Nouveau règlement de base (UE) 2018/1139

Séminaire exploitants CAT avions 21/11/2018

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

dgac

DSAC

ENTRÉE EN VIGUEUR ET DISPOSITIONS TRANSITOIRES

- Publié le **22 août 2018**
- Entré en vigueur le **11 septembre 2018**

- Abroge le règlement 216/2008 (ancien règlement de base),
- Abroge le règlement n°3922/91(EU-OPS) à partir de la date à laquelle les nouvelles règles FTL air taxi / evasan / monopilotes seront adoptées.

STRUCTURE DU RÈGLEMENT

Chapitre I

Principes

(Art. 1 à 4)

- Objectifs
- Champ d'application
- Définitions
- Principes

Chapitre II

Gestion de la sécurité aérienne

(art. 5 à 8)

- Programme et Plan européen et nationaux pour la sécurité

Chapitre III

Exigences de fond

(art. 9 à 61)

- Navigabilité et protection de l'environnement
- Personnel naviguant
- Opérations aériennes
- Aérodromes
- ATM/ANS et Contrôleurs de la circulation aérienne
- Aéronefs sans équipage à bord
- Opérateurs des pays tiers

STRUCTURE DU RÈGLEMENT

Chapitre IV

Système conjoint de certification, de supervision et de contrôle

(art. 62à 74)

- Règles pour les autorités compétentes
- Transfert de responsabilité
- Validité et reconnaissance des certificats
- Acceptation de la certification par les pays tiers
- Mesures de sauvegarde et dérogatoires
- Echange d'informations, répertoire

Chapitre V

EUASA

(art. 75 à 126)

- Tâches et compétences
- Structure interne
- Méthodes de travail
- Financement

Chapitre VI

Dispositions finales

(art. 127 à 141)

- Procédure pour les actes délégués et d'exécution
- Sanctions
- Abrogation et amendement
- Dispositions transitoires
- Entrée en vigueur

STRUCTURE DU RÈGLEMENT

Annexes

Exigences essentielles

- I - Aéronefs exclus
- II - Navigabilité
- III - Compatibilité environnementale des produits
- IV - Personnel naviguant
- V - Opérations aériennes
- VI - Entités qualifiées
- VII - Aérodromes
- VIII - ATM/ANS et contrôleurs de la circulation aérienne
- IX - Aéronefs sans équipage à bord
- X - Tableau de correspondance entre 216/2008 et 2018/1139

ENTRÉE EN VIGUEUR ET DISPOSITIONS TRANSITOIRES

- Dispositions transitoires (article 140) :
  - Les **certificats, déclarations, CS ou autres** délivrés ou effectués conformément au 216/2008 et ses IR **restent valables** et sont réputés avoir été délivrés ou effectués conformément à la nouvelle BR.
  - **12/09/2023** au + tard (dans 5 ans): **IR du 216/2008 seront adaptées à 2018/1139**

  Jusqu'à l'adaptation : les références à « ***exploitation commerciale*** » et « ***aéronef à motorisation complexe*** » s'entendent comme des référence au 216/2008
  - 12/09/2020 au + tard (dans 2 ans) : AESA publiera des propositions de modification des 748/2012, 1321/2014, 1178/211 et 965/2012 + CS pour les adapter à l'aviation sportive et de loisir
  - Pour les drones, les dispositions pertinentes du 216/2008 continuent de s'appliquer jusqu'à ce que les DA et IA (actes délégués et règlement d'exécution) de la NBR entrent en vigueur.

CHAMP D'APPLICATION
ANNEXE I

Aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 3, point d) :

- Article 2§3 : « ***Le présent règlement ne s'applique pas****:*

[…]

d) à la conception, à la production, à la maintenance et à l'exploitation des aéronefs dont l'exploitation présente un risque faible pour la sécurité aérienne, tels qu'ils sont énumérés à l'annexe I*, ni aux personnels et organismes prenant part à ces activités, sauf si un certificat a été délivré pour les aéronefs, ou est censé avoir été délivré, conformément au règlement (CE) n° 216/2008*. »

CHAMP D'APPLICATION
ANNEXE I

Globalement, les nouveautés sont :

- **Ballons et dirigeables** de série ≤ 1200m3 air chaud ou 400 m3 de gaz sortent du périmètre de l'Agence,

- **Planeurs** ≤ 250kg (monoplace) ou 400 kg (biplace) de MTOM sortent du périmètre de l'Agence (216/2008 : 80 kg et 100kg de masse à vide),

- 560kg ≤ **Autogire** ≤ 600 kg sortent du périmètre de l'Agence,

- Pour les **ULM**, parachute à 25kg pour biplaces (216/2008 : 22,5kg pour biplaces) et flotteurs à 45kg et crédits de masse s'ajoutent.

- **Tous les drones** sont dans le champ EASA (sauf certains captifs).

NB : les aéronefs déjà certifiés sous le régime précédent restent dans le giron de l'Agence.

CHAMP D'APPLICATION

Le champ d'application (article 2) est en gros le même que le 216/2008, à quelques exceptions près.

- **Activités exclues** (article 2,3 a)) :

« *activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de contrôle des frontières, de surveillance côtière ou des activités ou services analogues […]*».

Formulation légèrement différente mais ne change rien sur le fond.

CHAMP D'APPLICATION

- Possibilité d'**opt-in** pour **certains aéronefs de l'annexe I à la demande du constructeur** si l'aéronef est produit en série et qu'il n'a pas été précédemment approuvé conformément à une réglementation nationale d'un EM (article 2.4). Opt-in complet (tous les domaines).

- Possibilité d'**opt in pour les aéronefs militaires, de douanes, de police, de SAR etc… à l'initiative de l'EM** (article 2.6) : pour navigabilité, PN ou OPS, au choix de l'EM.

CHAMP D'APPLICATION

- Possibilité d'**opt-out pour certains aéronefs légers** (article 2.8) : certains avions, hélicos et planeurs jusqu'à 600 kg/650 kg avec flotteurs.

  - "les **avions**, autres que les avions sans équipage, n'ayant **pas plus de deux places**, dont la **vitesse** mesurable **de décrochage ou** la **vitesse stabilisée minimale** de vol en configuration d'atterrissage **ne dépasse pas 45 nœuds** en vitesse calibrée et dont la masse maximale au décollage (**MTOM**), telle qu'enregistrée par l'État membre, **n'excède pas 600 kg** pour les avions non destinés à être exploités sur l'eau **ou 650 kg pour les avions destinés à être exploités sur l'eau**;"
  - "les **hélicoptères**, autres que les hélicoptères sans équipage, n'ayant **pas plus de deux places** et dont la **MTOM**, telle qu'enregistrée par l'État membre, n'excède pas **600 kg** pour les hélicoptères non destinés à être exploités sur l'eau ou **650 kg pour** les hélicoptères destinés à être **exploités sur l'eau**"
  - "les **planeurs**, autres que les planeurs sans équipage, **et les planeurs motorisés**, autres que les planeurs motorisés sans équipage, n'ayant **pas plus de deux places** et dont la **MTOM**, telle qu'enregistrée par l'État membre, n'excède pas **600 kg**."

DISPOSITIONS OPS

Section III (opérations aériennes) du chapitre III (Exigences de fond) :

- art. 29 (renvoi aux exigences essentielles de l'annexe V OPS (+ VII aérodromes et VIII GTA/SNA)),
- Art. 30 (exploitants d'aéronefs : déclaration ou certification),
- Art. 31 (IA) et 32 (DA).

Annexe V : Exigences essentielles relatives aux OPS :

Disparition des dichotomies entre aéronefs complexes / non complexes et activités commerciales / non commerciales remplacées par des exigences supplémentaires pour le TP ou les opérations en avion, hélico ou tilt rotor « *soumises à déclaration ou certification* ».

DISPOSITIONS OPS

Nouveautés :

- Les **IR** seront prises sous la forme d'**actes d'exécution (implementing act (IA))** pour l'ensemble des règles relatives aux OPS.

- **Exception** : ces IR seront prises sous la forme d'**actes délégués (delegated act (DA))** pour :
  - les **FTL** et l'approbation par l'autorité des régimes individuels de spécification de temps de vol
  - Les **modifications de l'annexe V** « *lorsqu'il y a lieu pour des raisons d'**adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique** ou pour des raisons de démonstration de conformité en matière de sécurité en rapport avec les opérations aériennes, afin d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et dans la mesure nécessaire à cet effet*. »

LES DRONES

- **Tous les drones** sont dans le champ **AESA** (sauf certains captifs).
- Section VII « Aéronefs sans équipage à bord » du chapitre III (« Exigences de fond) : art. 55 à 58
- Annexe IX
- Tant que pas de réglementation européenne, c'est la réglementation nationale qui continue à s'appliquer.

LES DRONES

Objectif de la Commission : publier règlements drone fin 2018 (avec une date d'applicabilité adaptée pour permettre aux exploitants et aux autorités de s'y préparer).

Ce dispositif européen se substituera, à son entrée en vigueur, au dispositif national, mais les autorités françaises garderont la faculté de conserver des mesures additionnelles lorsque celles-ci visent un objectif de sûreté, de sécurité nationale ou de protection de la vie privée (art.56.8).

L'ASSISTANCE EN ESCALE

L'assistance en escale (ground handling) **rentre dans le champ du 2018/1139**

: prestataires d'assistance en escale qui exerce sur un aérodrome soumis au 2018/1139).

Section IV (Aérodromes) : article 37.2 : principe de la déclaration des organismes chargés de la prestation de services d'assistance en escale.

Annexe VII (exigences essentielles relatives aux aérodromes) :

4. Services d'assistance en escale :

« ***Le prestataire de services d'assistance en escale est responsable de l'exploitation en toute sécurité*** *de ses activités sur l'aérodrome. Les responsabilités du prestataire sont les suivantes :*

[…]

c) le prestataire fournit les services d'assistance en escale ***conformément aux procédures et instructions de l'exploitant d'aéronefs*** *pour lequel il travaille*; »

+ introduction d'un SGS, système de CR d'événements, manex.

EASA : équipe dédiée (ni OPS ni aérodrome).

SYSTÈME CONJOINT DE CERTIFICATION, DE SUPERVISION ET DE CONTRÔLE DE L'APPLICATION

Possibilité pour un opérateur multinational de demander à ce que sa certification/surveillance soit effectuée par l'Agence (article 65). EM peut s'opposer à cette demande.

2 cas :

- l'organisme « *emploie ou envisage d'employer une part importante des installations et du personnel couverts par ce certificat dans un ou plusieurs autres États membres*. »

- « *2 organismes ou plus qui font partie d'un même groupement économique, qui ont chacun un principal établissement dans un État membre différent et qui sont chacun titulaires d'un certificat conformément au chapitre III ou sont éligibles pour en demander un, pour le même type d'activité aérienne*. »

DÉROGATIONS : LA TRANSITION

- Demandes en cours transmises avant le 11/09 : Commission dira si traitées conformément à 216/2008 ou à 2018/1139 (NBR).

- **14.4 :**

Les dérogations de l'article 14.4 qui sont amenées à durer au-delà du 11/09/2018 restent valides.

Toutefois, si une extension ou un renouvellement doit être effectué, il doit l'être conformément à l'article 71.1/71.2 de la NBR.

- 14.6 :

L'applicabilité générale des dérogations 14.6 par les autres EM que l'EM qui a obtenu la dérogation s'arrête le 10/09/2018 sauf si autre EM a notifié son intention de l'utiliser avant le 10/09.

Elles restent néanmoins valides pour l'EM qui a obtenu le 14.6.

ANCIEN 14.1/NOUVEAU 70 MESURES DE SAUVEGARDE

Dans l'ensemble, le **dispositif** de dérogation est **reconduit** dans ses principes pour les dérogations « 14.1 » (nouvel article 70 « mesures de sauvegarde »).

Les conditions devant être réunies pour justifier l'application de ces dispositions sont cependant précisées.

L'article prévoit explicitement la vérification par l'Agence que ces conditions sont bien réunies.

ANCIEN 14.1/NOUVEAU 70
MESURES DE SAUVEGARDE

Art 70

- EM : réaction immédiate à un problème de sécurité
- Sous les conditions : suivantes

1) Risque grave pour la sécurité requérant une action immédiate de l'EM.
2) EM ne peut pas traiter le problème de façon adéquate en conformité avec BR ou IA et DA.
3) L'action prise est proportionnée à la gravité du problème.

EM notifie

- Immédiatement (Commission, EASA, EMs)
- Au moyen du répertoire Art74

1) Les mesures prises
2) Leur durée
3) Les raisons qui les motivent

DÉROGATIONS
ANCIEN 14.4/NOUVEAU 71.1, 71.2

Le **principe** de la dérogation 14.4 est **maintenu** mais les nouvelles « 71.1 » voient leurs **critères d'appréciation précisés/durcis**, et les modalités de notification/analyse par l'Agence évoluent de façon significative.

Introduction de la notion de portée et durée limitée au « strict nécessaire », ainsi que la prévention des risques de distorsion de concurrence. Au total, la démonstration de conformité parait donc plus complexe.

DÉROGATIONS
ANCIEN 14.4/NOUVEAU 71.1, 71.2

Principale nouveauté :

Toutes les dérogations doivent être **notifiées**, quelle que soit leur durée.

En revanche, l'Agence n'est tenue de procéder à l'**analyse** détaillée décrite au 71.2 (reco à Commission) que pour les dérogations d'une portée de **+ de 8 mois**.

Il conviendra d'observer attentivement la pratique de l'Agence et de la Commission vis-à-vis des dérogations notifiées de durée inférieure, tout particulièrement en cas de désaccord.

DÉROGATIONS
ANCIEN 14.4/NOUVEAU 71.1

Art 71(1)

- EM peut accorder une dérogation aux exigences de la section III sauf les exigences essentielles , ainsi qu'aux AE ou AD si:
- circonstances imprévisibles urgentes ou
- besoins opérationnels urgents
- Conditions :

1) Impossible d'agir de manière adéquate en conformité avec les exigences applicables;
2) la sécurité, la protection de l'environnement et la conformité avec les exigences essentielles applicables sont garantis, si nécessaire par l'application de mesures d'atténuation;
3) l'État membre a atténué toute distorsion possible des conditions du marché
4) la dérogation est d'une portée et d'une durée limitées au strict nécessaire et est appliquée d'une manière non discriminatoire.

EM notifie

- Immédiatement (Commission, EASA, EMs)
- Au moyen du répertoire Art74

1) Les mesures prises
2) Leur durée
3) Les raisons qui les motivent
4) Les mesures d'atténuation

DÉROGATIONS
ANCIEN 14.6/NOUVEAU 71.3 ?

Le principe des anciennes « 14.6 » ne se retrouve pas dans le nouveau dispositif.

Article 71.3 :

Initiative de l'Etat qui déclenche un processus qui conduit in fine la Commission à lancer, ou pas, une **modification du DA ou l'IA concerné**.

Uniquement pour les situations où les moyens de conformité imaginés par l'EM présentent des « ***avantages significatifs en termes de sécurité*** *(…)* ***ou d'efficacité*** *pour les personnes (…) ou pour les autorités concernées (…)* », alors que le « 14.6 » visait de façon plus générale les situations où un niveau de protection équivalent pouvait être obtenu par d'autres moyens.

DÉROGATIONS
ANCIEN 14.6/NOUVEAU 71.3 ?

Ce « 71.3 » apparait moins comme une mesure de dérogation que comme une procédure de saisine de l'Agence et de la Commission, pour les cas où un moyen alternatif permet un gain significatif de sécurité et/ou d'efficacité.

Dans la version anglaise, l'article 71 est dénommé « «flexibility provisions », qui a finalement été traduit par « mesures dérogatoires » (ce qui est contestable).

Question : comment faire en attendant une modification des DA/IA ?

DÉROGATIONS
71.3 : DEMANDE DE MODIFICATION DES AE OU AD

Art 71(3)

EM considère que la conformité avec les exigences essentielles (annexes) peut être démontrée par d'autres moyens que ceux prévus dans les AE ou AD

ces moyens présentent des avantages significatifs en termes de sécurité de l'aviation civile ou d'efficacité pour l'usager ou pour l'autorité

EM peut soumettre

- A la Commission et à l'AESA
- Au moyen du répertoire de l'article 74
- Une demande motivée de modification de l'AE ou AD

1) EASA adresse une recommandation à la Commission si les conditions sont remplies.
2) La Commission , prenant en compte la reco AESA, envisage la modification de l'IA ou DA.

DÉVIATIONS FTL

Article 76(7) (équivalent Art. 22 du 216/2008)

L'Agence émet des avis sur les régimes individuels de spécification de temps de vol proposés par les EM en application des DA adoptés conformément à l'article 32 § 1 b) qui s'écartent des spécifications de certification adoptées par l'Agence.

ART 76(7): DÉVIATION AUX IFTSS

Art 76(7)

- EML propose un régime individuel de spécification de temps de vol
- EASA émet un avis

1) ARO.OPS.235 : requiert que cela soit traité en vertu de l'article 22 du 216/2008.
2) ARO.OPS.235 doit être modifié.
3) En attendant, un modus operandi a été proposé (statu quo).
4) ED Decision N° 2014/193/E sera modifiée.

LE RÉPERTOIRE (ART. 74)

- **Pour l'instant, ce répertoire n'existe pas**. Des travaux vont être lancés prochainement par l'Agence pour en définir le contenu et les principes de fonctionnement, avant que puisse en être lancée la définition technique.
- Dans l'attente, les échanges avec l'Agence continueront à être effectués selon les modalités actuelles (courrier, courrier électronique).
- Un agent de la DSAC fera partie du groupe de travail européen sur le sujet.

MODIFICATION DU 1008/2008 (ART. 134)

Modification de l'article 6 du 1008/2008 :

Désormais, les CTA et les licences d'exploitation pourront être délivrés par 2 autorités différentes (avec l'instauration d'un devoir de communication entre ces autorités).

Modification de l'article 12§1 du 1008/2008 :

Désormais, les aéronefs utilisés par un transporteur communautaire sont **immatriculés soit sur registre de l'Etat** qui délivre la licence d'exploitation, **soit sur registre d'un autre EM**.

Si ces aéronefs sont utilisés dans le cadre d'une **location** (wet ou dry), ils **peuvent être immatriculés même dans un Etat 1/3**.

Merci pour votre écoute !