dispensée conformément à un plan de cours détaillé.

b) L'instruction en vol pour la formation est dispensée:

1) soit dans un simulateur qui, à des fins de formation, reflète de manière adéquate la réaction de l'aéronef et de ses systèmes aux contrôles effectués;

2) soit au cours d'un vol à bord d'un aéronef faisant la démonstration des techniques de vol de contrôle de maintenance.

c) Une formation suivie sur une catégorie d'aéronefs est considérée comme valable pour tous les types d'aéronefs de cette catégorie.

d) En fonction de l'aéronef utilisé pour la formation et de l'aéronef à piloter pendant le vol de contrôle de maintenance, l'exploitant indique s'il y a lieu de dispenser une formation différenciée ou une formation de familiarisation et décrit le contenu d'une telle formation.

SPO.SPEC.MCF.125 Composition de l'équipage et personnes à bord

a) L'exploitant établit des procédures pour déterminer s'il est nécessaire de recourir à d'autres spécialistes affectés à une tâche particulière.

b) Pour un vol de contrôle de maintenance de "niveau A", l'exploitant définit dans son manuel la politique concernant les autres personnes à bord.

c) Pour un vol de contrôle de maintenance de "niveau A", un spécialiste affecté à une tâche ou un pilote supplémentaire est nécessaire dans le poste de pilotage pour aider les membres d'équipage de conduite à moins que la configuration de l'aéronef ne le permette pas ou que l'exploitant puisse justifier, compte tenu de la charge de travail des membres d'équipage de conduite fondée sur le programme de vol, que les membres d'équipage de conduite n'ont pas besoin d'aide supplémentaire.

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

Par dérogation au point SPO.OP.185, un spécialiste affecté à une tâche particulière peut se trouver à bord d'un vol de contrôle de maintenance de "niveau A" si sa présence est nécessaire pour répondre à l'intention du vol et s'il est mentionné dans le programme de vol.

SPO.SPEC.MCF.135 Limitations des temps de vol et exigences en matière de repos

Lorsqu'ils affectent des membres d'équipage à des vols de contrôle de maintenance, les exploitants visés par la sous-partie FTL de l'annexe III (partie ORO) appliquent les dispositions de cette sous-partie.

SPO.SPEC.MCF.140 Systèmes et équipements

Lorsqu'un vol de contrôle de maintenance vise à vérifier le bon fonctionnement d'un système ou d'un équipement, ce système ou équipement est identifié comme potentiellement non fiable et des mesures d'atténuation appropriées sont adoptées avant le vol afin de réduire au minimum les risques pour la sécurité du vol.

SPO.SPEC.MCF.145 Exigences en matière d'enregistreur de conversation du poste de pilotage, d'enregistreur des paramètres de vol et d'enregistrement des liaisons de données pour les titulaires de CTA

Pour un vol de contrôle de maintenance d'un aéronef utilisé autrement pour des opérations de CAT, les dispositions relatives aux enregistreurs de conversations du poste de pilotage (CVR), aux enregistreurs de paramètres de vol (FDR) et aux enregistreurs des liaisons de données (DLR) de l'annexe IV (partie CAT) restent applicables.».

ANNEXE II

Les annexes I et V *ter* sont modifiées comme suit:

1) au point M.A.201 de l'annexe I (partie M), le point k) suivant est ajouté:

«k) Lorsqu'un aéronef figurant sur un certificat de transporteur aérien est utilisé pour des opérations non commerciales ou des opérations spécialisées conformément au point ORO.GEN.310 de l'annexe III ou au point NCO.GEN.104 de l'annexe VII du règlement (UE) nº 965/2012, l'exploitant veille à ce que les tâches associées au maintien de la navigabilité soient effectuées par le CAMO agréé conformément à l'annexe V *quater* (partie CAMO) ou par l'organisme chargé de tâches combinées de navigabilité ("CAO", *combined airworthiness organisation*) agréé conformément à l'annexe V *quinquies* (partie CAO), le cas échéant, du titulaire du certificat de transporteur aérien.»;

2) au point ML.A.201 de l'annexe V *ter* (partie ML), le point h) suivant est ajouté:

«h) Lorsqu'un aéronef figurant sur un certificat de transporteur aérien est utilisé pour des opérations non commerciales ou des opérations spécialisées conformément au point ORO.GEN.310 de l'annexe III ou au point NCO.GEN.104 de l'annexe VII du règlement (UE) nº 965/2012, l'exploitant veille à ce que les tâches associées au maintien de la navigabilité soient effectuées par le CAMO agréé conformément à l'annexe V quater (partie CAMO) ou par l'organisme chargé de tâches combinées de navigabilité ("CAO", *combined airworthiness organisation*) agréé conformément à l'annexe V quinquies (partie CAO), le cas échéant, du titulaire du certificat de transporteur aérien.».