II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) 2015/2338 DE LA COMMISSION

du 11 décembre 2015

modifiant le règlement (UE) nº 965/2012 en ce qui concerne les exigences applicables aux enregistreurs de vol, aux dispositifs de repérage dans l'eau et aux systèmes de suivi des aéronefs

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) nº 1592/2002 et la directive 2004/36/CE [1], et notamment son article 8, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

(1) L'exploitation des aéronefs doit satisfaire aux exigences essentielles énoncées à l'annexe IV du règlement (CE) nº 216/2008. Conformément au règlement (CE) nº 216/2008, la Commission est tenue d'adopter les règles de mise en œuvre nécessaires pour établir les conditions d'une exploitation sûre des aéronefs.

(2) L'enregistreur de conversations du poste de pilotage (CVR) est destiné à étayer l'enquête de sécurité effectuée par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité en cas d'accident ou d'incident. Le règlement (UE) nº 996/2010 du Parlement européen et du Conseil [2] fixe les garanties appropriées pour protéger le CVR contre toute divulgation lorsqu'une enquête de sécurité a été ouverte. Avec l'introduction de la gestion de la sécurité, on considère que le CVR pourrait être utilisé en dehors de ces enquêtes aux fins de préserver ou d'améliorer la sécurité. Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission [3] afin de renforcer les conditions qui visent à prévenir de manière effective l'utilisation inappropriée et la divulgation des enregistrements obtenus avec le CVR.

(3) Soucieuse d'améliorer les performances globales des enregistreurs de vol et de faciliter la récupération d'un aéronef et de ses enregistreurs de vol après un accident en mer, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a proposé d'apporter à l'exigence en vigueur une série d'améliorations relatives à la sécurité. Ces améliorations en matière de sécurité incluent la suppression de technologies d'enregistrement obsolètes, telles que la bande magnétique ou le fil magnétique, la prolongation de la durée minimale d'enregistrement du CVR ainsi que la prolongation de la durée de transmission du dispositif de repérage dans l'eau des enregistreurs de vol, et l'emport d'un dispositif de repérage dans l'eau doté d'une portée de détection très longue pour les avions effectuant des vols long-courriers au-dessus de l'eau. Il convient donc de modifier le règlement (UE) nº 965/2012 de manière à intégrer ces améliorations relatives à la sécurité.

(4) Il y a lieu de tenir compte de la disparition du vol MH 370, le 8 mars 2014, et des recommandations formulées par la réunion pluridisciplinaire de l'OACI sur le suivi mondial des vols qui s'est tenue les 12 et 13 mai 2014. La position des aéronefs de transport public devrait être connue à tout moment, même en un lieu reculé, afin de faciliter la localisation de l'aéronef en cas de comportement anormal, de situation d'urgence ou d'accident. Autant que possible, les moyens utilisés pour le suivi des aéronefs devraient résister à une perte de la puissance électrique

[1] JO L 79 du 13.3.2008, p. 1.
[2] 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).
[3] 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).

normale à bord et ne devraient pas pouvoir être désactivés durant le vol. Par conséquent, il convient de modifier le règlement (UE) nº 965/2012 afin d'y inclure des exigences supplémentaires relatives aux moyens de suivre les aéronefs sur un plan mondial, y compris au-dessus des océans et des zones reculées.

(5) Conformément à la proposition du groupe d'experts des enregistreurs de bord (FLIRECP) de l'OACI, en ce qui concerne l'emport de CVR à durée d'enregistrement prolongée pour les grands avions, il conviendrait de prévoir que les aéronefs produits après le 1er janvier 2021 d'une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 27 000 kg soient équipés d'un CVR ayant une durée d'enregistrement de 25 heures.

(6) Les mesures prévues au présent règlement intègrent treize recommandations en matière de sécurité formulées par les autorités responsables des enquêtes de sécurité ([1]), l'objectif étant d'accroître la sécurité en facilitant la récupération des informations aux fins des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile en Europe et en améliorant les performances et la manipulation des enregistreurs de vol, ainsi que la localisation des aéronefs après un accident au-dessus de l'eau.

(7) Les mesures prévues au présent règlement sont fondées sur l'avis nº 01/2014 ([2]) formulé par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) conformément à l'article 17, paragraphe 2, point b), et à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 216/2008.

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

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'annexe I (Définitions), l'annexe IV (partie CAT), l'annexe VI (partie NCC) et l'annexe VIII (partie SPO) du règlement (UE) nº 965/2012 sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le 11 décembre 2015.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

([1]) Références de l'AESA pour les 13 recommandations de sécurité: CAND-1999-002 (McDonnell Douglas MD11, HB-IWF, 2/9/1998); GREC-2006-045 (B737 of Helios, 5B-DBY, 14/8/2005); NORW-2006-013 (ATR42, OY-JRJ 31/1/2005); NETH-2011-015 (Boeing 737, PH-BDP, 10/2/2010); UNKG-2012-013 (Boeing 767, G OOBK, 3/10/2010); FRAN-2012-025 (Airbus 340, F-GLZU, 22/7/2011); FINL-2012-003 (Airbus A330, OH-LTO,11/12/2010); FRAN-2009-016, FRAN-2009-017, FRAN-2009-018, FRAN-2011-017 et FRAN-2011-018 (Airbus A330, F-GZCP, 1/6/2009); UNKG-2008-020 (ATR42, EI-SLD, 18/1/2007).

([2]) Avis nº 01/2014 du 5 mai 2014 de l'AESA en ce qui concerne la modification des exigences applicables aux enregistreurs de vol et aux dispositifs de repérage dans l'eau.

ANNEXE

1. Les points suivants sont insérés dans l'annexe I du règlement (UE) nº 965/2012:

«8 *bis*) le "suivi de l'aéronef" est un processus au sol qui maintient et actualise, à des intervalles normalisés, un enregistrement de la position en quatre dimensions d'un aéronef donné en vol;

8 *ter*) le "système de suivi de l'aéronef" est un système qui s'appuie sur le suivi de l'aéronef afin d'identifier tout comportement anormal en vol et de lancer une alerte;»

2. L'annexe IV du règlement (UE) nº 965/2012 est modifiée comme suit:

a) au point CAT.GEN.MPA.105 a), le point 10) est remplacé par le texte suivant:

«10. s'assure:

i) que les enregistreurs de vol ne sont pas mis hors service ou coupés pendant le vol;

ii) qu'en cas d'événement autre qu'un accident ou un incident grave devant être signalé conformément au point ORO.GEN.160 a), les enregistrements des enregistreurs de vol ne sont pas effacés volontairement; et

iii) qu'en cas d'accident, d'incident grave ou si l'autorité chargée de l'enquête prescrit la conservation des enregistrements des enregistreurs de vol:

A) les enregistrements des enregistreurs de vol ne sont pas effacés volontairement;

B) les enregistreurs de vol sont désactivés immédiatement après la fin du vol; et

C) des mesures de précaution en vue de conserver les enregistrements des enregistreurs de vol sont prises avant de quitter le compartiment de l'équipage de conduite.»

b) le point CAT.GEN.MPA.195 est modifié comme suit:

i) le titre est remplacé par le texte suivant:

«CAT.GEN.MPA.195 Traitement des enregistrements des enregistreurs de vol: conservation, transmission, protection et usage»;

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

«a) À la suite d'un accident, d'un incident grave ou d'un événement identifié par l'autorité chargée de l'enquête, l'exploitant d'un aéronef conserve les données originales enregistrées pendant une période de 60 jours ou tout autre délai prescrit par l'autorité chargée de l'enquête.»

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

«f) Sans préjudice du règlement (UE) nº 996/2010 du Parlement européen et du Conseil (*):

1) sauf pour garantir le bon fonctionnement du CVR, les enregistrements obtenus avec le CVR ne peuvent être divulgués ou utilisés que si:

i) une procédure est en place concernant le traitement des enregistrements obtenus avec le CVR et de leur transcription;

ii) tous les membres d'équipage et le personnel de maintenance concernés ont donné leur accord préalable; et

iii) l'utilisation des enregistrements vise uniquement à maintenir ou améliorer la sécurité;

1 *bis*) lorsqu'un enregistrement obtenu avec le CVR est inspecté pour vérifier le bon fonctionnement du CVR, l'exploitant assure que le respect de la vie privée est garanti, et l'enregistrement ne peut pas être divulgué ni utilisé à d'autres fins que la vérification du bon fonctionnement du CVR;

2) les enregistrements obtenus avec le FDR ou les enregistrements des liaisons de données ne peuvent être utilisés à des fins autres que celles de l'enquête consécutive à un accident ou à un incident devant faire l'objet d'un compte rendu obligatoire que si ces enregistrements sont:

i) utilisés par l'exploitant uniquement pour des questions de navigabilité ou d'entretien; ou

ii) rendus anonymes; ou

iii) dans des conditions assorties de garanties.

(*) Règlement (UE) n° 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).»

c) le point CAT.GEN.MPA.205 suivant est inséré:

«CAT.GEN.MPA.205 Système de suivi des aéronefs — Avions

a) Au plus tard le 16 décembre 2018, l'exploitant établit et maintient, dans le cadre du système destiné à exercer un contrôle opérationnel sur les vols, un système de suivi des aéronefs, qui inclut les vols répondant aux conditions visées au point b) lorsqu'ils sont effectués avec les avions suivants:

1) 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 avant le 16 décembre 2018, qui sont dotés d'une capacité de fournir une position s'ajoutant au transpondeur de radar secondaire;

2) 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 16 décembre 2018; et

3) 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 16 décembre 2018.

b) Les vols seront suivis par l'exploitant du décollage à l'atterrissage, sauf si la route prévue et les itinéraires de déroutement planifiés sont intégralement inclus dans des blocs d'espace aérien au sein desquels:

1) un service de surveillance ATS est normalement fourni avec le soutien de systèmes de surveillance ATC qui localisent l'aéronef à des intervalles d'une durée adéquate; et

2) l'exploitant a fourni aux fournisseurs de services de navigation aérienne compétents les informations de contact nécessaires.»

d) le point CAT.GEN.MPA.210 suivant est inséré:

«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 où 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 2021; et

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 2021.»

e) au point CAT.IDE.A.185, les points b) à h) sont remplacés par le texte suivant:

«b) Jusqu'au 31 décembre 2018, le CVR est en mesure de garder en mémoire les données enregistrées pendant au moins:

1) les deux dernières heures de fonctionnement dans le cas des avions mentionnés au point a) 1) lorsque le certificat individuel de navigabilité a été délivré à partir du 1er avril 1998;

2) les 30 dernières minutes de fonctionnement dans le cas des avions mentionnés au point a) 1) lorsque le certificat individuel de navigabilité a été délivré avant le 1er avril 1998; ou

3) les 30 dernières minutes de fonctionnement, dans le cas des avions mentionnés au point a) 2).

c) Au plus tard le 1er janvier 2019, le CVR est en mesure de garder en mémoire les données enregistrées pendant au moins:

1) les 25 dernières heures de fonctionnement dans le cas des avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré à partir du 1er janvier 2021; ou

2) les deux dernières heures de fonctionnement dans tous les autres cas.

d) Au plus tard le 1er janvier 2019, le CVR effectue l'enregistrement sur des moyens autres qu'une bande magnétique ou un fil magnétique.

e) Le CVR enregistre, par référence à une échelle de temps:

1) les communications radiotéléphoniques transmises ou reçues dans le compartiment de l'équipage de conduite;

2) les communications vocales des membres de l'équipage de conduite via le système d'interphone et via le système d'annonces publiques, s'il est installé;

3) l'environnement sonore du compartiment de l'équipage de conduite, y compris, et ce sans interruption:

i) dans le cas des avions dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré à partir du 1er avril 1998, les signaux sonores reçus via chaque microphone de casque ou de masque utilisé;

ii) dans le cas des avions mentionnés au point a) 2) dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré avant le 1er avril 1998, les signaux sonores reçus via chaque microphone de casque ou de masque, dans la mesure du possible;

4) les signaux vocaux ou sonores identifiant les aides à la navigation ou à l'approche envoyés aux casques ou aux haut-parleurs.

f) Le CVR commence à enregistrer avant que l'avion ne se déplace par ses propres moyens et poursuit cet enregistrement jusqu'à la fin du vol, lorsque l'avion n'est plus en mesure de se déplacer par ses propres moyens. En outre, dans le cas d'avions pour lesquels un certificat individuel de navigabilité a été délivré à partir du 1er avril 1998, le CVR commence automatiquement à enregistrer avant que l'avion ne se déplace par ses propres moyens et poursuit cet enregistrement jusqu'à la fin du vol, lorsque l'avion n'est plus en mesure de se déplacer par ses propres moyens.

g) Outre les dispositions du point f), en fonction de la disponibilité d'alimentation électrique, le CVR commence à enregistrer dès que possible pendant les vérifications faites dans le poste de pilotage avant la mise en route des moteurs au début du vol, et jusqu'aux vérifications faites dans le poste de pilotage immédiatement après l'arrêt des moteurs à la fin du vol, dans le cas:

1) des avions visés au point a) 1) pour lesquels un certificat individuel de navigabilité a été délivré à partir du 1er avril 1998; ou

2) des avions visés au point a) 2).

h) Si le CVR n'est pas éjectable, il est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau. Au plus tard le 16 juin 2018, ce dispositif offre une durée minimale de transmission sous l'eau de 90 jours. Si le CVR est éjectable, il est muni d'un émetteur de localisation d'urgence automatique.»

f) au point CAT.IDE.A.190, le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) Si le FDR n'est pas éjectable, il est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau. Au plus tard le 16 juin 2018, ce dispositif offre une durée minimale de transmission sous l'eau de 90 jours. Si le FDR est éjectable, il est muni d'un émetteur de localisation d'urgence automatique.»

g) au point CAT.IDE.A.195, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) Si l'enregistreur n'est pas éjectable, il est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau. Au plus tard le 16 juin 2018, ce dispositif offre une durée minimale de transmission sous l'eau de 90 jours. Si l'enregistreur est éjectable, il est muni d'un émetteur de localisation d'urgence automatique.»

h) le point CAT.IDE.A.280 est modifié comme suit:

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

«a) Les avions dont la MOPSC est supérieure à 19 sont au moins équipés:

1) de deux ELT, dont l'un est automatique, ou d'un ELT et d'un appareil de repérage des aéronefs conforme à l'exigence fixée au point CAT.GEN.MPA.210, dans le cas des avions dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré après le 1er juillet 2008; ou

2) d'un ELT automatique ou de deux ELT de tout type ou d'un appareil de repérage des aéronefs conforme à l'exigence fixée au point CAT.GEN.MPA.210, dans le cas des avions dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré jusqu'au 1er juillet 2008.»

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

«b) Les avions dont la MOPSC est inférieure ou égale à 19 sont au moins équipés:

1) d'un ELT automatique ou d'un appareil de repérage des aéronefs conforme à l'exigence fixée au point CAT.GEN.MPA.210, dans le cas des avions dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré après le 1er juillet 2008; ou

2) d'un ELT de tout type ou d'un appareil de repérage des aéronefs conforme à l'exigence fixée au point CAT.GEN.MPA.210, dans le cas des avions dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré jusqu'au 1er juillet 2008.»

i) au point CAT.IDE.A.285, le point suivant est ajouté:

«f) Au plus tard le 1er janvier 2019, les avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et la MOPSC est supérieure à 19 ainsi que tous les avions dont la MCTOM est supérieure à 45 500 kg sont équipés d'un dispositif de repérage dans l'eau solidement fixé et fonctionnant à une fréquence de 8,8 kHz ± 1 kHz, sauf si:

1) l'avion est exploité sur des routes sur lesquelles il n'est jamais éloigné de plus de 180 NM de la côte; ou

2) l'avion est équipé de moyens automatiques fiables permettant de déterminer avec précision, à la suite d'un accident où l'avion est gravement endommagé, l'emplacement du point de fin du vol.»

j) au point CAT.IDE.H.185, les points c) à f) sont remplacés par le texte suivant:

«c) Au plus tard le 1er janvier 2019, le CVR effectue l'enregistrement sur des moyens autres qu'une bande magnétique ou un fil magnétique.

d) Le CVR enregistre, par référence à une échelle de temps:

1) les communications radiotéléphoniques transmises ou reçues dans le compartiment de l'équipage de conduite;

2) les communications vocales des membres de l'équipage de conduite via le système d'interphone et via le système d'annonces publiques, s'il est installé;

3) l'environnement sonore du compartiment de l'équipage de conduite, y compris, et ce sans interruption:

i) dans le cas des hélicoptères dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré à partir du 1er août 1999, les signaux sonores reçus via chaque microphone de membre d'équipage;

ii) dans le cas des hélicoptères dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré avant le 1er août 1999, les signaux sonores reçus via chaque microphone de membre d'équipage, dans la mesure du possible;

4) les signaux vocaux ou sonores identifiant les aides à la navigation ou à l'approche envoyés aux casques ou aux haut-parleurs.

e) Le CVR commence automatiquement à enregistrer avant que l'hélicoptère ne se déplace par ses propres moyens et poursuit cet enregistrement jusqu'à la fin du vol, lorsque l'hélicoptère n'est plus en mesure de se déplacer par ses propres moyens.

f) Outre les dispositions du point e), dans le cas des hélicoptères visés au point a) 2) pour lesquels un certificat individuel de navigabilité a été délivré à partir du 1er août 1999:

1) le CVR commence automatiquement à enregistrer avant que l'hélicoptère ne se déplace par ses propres moyens et poursuit cet enregistrement jusqu'à la fin du vol, lorsque l'hélicoptère n'est plus en mesure de se déplacer par ses propres moyens; et

2) en fonction de la disponibilité d'alimentation électrique, le CVR commence à enregistrer dès que possible pendant les vérifications faites dans le poste de pilotage avant la mise en route des moteurs au début du vol, et jusqu'aux vérifications faites dans le poste de pilotage immédiatement après l'arrêt des moteurs à la fin du vol.

g) Si le CVR n'est pas éjectable, il est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau. Au plus tard le 1er janvier 2020, ce dispositif offre une durée minimale de transmission sous l'eau de 90 jours. Si le CVR est éjectable, il est muni d'un émetteur de localisation d'urgence automatique.»

k) au point CAT.IDE.H.190, le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) Si le FDR n'est pas éjectable, il est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau. Au plus tard le 1er janvier 2020, ce dispositif offre une durée minimale de transmission sous l'eau de 90 jours. Si le FDR est éjectable, il est muni d'un émetteur de localisation d'urgence automatique.».

l) au point CAT.IDE.H.195, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) Si l'enregistreur n'est pas éjectable, il est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau. Au plus tard le 1er janvier 2020, ce dispositif offre une durée minimale de transmission sous l'eau de 90 jours. Si l'enregistreur est éjectable, il est muni d'un émetteur de localisation d'urgence automatique.»

3. L'annexe VI du règlement (UE) no 965/2012 est modifiée comme suit:

a) au point NCC.GEN.106 a), le point 9) est remplacé par le texte suivant:

«9. de s'assurer:

i) que les enregistreurs de vol ne sont pas mis hors service ou coupés pendant le vol;

ii) qu'en cas d'événement autre qu'un accident ou un incident grave devant être signalé conformément au point ORO.GEN.160 a), les enregistrements des enregistreurs de vol ne sont pas effacés volontairement; et

iii) qu'en cas d'accident, d'incident grave ou si l'autorité chargée de l'enquête prescrit la conservation des enregistrements des enregistreurs de vol:

A) les enregistrements des enregistreurs de vol ne sont pas effacés volontairement;

B) les enregistreurs de vol sont désactivés immédiatement après la fin du vol; et

C) des mesures de précaution en vue de conserver les enregistrements des enregistreurs de vol sont prises avant de quitter le compartiment de l'équipage de conduite.»

b) le point NCC.GEN.145 est modifié comme suit:

i) le titre est remplacé par le texte suivant:

«NCC.GEN.145 Traitement des enregistrements des enregistreurs de vol: conservation, transmission, protection et usage»;

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

«a) À la suite d'un accident, d'un incident grave ou d'un événement identifié par l'autorité chargée de l'enquête, l'exploitant d'un aéronef conserve les données originales enregistrées pendant une période de 60 jours ou tout autre délai prescrit par l'autorité chargée de l'enquête.»

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

«f) Sans préjudice du règlement (UE) nº 996/2010:

1) sauf pour garantir le bon fonctionnement du CVR, les enregistrements obtenus avec le CVR ne peuvent être divulgués ou utilisés que si:

i) une procédure est en place concernant le traitement des enregistrements obtenus avec le CVR et leur transcription;

ii) tous les membres d'équipage et le personnel de maintenance concernés ont donné leur accord préalable; et

iii) l'utilisation des enregistrements vise uniquement à maintenir ou améliorer la sécurité;

1 *bis*) lorsqu'un enregistrement obtenu avec le CVR est inspecté pour vérifier le bon fonctionnement du CVR, l'exploitant assure que le respect de la vie privée est garanti, et l'enregistrement ne peut pas être divulgué ni utilisé à d'autres fins que la vérification du bon fonctionnement du CVR;

2) les enregistrements obtenus avec le FDR ou les enregistrements des liaisons de données ne peuvent être utilisés à des fins autres que celles de l'enquête consécutive à un accident ou à un incident devant faire l'objet d'un compte rendu obligatoire que si ces enregistrements sont:

i) utilisés par l'exploitant uniquement pour des questions de navigabilité ou d'entretien; ou

ii) rendus anonymes; ou

iii) divulgués dans des conditions assorties de garanties.»

c) le point NCC.IDE.A.160 est modifié comme suit:

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

«b) Le CVR est en mesure de garder en mémoire les données enregistrées pendant au moins:

1) les 25 dernières heures de fonctionnement dans le cas des avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré à partir du 1er janvier 2021; ou

2) les deux dernières heures de fonctionnement dans tous les autres cas.»

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

«f) Si le CVR n'est pas éjectable, il est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau. Au plus tard le 1er janvier 2020, ce dispositif offre une durée minimale de transmission sous l'eau de 90 jours. Si le CVR est éjectable, il est muni d'un émetteur de localisation d'urgence automatique.»

d) au point NCC.IDE.A.165, le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) Si le FDR n'est pas éjectable, il est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau. Au plus tard le 1er janvier 2020, ce dispositif offre une durée minimale de transmission sous l'eau de 90 jours. Si le FDR est éjectable, il est muni d'un émetteur de localisation d'urgence automatique.»

e) au point NCC.IDE.A.215, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Les avions sont équipés:

1) d'un ELT de tout type ou d'un appareil de repérage des aéronefs conforme à l'exigence fixée au point CAT. GEN.MPA.210 de l'annexe IV (partie CAT) du règlement (UE) nº 965/2012, dans le cas où leur premier certificat individuel de navigabilité a été délivré jusqu'au 1er juillet 2008;

2) d'un ELT automatique ou d'un appareil de repérage des aéronefs conforme à l'exigence fixée au point CAT. GEN.MPA.210 de l'annexe IV (partie CAT) du règlement (UE) nº 965/2012, dans le cas où leur premier certificat individuel de navigabilité a été délivré après le 1er juillet 2008.»

f) au point NCC.IDE.A.170, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) Si l'enregistreur n'est pas éjectable, il est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau. Au plus tard le 1er janvier 2020, ce dispositif offre une durée minimale de transmission sous l'eau de 90 jours. Si l'enregistreur est éjectable, il est muni d'un émetteur de localisation d'urgence automatique.»

g) au point NCC.IDE.H.160, le point f) est remplacé par le texte suivant:

«f) Si le CVR n'est pas éjectable, il est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau. Au plus tard le 1er janvier 2020, ce dispositif offre une durée minimale de transmission sous l'eau de 90 jours. Si le CVR est éjectable, il est muni d'un émetteur de localisation d'urgence automatique.»

h) au point NCC.IDE.H.165, le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) Si le FDR n'est pas éjectable, il est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau. Au plus tard le 1er janvier 2020, ce dispositif offre une durée minimale de transmission sous l'eau de 90 jours. Si le FDR est éjectable, il est muni d'un émetteur de localisation d'urgence automatique.»

i) au point NCC.IDE.H.170, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) Si l'enregistreur n'est pas éjectable, il est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau. Au plus tard le 1er janvier 2020, ce dispositif offre une durée minimale de transmission sous l'eau de 90 jours. Si l'enregistreur est éjectable, il est muni d'un émetteur de localisation d'urgence automatique.»

4. L'annexe VIII du règlement (UE) no 965/2012 est modifiée comme suit:

a) au point SPO.GEN.107 a), le point 9) est remplacé par le texte suivant:

«9. s'assure:

i) que les enregistreurs de vol ne sont pas mis hors service ou coupés pendant le vol;

ii) qu'en cas d'événement autre qu'un accident ou un incident grave devant être signalé conformément au point ORO.GEN.160 a), les enregistrements des enregistreurs de vol ne sont pas effacés volontairement; et

iii) qu'en cas d'accident, d'incident grave ou si l'autorité chargée de l'enquête prescrit la conservation des enregistrements des enregistreurs de vol:

A) les enregistrements des enregistreurs de vol ne sont pas effacés volontairement;

B) les enregistreurs de vol sont désactivés immédiatement après la fin du vol; et

C) des mesures de précaution en vue de conserver les enregistrements des enregistreurs de vol sont prises avant de quitter le compartiment de l'équipage de conduite.»

b) le point SPO.GEN.145 est modifié comme suit:

i) le titre est remplacé par le texte suivant:

«SPO.GEN.145 Traitement des enregistrements des enregistreurs de vol: conservation, transmission, protection et usage — Opérations effectuées avec des aéronefs motorisés complexes»;

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

«a) À la suite d'un accident, d'un incident grave ou d'un événement identifié par l'autorité chargée de l'enquête, l'exploitant d'un aéronef conserve les données originales enregistrées pendant une période de 60 jours ou tout autre délai prescrit par l'autorité chargée de l'enquête.»

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

«f) Sans préjudice du règlement (UE) nº 996/2010 et sauf pour garantir le bon fonctionnement du CVR, les enregistrements obtenus avec le CVR ne peuvent être divulgués ou utilisés que si:

i) une procédure est en place concernant le traitement des enregistrements obtenus avec le CVR et leur transcription;

ii) tous les membres d'équipage et le personnel de maintenance concernés ont donné leur accord préalable; et

iii) l'utilisation des enregistrements vise uniquement à maintenir ou améliorer la sécurité.

Lorsqu'un enregistrement obtenu avec le CVR est inspecté pour vérifier le bon fonctionnement du CVR, l'exploitant assure que le respect de la vie privée est garanti, et l'enregistrement ne peut pas être divulgué ni utilisé à d'autres fins que la vérification du bon fonctionnement du CVR.»

c) le point SPO.IDE.A.140 est modifié comme suit:

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

«b) Le CVR est en mesure de garder en mémoire les données enregistrées pendant au moins:

1) les 25 dernières heures de fonctionnement dans le cas des avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré à partir du 1er janvier 2021; ou

2) les deux dernières heures de fonctionnement dans tous les autres cas.»

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

«f) Si le CVR n'est pas éjectable, il est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau. Au plus tard le 1er janvier 2020, ce dispositif offre une durée minimale de transmission sous l'eau de 90 jours. Si le CVR est éjectable, il est muni d'un émetteur de localisation d'urgence automatique.»

d) au point SPO.IDE.A.145, le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) Si le FDR n'est pas éjectable, il est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau. Au plus tard le 1er janvier 2020, ce dispositif offre une durée minimale de transmission sous l'eau de 90 jours. Si le FDR est éjectable, il est muni d'un émetteur de localisation d'urgence automatique.»

e) au point SPO.IDE.A.150, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) Si l'enregistreur n'est pas éjectable, il est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau. Au plus tard le 1er janvier 2020, ce dispositif offre une durée minimale de transmission sous l'eau de 90 jours. Si l'enregistreur est éjectable, il est muni d'un émetteur de localisation d'urgence automatique.»

f) au point SPO.IDE.A.190, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Les avions sont équipés:

1) d'un ELT de tout type ou d'un appareil de repérage des aéronefs conforme à l'exigence fixée au point CAT.GEN.MPA.210 de l'annexe IV (partie CAT) du règlement (UE) nº 965/2012, dans le cas où leur premier certificat individuel de navigabilité a été délivré jusqu'au 1er juillet 2008;

2) d'un ELT automatique ou d'un appareil de repérage des aéronefs conforme à l'exigence fixée au point CAT.GEN.MPA.210 de l'annexe IV (partie CAT) du règlement (UE) nº 965/2012, dans le cas où leur premier certificat individuel de navigabilité a été délivré après le 1er juillet 2008; ou

3) d'un ELT de survie [ELT(S)] ou d'un radiophare de repérage personnel (PLB), porté par un membre d'équipage ou un spécialiste affecté à une tâche particulière lorsque l'avion est certifié pour une capacité maximale en sièges de six ou moins.»

g) au point SPO.IDE.H.140, le point f) est remplacé par le texte suivant:

«f) Si le CVR n'est pas éjectable, il est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau. Au plus tard le 1er janvier 2020, ce dispositif offre une durée minimale de transmission sous l'eau de 90 jours. Si le CVR est éjectable, il est muni d'un émetteur de localisation d'urgence automatique.»

h) au point SPO.IDE.H.145, le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) Si le FDR n'est pas éjectable, il est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau. Au plus tard le 1er janvier 2020, ce dispositif offre une durée minimale de transmission sous l'eau de 90 jours. Si le FDR est éjectable, il est muni d'un émetteur de localisation d'urgence automatique.»

i) au point SPO.IDE.H.150, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) Si l'enregistreur n'est pas éjectable, il est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau. Au plus tard le 1er janvier 2020, ce dispositif offre une durée minimale de transmission sous l'eau de 90 jours. Si l'enregistreur est éjectable, il est muni d'un émetteur de localisation d'urgence automatique.»