RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2023/217 DE LA COMMISSION

du 1er février 2023

rectifiant le règlement (UE) nº 965/2012 en ce qui concerne certaines incohérences introduites dans les exigences par le règlement d'exécution (UE) 2019/1387 et les règlements (UE) 2021/1296 et (UE) 2021/2237

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2018/1139 ([1]) 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 et le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil, et notamment son article 31,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement d'exécution (UE) 2021/2237 ([2]) de la Commission a modifié le point ORO.FC.146 de l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission ([3]). Au point ORO.FC.146 f) 2), la référence au point ORO.FC.005 b) 2) doit être remplacée par la référence au point ORO.FC.005 b) 1), qui est le point pertinent pour l'exploitation des avions.

(2) En modifiant les points CAT.POL.A.230 et CAT.POL.A.235 de l'annexe IV (partie CAT) du règlement (UE) nº 965/2012, le règlement d'exécution (UE) 2019/1387 ([4]) de la Commission a introduit une erreur concernant la régulation des avions. Les exigences des points CAT.POL.A.230 e) et CAT.POL.A.235 e) doivent s'appliquer de manière cumulative, et non alternative.

(3) Le règlement d'exécution (UE) 2021/1296 ([5]) de la Commission a modifié le point CAT.OP.MPA.150 de l'annexe IV (partie CAT) du règlement (UE) nº 965/2012. Par inadvertance, ces modifications n'ont pas été accompagnées des modifications correspondantes des points CAT.POL.A.215 et CAT.POL.A.415 de ladite annexe. Par conséquent, la référence juridique pertinente est erronée et il convient de corriger cette erreur.

(4) Le règlement d'exécution (UE) 2021/1296 a également modifié le point SPO.POL.110 de l'annexe VIII (partie SPO) du règlement (UE) nº 965/2012 en remplaçant les points a), b) et c) dudit point. Toutefois, la modification a également supprimé les anciens points d) et e), alors que telle n'était pas l'intention. Par conséquent, les anciens points d) et e) du point SPO.POL.110 devraient être réintroduits avec effet à compter de la date d'application du règlement (UE) 2021/1296, à savoir le 30 octobre 2022.

(5) Il convient dès lors de rectifier le règlement (UE) nº 965/2012 en conséquence.

(6) Les exigences fixées dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité pour l'application de règles de sécurité communes dans le domaine de l'aviation civile,

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

([2]) Règlement d'exécution (UE) 2021/2237 de la Commission du 15 décembre 2021 modifiant le règlement (UE) nº 965/2012 en ce qui concerne les exigences applicables à l'exploitation tous temps et à la formation et au contrôle de l'équipage de conduite (JO L 450 du 16.12.2021, p. 21).

([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).

([4]) Règlement d'exécution (UE) 2019/1387 de la Commission du 1er août 2019 modifiant le règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission en ce qui concerne les exigences applicables aux calculs des performances de l'avion à l'atterrissage et aux normes pour l'évaluation des conditions de surface de la piste, l'actualisation de certains équipements et exigences en matière de sécurité des aéronefs, ainsi que les opérations sans agrément d'exploitation long courrier (JO L 229 du 5.9.2019, p. 1).

([5]) Règlement d'exécution (UE) 2021/1296 de la Commission du 4 août 2021 modifiant et rectifiant le règlement (UE) nº 965/2012 en ce qui concerne les exigences relatives à la planification et à la gestion du carburant/de l'énergie, ainsi que les exigences relatives aux programmes de soutien, à l'évaluation psychologique des membres de l'équipage de conduite et au dépistage de substances psychotropes (JO L 282 du 5.8.2021, p. 5).

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les annexes III (partie ORO), IV (partie CAT) et VIII (partie SPO) du règlement (UE) n° 965/2012 sont rectifiées 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 point 3 de l'annexe s'applique à partir du 30 octobre 2022.

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

Fait à Bruxelles, le 1er février 2023.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

Les annexes III, IV et VIII du règlement (UE) nº 965/2012 sont corrigées comme suit:

1) au point ORO.FC.146 f) de l'annexe III (partie ORO), le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) exploitation CAT d'avions répondant aux critères définis au point ORO.FC.005 b) 1).»;

2) l'annexe IV (partie CAT) est corrigée comme suit:

a) au point CAT.POL.A.215 c), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) la vidange de carburant en vol est autorisée, dans la mesure où elle permet de rejoindre l'aérodrome où l'avion est supposé atterrir après une panne de moteur avec les réserves de carburant requises, conformément au point CAT.OP.MPA.181, correspondant à un aérodrome de dégagement, à condition qu'une procédure sûre soit utilisée;»;

b) au point CAT.POL.A.230, le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) Pour effectuer la régulation de l'avion, ce dernier:

(1) atterrit sur la piste la plus favorable et en air calme; et

(2) atterrit sur la piste qui sera le plus probablement attribuée compte tenu de la direction et de la force probables du vent, de la manœuvrabilité de l'avion au sol et d'autres conditions, telles que les aides à l'atterrissage et le relief.»;

c) au point CAT.POL.A.235, le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) Pour effectuer la régulation de l'avion, ce dernier:

(1) atterrit sur la piste la plus favorable et en air calme; et

(2) atterrit sur la piste qui sera le plus probablement attribuée compte tenu de la direction et de la force probables du vent, de la manœuvrabilité de l'avion au sol et d'autres conditions, telles que les aides à l'atterrissage et le relief.»;

d) au point CAT.POL.A.415, le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) la vidange de carburant en vol est autorisée, dans la mesure où elle permet de rejoindre l'aérodrome où l'avion est supposé atterrir après une panne de moteur avec les réserves de carburant requises, conformément au point CAT.OP.MPA.181, correspondant à un aérodrome de dégagement, à condition qu'une procédure sûre soit utilisée.»;

3) au point SPO.POL.110 de l'annexe VIII (partie SPO), les points d) et e) suivants sont ajoutés:

«d) Le pilote commandant de bord s'assure que:

1) le chargement de l'aéronef est effectué sous la surveillance d'un personnel qualifié;

2) la charge marchande correspond aux données utilisées pour le calcul de la masse et du centrage de l'aéronef.

e) L'exploitant spécifie dans le manuel d'exploitation les principes et les méthodes utilisés pour le chargement et le système de masse et centrage qui satisfont aux exigences des points a) à d). Ce système doit couvrir tous les types d'exploitations prévues.».