Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

►**B**

RÈGLEMENT (UE) 2015/640 DE LA COMMISSION

du 23 avril 2015

concernant des spécifications de navigabilité supplémentaires pour un type donné d'exploitation et modifiant le règlement (UE) nº 965/2012

(JO L 106 du 24.4.2015, p. 18)

Modifié par:

		Journal officiel		
		nº	page	date
►**M1**	Règlement d'exécution (UE) 2019/133 de la Commission du 28 janvier 2019	L 25	14	29.1.2019

▼B

RÈGLEMENT (UE) 2015/640 DE LA COMMISSION

du 23 avril 2015

concernant des spécifications de navigabilité supplémentaires pour un type donné d'exploitation et modifiant le règlement (UE) n° 965/2012

Article premier

Champ d'application

Le présent règlement établit des exigences de navigabilité supplémentaires communes afin de contribuer au maintien de la navigabilité et à l'amélioration de la sécurité:

a) des aéronefs immatriculés dans un État membre;

b) des aéronefs enregistrés dans un pays tiers et utilisés par un exploitant dont un État membre assure la supervision.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) «configuration maximale approuvée en sièges passagers», la capacité maximale en sièges passagers d'un aéronef particulier, à l'exclusion des sièges des membres d'équipage, établie à des fins d'exploitation et spécifiée dans le manuel d'exploitation;

▼M1

b) «avion de grande capacité», un avion dont la base de certification comprend les spécifications de certification pour avions de grande capacité «CS-25» ou équivalentes;

c) «hélicoptère de grande capacité», un hélicoptère dont la base de certification comprend les spécifications de certification pour aéronefs à voilure tournante de grande capacité «CS-29» ou équivalentes;

d) «avion à faible coefficient de remplissage», un avion dont la configuration maximale opérationnelle en sièges passagers est:

1) inférieure ou égale à 19 sièges; ou

2) inférieure ou égale à un tiers de la capacité maximale en sièges passagers de l'avion possédant un certificat de type, telle qu'indiquée dans la fiche de caractéristiques du certificat de type (TCDS), pour autant que les deux conditions suivantes soient remplies:

a) le nombre total de sièges passagers dont l'occupation est agréée pendant le roulage au sol, le décollage ou l'atterrissage ne dépasse pas 100 par étage;

b) la configuration maximale opérationnelle en sièges passagers pendant le roulage au sol, le décollage ou l'atterrissage dans toute zone située entre des paires d'issues de secours (ou toute zone sans issue) ne dépasse pas un tiers de la somme des sièges passagers autorisés pour les paires d'issues de secours délimitant cette zone (sur la base du nombre de sièges passagers autorisé pour chaque paire d'issues de secours en vis-à-vis, tel que défini par la base de certification applicable de l'avion). Aux fins de déterminer la conformité avec cette limitation de zone, dans le cas d'un avion ayant désactivé les issues de secours, il est supposé que toutes les issues de secours sont fonctionnelles.

▼B

Article 3

Spécifications de navigabilité supplémentaires pour un type donné d'exploitation

Les exploitants dont un État membre assure la supervision doivent, lors de l'exploitation des aéronefs visés à l'article 1er, satisfaire aux dispositions de l'annexe I.

Article 4

Modification du règlement (UE) no 965/2012

L'annexe III du règlement (UE) no 965/2012 est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement, afin de contenir une référence au présent règlement.

Article 5

Dispositions transitoires

Les aéronefs dont les exploitants ont démontré à leur autorité compétente qu'ils étaient conformes aux JAR-26 relatives aux exigences de navigabilité supplémentaires dans le cadre d'une exploitation (ci-après les «exigences JAR-26») publiées par les JAA le 13 juillet 1998, telles que modifiées par l'amendement no 3 du 1er décembre 2005, avant les dates d'application visées à l'article 6, sont réputés satisfaire aux spécifications équivalentes énoncées à l'annexe I du présent règlement.

Les aéronefs dont la conformité aux exigences JAR-26 équivalentes aux spécifications énoncées aux points 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200, 26.250 de l'annexe I du présent règlement a été démontrée conformément au premier alinéa ne subissent pas de modification ultérieure de nature à affecter leur conformité aux exigences JAR-26 concernées.

Article 6

Entrée en vigueur et application

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

Il est applicable à partir du 14 mai 2015.

Toutefois, les points 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 et 26.250 de l'annexe I sont applicables à partir du 14 mai 2017.

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

▼B

ANNEXE I

PARTIE 26

SPÉCIFICATIONS DE NAVIGABILITÉ SUPPLÉMENTAIRES DANS LE CADRE D'UNE EXPLOITATION

▼M1

TABLE DES MATIÈRES

SOUS-PARTIE A — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

26.10 Autorité compétente

26.20 Équipement temporairement en panne

26.30 Démonstration de la conformité

SOUS-PARTIE B — AVIONS DE GRANDE CAPACITÉ

26.50 Sièges, couchettes, ceintures et harnais de sécurité

26.60 Atterrissage d'urgence — Conditions dynamiques

26.100 Emplacement des issues de secours

26.105 Accès aux issues de secours

26.110 Marquages des issues de secours

26.120 Éclairage intérieur des issues de secours et fonctionnement de l'éclairage de secours

26.150 Intérieurs des compartiments

26.155 Inflammabilité des revêtements intérieurs des compartiments de fret

26.156 Matériaux d'isolation thermique et acoustique

26.160 Protection contre l'incendie des toilettes

26.170 Extincteurs d'incendie

26.200 Signal acoustique du train d'atterrissage

26.250 Dispositifs d'actionnement des portes d'accès au compartiment de l'équipage de conduite — incapacité d'un membre de l'équipage

SOUS-PARTIE C — HÉLICOPTÈRES DE GRANDE CAPACITÉ

26.400 Extincteurs d'incendie

▼B

SOUS-PARTIE A

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

26.10 Autorité compétente

Aux fins de la partie faisant l'objet de la présente annexe, l'autorité compétente à laquelle les exploitants doivent démontrer la conformité aux spécifications est l'autorité désignée par l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement.

26.20 Équipement temporairement en panne

Un vol ne peut être entamé si l'un des instruments, équipements ou fonctions requis par la présente partie est en panne ou manquant, sauf dérogation prévue par la liste minimale d'équipements de l'exploitant, telle que définie au point ORO.MLR.105 et approuvée par l'autorité compétente.

▼B

26.30 Démonstration de la conformité

a) Conformément à l'article 19, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 216/2008, l'Agence publie des spécifications de certification comme moyen normalisé de démontrer la conformité des produits aux exigences de la présente partie. Les spécifications de certification sont suffisamment détaillées et précises pour indiquer aux exploitants les conditions sous lesquelles la conformité aux exigences de la présente partie peut être démontrée.

b) Les exploitants peuvent démontrer la conformité aux exigences de la présente partie en satisfaisant:

i) aux spécifications détaillées publiées par l'Agence conformément au point a) ou aux spécifications équivalentes publiées par l'Agence conformément au point 21.A.16A; ou

ii) à des normes techniques offrant un niveau de sécurité équivalent à celles figurant dans ces spécifications.

SOUS-PARTIE B

AVIONS DE GRANDE CAPACITÉ

26.50 Sièges, couchettes, ceintures et harnais de sécurité

Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial et possédant un certificat de type délivré le 1er janvier 1958 ou après cette date veillent à ce que chaque siège de membre d'équipage de conduite et de cabine et son dispositif de retenue soient configurés afin d'offrir un niveau de protection optimal lors d'un atterrissage d'urgence tout en permettant à son occupant d'assurer les fonctions nécessaires et en facilitant une sortie rapide.

▼M1

26.60 Atterrissage d'urgence — Conditions dynamiques

Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial de passagers qui possèdent un certificat de type délivré le 1er janvier 1958 ou après cette date et dont le certificat de navigabilité individuel est délivré pour la première fois le 18 février 2021 ou après cette date démontrent, pour les sièges dont l'occupation est agréée pendant le roulage au sol, le décollage ou l'atterrissage, que chaque conception de type assure la protection de leurs occupants lorsqu'ils sont exposés à des charges résultant de conditions d'atterrissage d'urgence. Cette protection est démontrée par l'un des moyens suivants:

a) essais dynamiques réalisés avec succès;

b) analyse rationnelle assurant une sécurité équivalente, sur la base d'essais dynamiques portant sur une conception de type de siège similaire.

L'obligation énoncée au premier alinéa ne s'applique pas aux sièges suivants:

a) sièges du personnel navigant technique;

b) sièges des avions à faible coefficient de remplissage effectuant uniquement des opérations de transport aérien commercial non régulier à la demande.

▼B

26.100 Emplacement des issues de secours

Sauf pour les avions dont la configuration des issues de secours a été installée et agréée avant le 1er avril 1999, les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial disposant d'une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf et dont une ou plusieurs issues de secours sont désactivées veillent à ce que la ou les distances entre les autres issues restent compatibles avec une évacuation efficace.

▼B

26.105 Accès aux issues de secours

Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial prévoient les moyens de faciliter le déplacement rapide et aisé de chaque passager de son siège vers l'une des issues de secours en cas d'évacuation d'urgence.

26.110 Marquages des issues de secours

Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial satisfont aux spécifications suivantes:

a) des moyens seront prévus afin de faciliter la localisation, l'accès et l'actionnement des issues de secours par les occupants de la cabine dans des conditions prévisibles dans la cabine en cas d'évacuation d'urgence;

b) des moyens seront prévus afin de faciliter la localisation et l'actionnement des issues de secours par le personnel à l'extérieur de l'avion en cas d'évacuation d'urgence.

26.120 Éclairage intérieur des issues de secours et fonctionnement de l'éclairage de secours

Les exploitants d'aéronefs lourds utilisés dans le transport aérien commercial prévoient les moyens nécessaires pour que les signaux lumineux de sortie, l'éclairage général de la cabine et de la zone de sortie ainsi que l'éclairage du parcours d'évacuation au niveau du sol soient disponibles afin de faciliter la localisation des issues et le déplacement des passagers vers les issues en cas d'évacuation d'urgence.

26.150 Intérieurs des compartiments

Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial satisfont aux spécifications suivantes:

a) tous les matériaux et équipements utilisés dans les compartiments occupés par l'équipage ou les passagers présentent des caractéristiques d'inflammabilité compatibles avec la minimisation des effets des incendies en vol et le maintien de conditions permettant la survie dans la cabine pendant une durée proportionnée au temps nécessaire pour évacuer l'aéronef;

b) l'interdiction de fumer est indiquée par des plaques signalétiques;

c) les récipients de collecte des déchets sont de nature à assurer le confinement d'un incendie interne; ces récipients comportent des indications interdisant qu'y soient jetés des matières en combustion.

26.155 Inflammabilité des revêtements intérieurs des compartiments de fret

Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial possédant un certificat de type délivré après le 1er janvier 1958 veillent à ce que les revêtements des compartiments de fret de classe C ou D soient constitués de matériaux empêchant de façon adéquate que les effets d'un incendie dans le compartiment ne mettent en danger l'aéronef ou ses occupants.

▼M1

26.156 Matériaux d'isolation thermique et acoustique

Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial et possédant un certificat de type délivré le 1er janvier 1958 ou après cette date veillent à ce que:

a) pour les avions dont le premier certificat de navigabilité individuel est délivré le 18 février 2021 ou après cette date, en cas de nouveaux matériaux d'isolation thermique ou acoustique installés en remplacement le 18 février 2021 ou après cette date, ces nouveaux matériaux présentent des caractéristiques de résistance à la propagation des flammes qui préviennent ou réduisent le risque de propagation des flammes dans l'avion;

b) pour les avions dont le premier certificat de navigabilité individuel est délivré le 18 février 2021 ou après cette date, les matériaux d'isolation thermique ou acoustique présentent des caractéristiques de résistance à la propagation des flammes qui préviennent ou réduisent le risque de propagation des flammes dans l'avion;

▼M1

c) pour les avions dont le premier certificat de navigabilité individuel est délivré le 18 février 2021 ou après cette date et qui ont une capacité en sièges d'au moins 20 passagers, les matériaux d'isolation thermique ou acoustique (y compris les moyens de fixation des matériaux au fuselage) installés dans la moitié inférieure de l'avion présentent des caractéristiques de résistance à la pénétration des flammes qui préviennent ou réduisent le risque de pénétration des flammes à l'intérieur de l'avion après un accident et qui assurent des conditions permettant la survie dans la cabine pendant une durée nécessaire à évacuer l'avion.

▼B

26.160 Protection contre l'incendie des toilettes

Les exploitants d'aéronefs lourds utilisés dans le transport aérien commercial disposant d'une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf satisfont aux spécifications suivantes:

Les toilettes sont équipées:

a) de dispositifs de détection de fumée;

b) de dispositifs d'extinction automatique d'un incendie éventuel dans chaque récipient de collecte de déchets.

▼M1

26.170 Extincteurs d'incendie

Les exploitants d'avions de grande capacité veillent à ce que les extincteurs suivants n'utilisent pas de halon comme agent extincteur:

a) les extincteurs d'incendie intégrés installés dans les toilettes pour chaque réceptacle à déchets destiné à collecter les serviettes, papiers ou déchets dans les avions de grande capacité dont le premier certificat de navigabilité individuel est délivré le 18 février 2020 ou après cette date;

b) les extincteurs d'incendie portables se trouvant dans les avions de grande capacité dont le premier certificat de navigabilité individuel est délivré le 18 mai 2019 ou après cette date.

▼B

26.200 Signal acoustique du train d'atterrissage

Les exploitants d'aéronefs lourds utilisés dans le transport aérien commercial veillent à ce qu'un signal acoustique approprié du train d'atterrissage soit installé afin de réduire de manière significative le risque d'atterrissage avec un train d'atterrissage rentré par inadvertance.

26.250 Dispositifs d'actionnement des portes d'accès au compartiment de l'équipage de conduite — incapacité d'un membre de l'équipage

Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial veillent à ce que les dispositifs d'actionnement des portes d'accès au compartiment de l'équipage de conduite, lorsqu'ils sont installés, soient pourvus d'un moyen d'ouverture de remplacement afin de faciliter l'accès des membres de l'équipage de cabine au compartiment de l'équipage de conduite en cas d'incapacité d'un membre de l'équipage de conduite.

▼M1

SOUS-PARTIE C — HÉLICOPTÈRES DE GRANDE CAPACITÉ

26.400 Extincteurs d'incendie

Les exploitants d'hélicoptères de grande capacité veillent à ce que les extincteurs suivants n'utilisent pas de halon comme agent extincteur:

a) les extincteurs d'incendie intégrés installés dans les toilettes pour chaque réceptacle à déchets destiné à collecter les serviettes, papiers ou déchets dans les hélicoptères de grande capacité dont le certificat de navigabilité individuel est délivré pour la première fois le 18 février 2020 ou après cette date;

b) les extincteurs d'incendie portables se trouvant dans les hélicoptères de grande capacité dont le certificat de navigabilité individuel est délivré pour la première fois le 18 mai 2019 ou après cette date.

▼B

ANNEXE II

À l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) n° 965/2012, au point ORO.AOC.100, l'alinéa c), 1), est remplacé par le texte suivant:

«1. qu'ils satisfont à toutes les exigences de l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008, de la présente annexe (partie ORO), de l'annexe IV (partie CAT) et de l'annexe V (partie SPA) du présent règlement ainsi que de l'annexe I (partie 26) du règlement (UE) 2015/640 (*);

_____

(*) Règlement (UE) 2015/640 de la Commission du 23 avril 2015 concernant des spécifications de navigabilité supplémentaires pour un type donné d'exploitation et modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 (JO L 106 du 24.4.2015, p. 18.»