

**D036228/01**

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

**SÉNAT**

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

---

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 16 janvier 2015

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 16 janvier 2015

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

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

**Décision de la Commission** autorisant le Royaume-Uni à déroger à certaines règles communes en matière de sécurité aérienne concernant les systèmes de retenue sur les sièges des membres d'équipage de conduite des hélicoptères utilisés à des fins de transport aérien commercial conformément à l'article 14, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)





Conseil de  
l'Union européenne

Bruxelles, le 9 janvier 2015  
(OR. en)

5107/15

AVIATION 1

#### NOTE DE TRANSMISSION

---

Origine:	Commission européenne
Date de réception:	7 janvier 2015
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
N° doc. Cion:	D036228/01
Objet:	DÉCISION DE LA COMMISSION du XXX autorisant le Royaume-Uni à déroger à certaines règles communes en matière de sécurité aérienne concernant les systèmes de retenue sur les sièges des membres d'équipage de conduite des hélicoptères utilisés à des fins de transport aérien commercial conformément à l'article 14, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil

---

Les délégations trouveront ci-joint le document D036228/01.

---

p.j.: D036228/01



Bruxelles, le **XXX**  
[...](2014) **XXX** draft

**DÉCISION DE LA COMMISSION**

du **XXX**

**autorisant le Royaume-Uni à déroger à certaines règles communes en matière de sécurité aérienne concernant les systèmes de retenue sur les sièges des membres d'équipage de conduite des hélicoptères utilisés à des fins de transport aérien commercial conformément à l'article 14, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil**

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

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du **XXX**

**autorisant le Royaume-Uni à déroger à certaines règles communes en matière de sécurité aérienne concernant les systèmes de retenue sur les sièges des membres d'équipage de conduite des hélicoptères utilisés à des fins de transport aérien commercial conformément à l'article 14, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil**

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 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) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/C<sup>1</sup>, et notamment son article 14, paragraphe 7,

considérant ce qui suit:

- (1) Le Royaume-Uni a notifié son intention de délivrer un agrément dérogeant aux règles communes en matière de sécurité aérienne qui mettent en œuvre le règlement (CE) n° 216/2008, contenues dans le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission<sup>2</sup>. La dérogation envisagée, notifiée par le Royaume-Uni le 9 juillet 2014, concerne la règle CAT.IDE.H.205, point b) 2), figurant à l'annexe IV du règlement (UE) n° 965/2012.
- (2) En vertu de l'article 14, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 216/2008, les services de la Commission ont examiné la nécessité de la dérogation proposée et le niveau de sécurité en résultant, sur la base d'une recommandation de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence»).
- (3) Selon la règle CAT.IDE.H. 205 (a) (5) figurant à l'annexe IV du règlement (UE) n° 965/2012, il convient que les sièges des membres d'équipage de conduite des hélicoptères utilisés à des fins de transport aérien commercial soient équipés d'une ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse. La règle CAT.IDE.H.205, point b) 2), précise qu'une ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse comporte, sur les sièges des membres

<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 5.10.2012, p. 1).

d'équipage de conduite ainsi que sur les sièges pour le nombre minimal requis de membres d'équipage de cabine, deux sangles d'épaule, c'est-à-dire un système de retenue à quatre points. Ces prescriptions s'appliquent à partir du 28 octobre 2014.

- (4) Dans sa notification, le Royaume-Uni a expliqué qu'un nombre important d'hélicoptères de type R22 et de type R44 fabriqués par la Robinson Helicopter Corporation et utilisés à des fins de transport aérien commercial en Europe ne satisfont pas aux prescriptions de la règle CAT.IDE.H.205 (b) (2), car ils sont équipés d'un système de retenue de l'équipage de conduite consistant en une ceinture de sécurité avec baudrier, c'est-à-dire un système de retenue à trois points.
- (5) Le Royaume-Uni a en outre précisé que, pour des raisons de construction, il n'est pas possible d'installer un système de retenue à quatre points sur les hélicoptères de type R22 actuels, alors qu'il existe une solution technique pour les appareils de type R44. Toutefois, le coût du post-équipement compromettrait la viabilité des activités assurées par ces derniers. Selon le Royaume-Uni, la mise en conformité avec la prescription d'un système de retenue à quatre points, conformément à la règle CAT.IDE.H. 205, point b) 2), contraindrait la totalité des hélicoptères de type R22 et la majorité des hélicoptères de type R44 utilisés actuellement en Europe pour le transport aérien de voyageurs à cesser leurs activités à partir du 28 octobre 2014. Le Royaume-Uni a également indiqué qu'un retrait desdits hélicoptères du service commercial affecterait la capacité du secteur pendant plusieurs années. En revanche, il existe des solutions viables pour installer des systèmes de retenue à quatre points sur les sièges de l'équipage de conduite dans les nouveaux hélicoptères de type R44.
- (6) En conséquence, le Royaume-Uni a l'intention de délivrer des agréments dérogeant à la règle CAT.IDE.H. 205, point b) 2), de manière à permettre à ses exploitants de transport aérien commercial de continuer à utiliser des hélicoptères de type R22 et de type R44 fabriqués par la Robinson Helicopter Corporation avec le système actuel de retenue à 3 points sur les sièges des membres d'équipage de conduite, à condition que les hélicoptères de type R44 aient d'abord obtenu un certificat de navigabilité avant le 28 octobre 2014. Selon le Royaume-Uni, cette condition devrait, à terme, empêcher que des nouveaux hélicoptères puissent être utilisés après cette date à des fins de transport aérien commercial avec un système de retenue à 3 points et aura pour effet que le nombre total d'hélicoptères concernés par la dérogation diminuera naturellement au fil du temps à mesure que les anciens appareils seront retirés du service.
- (7) Il ressort des informations fournies par la Robinson Helicopter Corporation, le fabricant des hélicoptères, que le système de retenue à 3 points équipant actuellement les hélicoptères de type R22 et de type R44 remplit les conditions dynamiques de l'atterrissage d'urgence prescrites par les règles FAR 27.562 et 27.785<sup>3</sup>, équivalentes aux règles CS 27.562 et 27.785<sup>4</sup>, et est donc en mesure d'assurer un niveau de protection équivalent au système de retenue à quatre points. En outre, des recherches faites par la *Air Accidents Investigation Branch* britannique font apparaître que, sur les petits aéronefs à motorisation non complexe, tels que les hélicoptères de type R22 et de type R44, un système de retenue à 3 points offre le même niveau de sécurité qu'un

---

<sup>3</sup> Exigences en matière de conception applicables aux hélicoptères, telles qu'elles figurent dans le Federal Aviation Regulation FAR-27 des USA.

<sup>4</sup> Exigences en matière de conception applicables aux hélicoptères, telles qu'elles figurent dans les spécifications de certification CS-27 de l'AESA.

système de retenue à quatre points. Il convient de noter que, du fait de la configuration spécifique de la cabine, le matériel supplémentaire nécessaire pour installer un système de retenue à quatre points sur les hélicoptères de type R44 pourrait augmenter les risques pour les passagers des sièges arrière en cas d'accident ou d'atterrissage brutal.

- (8) Sur la base de la recommandation de l'Agence du 10 septembre 2014, la Commission a conclu que la dérogation proposée procurerait un niveau de protection équivalent à celui atteint par l'application des règles communes en matière de sécurité aérienne, sous réserve du respect de certaines conditions.
- (9) Conformément à l'article 14, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 216/2008, une décision de la Commission d'autoriser un État membre à accorder une dérogation proposée doit être notifiée à tous les États membres, qui ont également la possibilité d'appliquer la mesure en question. Il convient donc que tous les États membres soient destinataires de la présente décision. La description de la dérogation, ainsi que des conditions s'y attachant, devrait être de nature à permettre aux autres États membres d'appliquer également cette mesure lorsqu'ils se trouvent dans la même situation, sans qu'une autre décision de la Commission soit nécessaire. Conformément à l'article 15, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008, il y a lieu que les États membres se communiquent des informations sur l'application de la mesure dès lors qu'ils l'appliquent, étant donné que cette application peut avoir des effets en dehors du territoire des États membres qui accordent la dérogation.
- (10) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité de l'Agence européenne de la sécurité aérienne,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

#### *Article premier*

Le Royaume-Uni peut délivrer des agréments dérogeant aux dispositions de la règle CAT.IDE.H. 205, point b) 2), figurant à l'annexe IV du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission aux exploitants de transport aérien commercial leur permettant de continuer à utiliser des hélicoptères de type R22 et de type R44 fabriqués par la Robinson Helicopter Corporation équipés d'un système de retenue sur les sièges des membres d'équipage de conduite consistant en une ceinture de sécurité avec baudrier. Ces agréments ne peuvent être délivrés que pour les hélicoptères de type R44 qui ont d'abord obtenu un certificat de navigabilité avant le 28 octobre 2014.

*Article 2*

Tous les États membres ont la possibilité d'appliquer la mesure visée à l'article premier. Les États membres qui appliquent cette mesure en informent la Commission, l'Agence et les autorités aéronautiques nationales.

*Article 3*

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par la Commission*  
*Siim Kallas*  
*Vice-président*