

**D042243/03**

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

**SÉNAT**

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

---

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 14 avril 2016

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 14 avril 2016

**TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE  
L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

**Règlement de la Commission** modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne l'agrément d'exploitation pour la navigation fondée sur les performances, la certification et la surveillance des fournisseurs de services de données et l'exploitation en mer d'hélicoptères, et corrigeant ce règlement.

**E 11081**





Conseil de  
l'Union européenne

Bruxelles, le 6 avril 2016  
(OR. en)

7602/16

AVIATION 57

#### NOTE DE TRANSMISSION

---

Origine:	Commission européenne
Date de réception:	5 avril 2016
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
N° doc. Cion:	D042243/03
Objet:	RÈGLEMENT (UE) .../... DE LA COMMISSION du XXX modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne l'agrément d'exploitation pour la navigation fondée sur les performances, la certification et la surveillance des fournisseurs de services de données et l'exploitation en mer d'hélicoptères, et corrigeant ce règlement

---

Les délégations trouveront ci-joint le document D042243/03.

---

p.j.: D042243/03



Bruxelles, le **XXX**  
[...](2016) **XXX** draft

**RÈGLEMENT (UE) .../... DE LA COMMISSION**

du **XXX**

**modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne l'agrément d'exploitation pour la navigation fondée sur les performances, la certification et la surveillance des fournisseurs de services de données et l'exploitation en mer d'hélicoptères, et corrigeant ce règlement**

# RÈGLEMENT (UE) .../... DE LA COMMISSION

du **XXX**

**modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne l'agrément d'exploitation pour la navigation fondée sur les performances, la certification et la surveillance des fournisseurs de services de données et l'exploitation en mer d'hélicoptères, et corrigeant ce règlement**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 216/2008<sup>1</sup> 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) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, et notamment son article 8, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 965/2012<sup>2</sup> de la Commission met en place les conditions permettant l'exploitation en toute sécurité des aéronefs.
- (2) L'introduction d'informations ou de données aéronautiques incorrectes dans les systèmes embarqués des aéronefs peut entraîner des risques importants pour la sécurité des vols. Il convient donc de veiller à ce que les fournisseurs de services de données assurent le traitement des informations et des données aéronautiques d'une manière qui garantisse leur qualité et réponde aux exigences fixées par les avionneurs pour l'utilisation prévue de l'espace aérien par les utilisateurs finaux.
- (3) Le règlement (UE) n° 965/2012 exige un agrément spécifique pour toutes les opérations de navigation fondée sur les performances (PBN), à l'exception de certains modes de navigation de base. Il convient de réduire de manière significative le nombre de cas dans lesquels un agrément spécifique est requis afin d'alléger la charge financière et administrative qui pèse inutilement sur les exploitants d'aéronefs dans le secteur de l'aviation générale, compte tenu de l'expérience acquise et du degré de maturité atteint dans les opérations d'approche utilisant le système mondial de navigation par satellite (ci-après le «GNSS»), et afin d'assurer la cohérence avec les normes de sécurité internationales les plus récentes.

---

<sup>1</sup> JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

<sup>2</sup> Règlement (UE) n° 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) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

- (4) En vue de faciliter la mise en conformité des exploitants avec les règles relatives au transport de marchandises dangereuses et avec les règles relatives aux systèmes de retenue de la partie supérieure du torse équipant les sièges des membres de l'équipage de conduite et les sièges des passagers de certains avions de petite taille et, par conséquent, d'améliorer la sécurité, il est nécessaire d'adapter ces règles au type d'exploitation et à la complexité des aéronefs utilisés.
- (5) Conformément au règlement (UE) n° 965/2012, certains petits exploitants d'aéronefs à des fins non commerciales doivent mettre en place un système de gestion au sein de leur organisation parce qu'ils exploitent des aéronefs motorisés complexes. Or, dans certains cas, tels que l'exploitation à des fins non commerciales d'avions légers à double turbopropulseur, ces exploitants peuvent éprouver des difficultés à mettre en œuvre les exigences relatives au système de gestion qui figurent à l'annexe III dudit règlement. L'effort de mise en conformité exigé de ces exploitants étant disproportionné par rapport aux avantages que présente la mise en œuvre de ces exigences pour la sécurité de leurs activités, lesdits exploitants devraient être exclus du champ d'application de l'annexe VI du règlement (UE) n° 965/2012 et, en lieu et place, être autorisés à se conformer aux exigences énoncées dans son annexe VII. Par souci de cohérence, les organismes de formation assurant des formations en vol sur les mêmes avions légers à double turbopropulseur devraient également être autorisés à se conformer aux exigences énoncées dans son annexe VII.
- (6) L'annexe VII du règlement (UE) n° 965/2012 impose l'emport et l'utilisation d'oxygène pour les vols supérieurs à une altitude-pression déterminée. Eu égard au principe de la différenciation des risques, selon lequel le niveau de la protection réglementaire accordée aux parties prenantes dépend de leur capacité à évaluer et à contrôler les risques, les besoins en oxygène des avions non pressurisés utilisés dans le cadre d'une exploitation non commerciale devraient être déterminés par le pilote de ces aéronefs, en tenant compte de certains facteurs objectifs.
- (7) L'exploitation en mer d'hélicoptères («HOFO») entraîne certains risques de sécurité spécifiques qui ne sont pas dûment pris en compte par le règlement (UE) n° 965/2012 dans sa version actuelle. Certains États membres adoptent dès lors des exigences supplémentaires, comprenant l'utilisation obligatoire de nouvelles technologies, afin d'atténuer ces risques et de préserver les niveaux de sécurité. Toutefois, en vue d'assurer la réalisation des objectifs en matière de sécurité du règlement (CE) n° 216/2008 et afin de garantir des conditions de concurrence équitables pour les opérateurs aériens, des mesures de sécurité communes devraient être établies au niveau de l'Union, en tenant compte de l'expérience acquise au niveau national ainsi que de l'évolution de la situation dans le secteur de l'exploitation en mer d'hélicoptères.
- (8) Certaines erreurs d'ordre rédactionnel entraînant des difficultés de mise en œuvre ont également été constatées dans le règlement (UE) n° 965/2012.
- (9) Il convient dès lors de modifier et de corriger le règlement (UE) n° 965/2012 en conséquence.
- (10) Il convient de laisser suffisamment de temps aux exploitants concernés et aux autorités compétentes des États membres pour s'adapter aux nouvelles règles relatives aux

informations et données aéronautiques et à l'exploitation en mer d'hélicoptères arrêtées par le présent règlement.

- (11) La Commission a l'intention de revoir les règles relatives aux ballons et planeurs fixées dans le règlement (UE) n° 965/2012 dans le cadre de l'initiative visant à simplifier, à alléger et à améliorer la législation concernant l'aviation civile. Les travaux préparatoires de cette révision sont en cours. Il convient, dès lors, d'adapter dès à présent la date de mise en application de ces règles afin que cette révision puisse être réalisée et que ces règles puissent être modifiées, le cas échéant, avant qu'elles ne commencent à s'appliquer.
- (12) Par souci de clarté juridique et pour assurer une mise en œuvre harmonisée des exigences communes dans l'ensemble de l'Union, il convient de prévoir des dates fixes pour la mise en application de ces exigences, soit au moment de l'entrée en vigueur soit à une date ultérieure. Les tâches et mesures transitoires à mettre dûment en œuvre par tous les États membres devraient être précisées dans l'acte juridique, de manière à éviter l'insécurité et les problèmes juridiques. La possibilité de bénéficier d'une dérogation, comme le prévoient certains règlements d'exécution de la Commission dans le domaine de la sécurité aérienne, devrait être limitée aux cas dûment justifiés, lorsqu'il y a absolue nécessité, et un système prévisible et transparent devrait s'y substituer. Il est, dès lors, impératif de modifier le règlement (UE) n° 965/2012 pour tenir compte de ces considérations.
- (13) Les mesures prévues dans le présent règlement sont fondées sur les avis<sup>3</sup> émis par l'Agence européenne de la sécurité aérienne conformément à l'article 17, paragraphe 2, point b), et à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008.
- (14) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité établi par l'article 65 du règlement (CE) n° 216/2008,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

Le règlement (UE) n° 965/2012 est modifié comme suit:

- (1) L'article 5, paragraphe 2, est modifié comme suit:
  - (a) le mot «et» à la fin du point e) est supprimé;
  - (b) le point g) suivant est ajouté:
    - «g) hélicoptères utilisés à des fins d'exploitation en mer (HOFO).»

---

<sup>3</sup> Avis n° 02/2015 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 12.3.2015 pour un règlement de la Commission établissant des exigences techniques et des procédures d'exploitation pour la fourniture de données aux utilisateurs de l'espace aérien à des fins de navigation aérienne; avis n° 03/2015 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 31.3.2015 pour un règlement de la Commission relatif à la révision des critères d'agrément d'exploitation pour la navigation fondée sur les performances (PBN); avis n° 04/2015 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 8.5.2015 pour un règlement de la Commission relatif à l'agrément d'exploitation spécifique pour l'exploitation en mer d'hélicoptères.

(2) L'article 6 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Nonobstant l'article 5, dans le cas de l'exploitation en mer d'hélicoptères à des fins de CAT, les États membres peuvent, jusqu'au 30 juin 2018, continuer à exiger un agrément spécifique et à imposer des exigences supplémentaires en matière de procédures opérationnelles, d'équipements, de qualification et de formation de l'équipage conformément à leur législation nationale. Les États membres notifient à la Commission et à l'Agence les exigences supplémentaires qu'ils appliquent à ces agréments spécifiques. Ces exigences ne sont pas moins restrictives que celles des annexes III et IV.»;

(b) le paragraphe 7 est supprimé;

(c) les paragraphes 8 et 9 suivants sont ajoutés:

«8. Par dérogation à l'article 5, paragraphe 3, première phrase, les exploitants d'avions motorisés complexes à turbopropulseurs ayant une masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) inférieure ou égale à 5 700 kg, utilisés à des fins non commerciales, exploitent ces aéronefs conformément aux dispositions de l'annexe VII.

9. Par dérogation à l'article 5, paragraphe 5, point a), les organismes de formation assurant des formations en vol sur des avions motorisés complexes à turbopropulseurs ayant une masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) inférieure ou égale à 5 700 kg exploitent ces aéronefs conformément aux dispositions de l'annexe VII.».

(3) L'article 10 est remplacé par le texte suivant:

«Article 10

### **Entrée en vigueur**

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

Il s'applique partir du 28 octobre 2012, sous réserve des paragraphes 2, 3, 4, 5 et 6 ci-dessous.

2. Les annexes II et VII s'appliquent à compter du 25 août 2013 à l'exploitation de ballons et de planeurs à des fins non commerciales, sauf pour les États membres qui ont décidé de ne pas appliquer tout ou partie de ces annexes conformément aux dispositions en vigueur à l'époque où ils ont pris cette décision et dans la mesure où ils ont décidé de le faire. Ces États membres appliquent les annexes II et VII soit à partir du 8 avril 2018 à l'exploitation de ballons à des fins non commerciales et à partir du 8 avril 2019 à l'exploitation de planeurs à des fins non commerciales, soit à partir des dates indiquées dans leur décision, selon le cas.

3. Les annexes II, III, VII et VIII s'appliquent à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2014 à l'exploitation spécialisée de ballons et de planeurs, sauf pour les États membres qui

ont décidé de ne pas appliquer tout ou partie de ces annexes conformément aux dispositions en vigueur à l'époque où ils ont pris cette décision et dans la mesure où ils ont décidé de le faire. Ces États membres appliquent les annexes II, III, VII et VIII soit à partir du 8 avril 2018 à l'exploitation spécialisée de ballons et à partir du 8 avril 2019 à l'exploitation spécialisée de planeurs, soit à partir des dates indiquées dans leur décision, selon le cas.

4. Les annexes II, III, VII et VIII s'appliquent à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2014 à l'exploitation spécialisée d'avions et d'hélicoptères, sauf pour les États membres qui ont décidé de ne pas appliquer tout ou partie de ces annexes conformément aux dispositions en vigueur à l'époque où ils ont pris cette décision et dans la mesure où ils ont décidé de le faire. Ces États membres appliquent les annexes II, III, VII et VIII soit à partir du 21 avril 2017 à l'exploitation spécialisée d'avions et d'hélicoptères, soit à partir des dates indiquées dans leur décision, selon le cas.

5. Les annexes II, III et IV s'appliquent:

a) à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2014 aux opérations de CAT au départ et à destination du même aéroport ou site d'exploitation avec des avions de classe de performances B ou des hélicoptères non complexes, sauf pour les États membres qui ont décidé de ne pas appliquer tout ou partie de ces annexes conformément aux dispositions en vigueur à l'époque où ils ont pris cette décision et dans la mesure où ils ont décidé de le faire. Ces États membres appliquent les annexes II, III et IV soit à partir du 21 avril 2017 aux opérations de CAT au départ et à destination du même aéroport ou site d'exploitation avec des avions de classe de performances B ou des hélicoptères non complexes, soit à partir des dates indiquées dans leur décision, selon le cas;

b) à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2014 aux opérations de CAT avec des ballons et des planeurs, sauf pour les États membres qui ont décidé de ne pas appliquer tout ou partie de ces annexes conformément aux dispositions en vigueur à l'époque où ils ont pris cette décision et dans la mesure où ils ont décidé de le faire. Ces États membres appliquent les annexes II, III et IV soit à partir du 8 avril 2018 aux opérations de CAT avec des ballons et à partir du 8 avril 2019 aux opérations de CAT avec des planeurs, soit à partir des dates indiquées dans leur décision, selon le cas.

6. Les dispositions suivantes sont applicables pendant les périodes prévues aux paragraphes 2, 3, 4 et 5 du présent article, selon le cas:

a) les autorités compétentes prennent, à partir de la date d'entrée en vigueur des exigences du règlement (UE) n° 965/2012, des mesures progressives et efficaces pour se conformer à ces exigences, notamment en adaptant leur système d'organisation et de gestion, la formation de leur personnel, leurs procédures et manuels et leur programme de supervision;

b) les exploitants adaptent leur système de gestion, leurs programmes de formation, leurs procédures et leurs manuels pour se conformer aux exigences du règlement (UE) n° 965/2012, s'il y a lieu, au plus tard à la date de mise en application de ces exigences;

c) jusqu'à la date de mise en application des exigences pertinentes du règlement (UE) n° 965/2012, les États membres continuent à délivrer, renouveler ou modifier les certificats, autorisations et agréments conformément aux règles en vigueur avant

l'entrée en vigueur de ces exigences ou, dans le cas des opérations de CAT au départ et à destination du même aéroport ou site d'exploitation avec des avions de classe de performances B ou des hélicoptères à motorisation non complexe, conformément:

- à l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91 et aux dérogations nationales correspondantes accordées conformément à l'article 8, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3922/91 pour les avions; et

- aux exigences nationales pour les hélicoptères;

d) les certificats, autorisations et agréments délivrés par les États membres avant la date de mise en application des exigences pertinentes du règlement (UE) n° 965/2012 sont réputés avoir été délivrés conformément à ces exigences. Ils sont toutefois remplacés par des certificats, autorisations et agréments, selon le cas, délivrés conformément au règlement (UE) n° 965/2012 au plus tard six mois après la date de mise en application des exigences pertinentes dudit règlement;

e) les opérateurs soumis à une obligation de déclaration conformément au règlement (UE) n° 965/2012 introduisent leurs déclarations au plus tard à la date de mise en application des exigences pertinentes dudit règlement.».

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

### *Article 2*

Le règlement (UE) n° 965/2012 est corrigé comme suit:

- (1) À l'annexe IV (partie CAT), point CAT.POL.A.240, le point b) 4) est remplacé par le texte suivant:

«4) l'équipage de conduite doit connaître suffisamment la route à parcourir, ainsi que les procédures à utiliser conformément à la sous-partie FC de la partie ORO.»;

- (2) À l'annexe VII (partie NCO), le texte du point NCO.GEN.103 est remplacé par le texte suivant:

«Les vols de découverte visés à l'article 6, paragraphe 4 *bis*, point c), du présent règlement, lorsqu'ils sont exécutés conformément à la présente annexe, doivent:

a) commencer et s'achever sur le même aéroport ou site d'exploitation, sauf dans le cas de ballons et de planeurs;

b) être exploités en VFR de jour;

c) être supervisés par une personne désignée pour assurer leur sécurité; et

d) respecter toutes les autres conditions fixées par l'autorité compétente.».

### *Article 3*

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

Il s'applique à partir du 25 août 2016.

Toutefois,

a) l'article 1<sup>er</sup>, point 1, et les points 1 a), 1 b), 1 c), 1 d), 2 c), 3 a), 3 e), 3 g), 3 m), 3 n), 3 o), 4 c), 5 d), 5 j), 5 k), 5 l), 7 d), 7 k) et 7 l) de l'annexe s'appliquent à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2018;

b) les points 3 l), 3 q), 5 i), 5 n), 6 k), 6 n), 7 j) et 7 n) de l'annexe s'appliquent à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019.

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

Fait à Bruxelles,

*Par la Commission*

*Le président  
Jean-Claude JUNCKER*