

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) 2015/445 DE LA COMMISSION

du 17 mars 2015

modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 en ce qui concerne les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile

(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/CE ⁽¹⁾, et notamment son article 7, paragraphe 6, et son article 8, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

- (1) le règlement (UE) n° 1178/2011 ⁽²⁾ de la Commission établit les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile.
- (2) Certains États membres ont constaté que certaines exigences du règlement (UE) n° 1178/2011 imposent, à eux-mêmes ou à d'autres parties, une charge administrative ou économique induue ou disproportionnée et ont fait part de leur intention d'accorder des agréments dérogatoires à certaines exigences conformément à l'article 14, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 216/2008.
- (3) Les agréments dérogatoires proposés ont fait l'objet d'une analyse par l'Agence européenne de la sécurité aérienne, laquelle analyse a abouti à une recommandation à la Commission sur la conformité des agréments aux conditions applicables.
- (4) Des États membres et des parties prenantes du secteur de l'aviation générale ont également recensé certaines exigences qui sont jugées disproportionnées par rapport aux activités concernées et aux risques associés.
- (5) Un certain nombre d'erreurs d'ordre rédactionnel entraînant des difficultés involontaires de mise en œuvre ont également été relevées dans le règlement (UE) n° 1178/2011.
- (6) Il convient par conséquent de modifier les exigences définies dans le règlement (UE) n° 1178/2011 pour y introduire les dérogations ayant une incidence nette en matière de réglementation, introduire certaines dispenses concernant l'aviation générale et corriger les erreurs d'ordre rédactionnel.
- (7) En outre, sur la base du retour d'information d'États membres et de parties prenantes, il a été établi que les exigences de l'annexe VII du règlement (UE) n° 1178/2011 peuvent être disproportionnées par rapport à l'activité, et au risque associé, des organismes qui dispensent une formation uniquement en vue de la délivrance de licences de pilote d'aéronef léger, de pilote privé, de pilote de ballon et de pilote de planeur.

⁽¹⁾ JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

- (8) Les États membres et les parties prenantes conviennent qu'il faut donc prévoir davantage de temps pour élaborer un ensemble de règles plus appropriées à l'aviation générale, qui soient mieux adaptées aux activités de ce secteur de l'aviation sans porter atteinte aux normes de sécurité.
- (9) De plus, afin de laisser le temps nécessaire à l'élaboration de ces règles, il convient de repousser au 8 avril 2018 la date d'application des dispositions de l'annexe VII du règlement (UE) n° 1178/2011 concernant les organismes dispensant une formation uniquement en vue de la délivrance de licences nationales éligibles à la conversion en licences «partie FCL» de pilote d'aéronef léger, de pilote de ballon et de pilote de planeur.
- (10) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) n° 1178/2011 en conséquence.
- (11) Comme le règlement (UE) n° 290/2012 de la Commission ⁽¹⁾, qui modifie le règlement (UE) n° 1178/2011, contient une disposition autonome sur la date d'application des dispositions des annexes VI et VII du règlement (UE) n° 1178/2011, il convient également de le modifier par souci de sécurité juridique et de clarté.
- (12) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de l'Agence européenne de la sécurité aérienne institué par l'article 65 du règlement (CE) n° 216/2008,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission est modifié comme suit:

1) À l'article 8, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Sans préjudice de l'article 12 du règlement (CE) n° 216/2008, et en l'absence d'accords conclus entre l'Union et un pays tiers sur l'octroi des licences de pilote, les États membres peuvent accepter les licences, qualifications ou certificats de pays tiers, ainsi que les certificats médicaux associés délivrés par des pays tiers ou en leur nom, conformément aux dispositions de l'annexe III du présent règlement.»

2) À l'article 10 bis, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Les organismes de formation conformes au JAR sont autorisés à dispenser des formations en vue de la délivrance d'une licence "partie FCL" de pilote privé, des qualifications associées figurant dans l'enregistrement et d'une licence de pilote d'aéronef léger jusqu'au 8 avril 2018 sans se conformer aux dispositions des annexes VI et VII, à condition qu'ils aient été enregistrés avant le 8 avril 2015.»

3) L'article 12 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions suivantes de l'annexe I jusqu'au 8 avril 2015:

- a) les dispositions relatives aux licences de pilote d'aéronefs à sustentation motorisée et de dirigeables;
- b) les dispositions du point FCL.820;
- c) dans le cas d'hélicoptères, les dispositions de la sous-partie J, point 8;
- d) les dispositions de la sous-partie J, point 11.»

b) le paragraphe 2 bis suivant est inséré:

«2 bis. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions suivantes de l'annexe I jusqu'au 8 avril 2018:

- a) les dispositions relatives aux licences de pilote de planeurs et de ballons;
- b) les dispositions de la sous-partie B;

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 290/2012 de la Commission du 30 mars 2012 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 100 du 5.4.2012, p. 1).

- c) les dispositions des points FCL.800, FCL.805 et FCL.815;
- d) les dispositions de la sous-partie J, point 10.»
- c) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:
 - «4. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions du présent règlement aux pilotes titulaires d'une licence et d'un certificat médical associé délivrés par un pays tiers participant à l'exploitation non commerciale d'aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) ou c), du règlement (CE) n° 216/2008 jusqu'au 8 avril 2016.»
- 4) Les annexes I, II, III, VI et VII sont modifiées conformément aux annexes du présent règlement.

Article 2

À l'article 2, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 290/2012 de la Commission, le point f) est supprimé.

Article 3

1. Le présent règlement entre en vigueur le 8 avril 2015.
2. Par dérogation au paragraphe 1, les modifications apportées aux dispositions des points FCL315.A, FCL.410.A et FCL.725.A de l'annexe I s'appliquent à partir du 8 avril 2018.
3. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions des annexes VI et VII aux organismes dispensant une formation uniquement en vue de la délivrance d'une licence nationale éligible, conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 1178/2011, à la conversion en licence «partie FCL» de pilote d'aéronef léger, de pilote de planeur ou de pilote de ballon jusqu'au 8 avril 2018.

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

Fait à Bruxelles, le 17 mars 2015.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE I

L'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011 est modifiée comme suit:

1) Le paragraphe FCL.065 est remplacé par le texte suivant:

«FCL.065 Restrictions des privilèges des titulaires d'une licence âgés de 60 ans ou plus pour le transport aérien commercial

- a) 60-64 ans. Avions et hélicoptères. Le titulaire d'une licence de pilote qui a atteint l'âge de 60 ans ne pourra agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial que s'il fait partie d'un équipage multipilote.
- b) 65 ans. Le titulaire d'une licence de pilote, sauf s'il s'agit du titulaire d'une licence de pilote de ballon ou de planeur, qui a atteint l'âge de 65 ans ne pourra agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial.
- c) 70 ans. Le titulaire d'une licence de pilote de ballon ou de planeur qui a atteint l'âge de 70 ans ne pourra agir en tant que pilote d'un ballon ou d'un planeur exploité pour le transport aérien commercial.»

2) Le paragraphe FCL.105.B est remplacé par le texte suivant:

«FCL.105.B LAPL(B) — Privilèges

Les privilèges du titulaire d'une LAPL pour ballons permettent d'agir en tant que PIC sur des ballons à air chaud ou des dirigeables à air chaud ayant une enveloppe d'une capacité maximale de 3 400 m³ ou sur des ballons à gaz ayant une enveloppe d'une capacité maximale de 1 260 m³, qui transportent un maximum de 3 passagers, de manière à ne jamais dépasser un total de 4 personnes à bord du ballon.»

3) Au paragraphe FCL.210.A, le point a) est remplacé par le texte suivant:

- «a) Les candidats à une PPL(A) devront avoir effectué au moins 45 heures d'instruction au vol sur avions ou TMG, dont 5 heures peuvent avoir été effectuées sur un FSTD, avec au moins:
 - 1) 25 heures d'instruction au vol en double commande; et
 - 2) 10 heures de vol en solo supervisé, comportant au minimum 5 heures de vol en campagne en solo avec au moins 1 vol en campagne d'un minimum de 270 km (150 NM), au cours duquel 1 atterrissage avec arrêt complet doit être effectué sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ.»

4) Le paragraphe FCL.230.B est remplacé par le texte suivant:

«FCL.230.B BPL — Exigences en termes d'expérience récente

- a) Les titulaires d'une BPL n'exerceront les privilèges de leur licence qu'après avoir effectué, dans une classe de ballons au cours des 24 derniers mois, au moins:
 - 1) 6 heures de vol en tant que PIC, avec 10 décollages et atterrissages; et
 - 2) 1 vol d'entraînement avec un instructeur dans un ballon de la classe appropriée;
 - 3) en outre, des pilotes qualifiés pour piloter plus d'une classe de ballons devront, pour exercer leurs privilèges dans une autre classe, avoir à leur actif au moins 3 heures de vol dans ladite classe au cours des 24 derniers mois, avec 3 décollages et atterrissages.
- b) Les titulaires d'une BPL ne piloteront qu'un ballon du même groupe que le ballon dans lequel le vol d'entraînement a été effectué, ou d'un groupe de ballons ayant une taille d'enveloppe inférieure.
- c) Les titulaires d'une BPL qui ne satisfont pas aux exigences du point a) devront, avant de reprendre l'exercice de leurs privilèges:
 - 1) réussir un contrôle de compétences avec un examinateur dans un ballon de la classe appropriée; ou
 - 2) effectuer le temps de vol ou les décollages et atterrissages additionnels, en vol à double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur, afin de satisfaire aux exigences du point a).

- d) Dans le cas prévu au point c) 1), le titulaire de la BPL ne pilotera qu'un ballon du même groupe que le ballon pour lequel le contrôle de compétences a été effectué, ou d'un groupe de ballons ayant une taille d'enveloppe inférieure.»
- 5) À la section 2 «Exigences particulières pour la catégorie d'avions» de la sous-partie D, le paragraphe FCL.315.À CPL suivant est ajouté:

«FCL.315.À CPL — Cours de formation

L'instruction théorique et l'instruction au vol pour la délivrance d'une CPL(A) devront comprendre une formation à la prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle.»

- 6) Au paragraphe FCL.410.A, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) Cours. Les candidats à une MPL devront avoir suivi une instruction théorique et une instruction au vol auprès d'un ATO, conformément à l'appendice 5 de la présente partie. L'instruction théorique et l'instruction au vol pour la délivrance d'une MPL devront comprendre une formation à la prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle.»
- 7) Au paragraphe FCL.725.A, le point c) suivant est ajouté:
- «c) Avions multipilotes. Le cours de formation pour la délivrance d'une qualification de type d'avion multipilote devra comprendre l'instruction théorique et l'instruction au vol concernant la prévention et la récupération à la suite d'une perte de contrôle.»
- 8) Au paragraphe FCL.740.A, le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) Prorogation des qualifications de classe monopilote monomoteur.
- 1) Qualifications de classe d'avion monomoteur à pistons et qualifications de TMG. En cas de prorogation des qualifications de classe d'avions monopilotes monomoteurs à pistons ou des qualifications de classe de TMG, le candidat devra:
 - i) au cours des 3 mois précédant la date d'expiration de la qualification, réussir, avec un examinateur, un contrôle de compétences dans la classe concernée, conformément à l'appendice 9 de la présente partie; ou
 - ii) au cours des 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification, accomplir 12 heures de vol dans la classe concernée, avec:
 - 6 heures de vol en tant que PIC,
 - 12 décollages et 12 atterrissages, et
 - une formation de remise à niveau d'au moins 1 heure du temps de vol total avec un instructeur de vol (FI) ou un instructeur de qualification de classe (CRI). Les candidats seront exemptés de cette formation s'ils ont réussi un contrôle de compétences pour la qualification de classe ou de type, un examen pratique ou une évaluation des compétences pour toute autre classe ou tout autre type d'avion.
 - 2) Lorsque les candidats sont titulaires d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (terre) et d'une qualification de TMG, ils peuvent satisfaire aux exigences du point 1) dans l'une des classes ou une association des deux et obtenir la prorogation des deux qualifications.
 - 3) Avions monopilotes monomoteurs à turbopropulseurs. En cas de prorogation de qualifications de classe monomoteur à turbopropulseurs, les candidats devront, au cours des 3 mois précédant la date d'expiration de la qualification, réussir, avec un examinateur, un contrôle de compétences dans la classe concernée conformément à l'appendice 9 de la présente partie.
 - 4) Lorsque les candidats sont titulaires d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (terre) et d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (mer), ils peuvent satisfaire aux exigences du point 1) ii) dans l'une des classes ou une association des deux et obtenir la prorogation des deux qualifications. Au moins 1 heure du temps de vol en tant que PIC requis et 6 des 12 décollages et atterrissages requis devront être effectués dans chaque classe.»
- 9) Au paragraphe FCL.825, le point g), paragraphe 6), est remplacé par le texte suivant:
- «6. Pour une EIR multimoteur, le contrôle de compétences avant prorogation ou renouvellement et le vol d'entraînement requis en vertu du point g) 2) ii) doivent avoir été effectués à bord d'un avion multimoteur. Si le pilote est également titulaire d'une EIR monomoteur, ce contrôle de compétences permettra également d'obtenir la prorogation ou le renouvellement de l'EIR monomoteur. Le vol d'entraînement effectué à bord d'un avion multimoteur devra aussi satisfaire aux exigences du vol d'entraînement prévu pour une EIR monomoteur.»

10) Au paragraphe FCL.915, le point d) suivant est ajouté:

«d) Les crédits pour l'extension à d'autres types devront tenir compte des éléments pertinents définis dans les données d'adéquation opérationnelle conformément à la partie 21.»

11) Le point FCL.945 suivant est ajouté:

«FCL.945 Obligations des instructeurs

Une fois effectué le vol d'entraînement pour la prorogation d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons ou de TMG conformément au paragraphe FCL.740.A, point b) 1), et seulement au cas où tous les autres critères de prorogation requis audit paragraphe sont remplis, l'instructeur mentionne sur la licence du candidat la nouvelle date d'expiration de la classification ou de l'autorisation, s'il est expressément autorisé à le faire par l'autorité compétente responsable de la licence.»

12) Le paragraphe FCL.910.TRI est modifié comme suit:

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

«b) TRI pour avions et pour aéronefs à sustentation motorisée — TRI(A) et TRI(PL). Les privilèges d'un TRI sont restreints au type d'avion ou d'aéronef à sustentation motorisée dans lequel la formation et l'évaluation de compétences ont été effectuées. Sauf disposition contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la partie 21, les privilèges d'un TRI seront étendus à d'autres types lorsque le TRI aura:

- 1) effectué, au cours des 12 mois précédant l'introduction de la demande, au moins 15 étapes comportant des décollages et atterrissages sur le type d'aéronef applicable, dont 7 étapes peuvent avoir été effectuées dans un FFS;
- 2) effectué l'entraînement technique et l'instruction au vol qui font partie du cours TRI pertinent;
- 3) réussi les sections pertinentes de l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935, afin de démontrer à un FIE ou un TRE qualifié conformément à la sous-partie K son aptitude à dispenser une instruction à un pilote pour atteindre le niveau requis en vue de la délivrance d'une qualification de type, y compris une instruction portant sur les procédures avant le vol et après le vol et une instruction théorique.»

b) au point c), le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«c) TRI pour hélicoptères — TRI(H)

- 1) Les privilèges d'un TRI(H) sont restreints au type d'hélicoptère dans lequel l'examen pratique a été passé pour la délivrance de la qualification TRI. Sauf disposition contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la partie 21, les privilèges d'un TRI seront étendus à d'autres types lorsque le TRI aura:
 - i) accompli la partie technique relative au type approprié du cours de qualification TRI sur le type applicable d'hélicoptère ou dans un FSTD représentant ledit type;
 - ii) dispensé au moins 2 heures d'instruction au vol sur le type applicable, sous la supervision d'un TRI(H) dûment qualifié; et
 - iii) réussi les sections pertinentes de l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935, afin de démontrer à un FIE ou un TRE qualifié conformément à la sous-partie K son aptitude à dispenser une instruction à un pilote pour atteindre le niveau requis en vue de la délivrance d'une qualification de type, y compris une instruction portant sur les procédures avant le vol et après le vol et une instruction théorique.»

13) Au paragraphe FCL.905.CRI, point a), le point 3 suivant est ajouté:

«3) l'extension de privilèges LAPL(A) à une autre classe ou variante d'avion.»

14) Au paragraphe FCL.1005, le point a) 1, est remplacé par le texte suivant:

«1) auxquels ils ont dispensé plus de 25 % de l'instruction au vol requise pour la licence, la qualification ou l'autorisation pour laquelle les candidats passent l'examen pratique ou l'évaluation de compétences; ou;

15) Au paragraphe FCL.1005.CRE, le point c) suivant est ajouté:

«c) des examens pratiques pour l'extension de privilèges LAPL(A) à une autre classe ou variante d'avion.»

16) La section A de l'appendice 1 est modifiée comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«A. OBTENTION DE CRÉDITS DE CONNAISSANCES THÉORIQUES POUR LA DÉLIVRANCE D'UNE LICENCE DE PILOTE — PASSERELLES ET CONDITIONS D'EXAMEN»;

b) le paragraphe 1.2 est remplacé par le texte suivant:

«1.2. Sans préjudice du paragraphe précédent, pour la délivrance d'une LAPL, PPL, BPL ou SPL, le titulaire d'une licence dans une autre catégorie d'aéronef devra suivre une instruction théorique et être reçu à des examens théoriques correspondant au niveau approprié, sur les sujets suivants:

- principes du vol,
- procédures opérationnelles,
- performances et préparation du vol,
- connaissance générale de l'aéronef,
- navigation.»

c) le paragraphe 1.4 suivant est ajouté:

«1.4. Nonobstant le paragraphe 1.2, pour la délivrance d'une LAPL(A), le titulaire d'une LAPL(S) avec extension TMG devra justifier d'un niveau adéquat de connaissances théoriques de la classe d'avion monomoteur à pistons (terre) conformément au paragraphe FCL.135.A, point a) 2).»

17) À l'appendice 6, la section A bis est modifiée comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. L'objectif du cours modulaire de formation au vol fondé sur les compétences consiste à former des titulaires de PPL ou de CPL en vue de la qualification de vol aux instruments, en tenant compte des instructions au vol aux instruments qu'ils ont précédemment reçues et de leur expérience en la matière. Il est conçu pour fournir le niveau de compétences nécessaire pour exploiter des aéronefs en IFR et en IMC. Le cours est dispensé au sein d'un ATO ou consiste en l'association d'une instruction au vol aux instruments dispensée par un IRI(A) ou un FI(A) détenteur des privilèges requis pour dispenser une formation à l'IR et d'une instruction au vol dispensée au sein d'un ATO.»

b) le paragraphe 6 est modifié comme suit:

i) au point a) i), le point B) est remplacé par le texte suivant:

«B) acquis au préalable une expérience du vol aux instruments en tant que PIC à bord d'avions, en vertu d'une qualification lui conférant les privilèges requis pour voler en IFR et en IMC,»

ii) au point b) i), le point B) est remplacé par le texte suivant:

«B) acquis au préalable une expérience du vol aux instruments en tant que PIC à bord d'avions, en vertu d'une qualification lui conférant les privilèges requis pour voler en IFR et en IMC,»

18) À la section A de l'appendice 9, les paragraphes 4 et 5 sont remplacés par le texte suivant:

«4. Sauf disposition contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la partie 21, le programme d'instruction au vol, l'examen pratique et le contrôle de compétences devront être conformes au présent appendice. Lesdits programme, examen et contrôle peuvent être réduits en cas d'octroi de crédits à la suite d'une expérience antérieure sur des types d'aéronefs similaires, comme prévu dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la partie 21.

5. Sauf en cas d'examen pratique pour la délivrance d'une ATPL, lorsqu'il en est disposé ainsi dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la partie 21 pour l'aéronef spécifique, des crédits peuvent être octroyés pour des rubriques de l'examen pratique communes à d'autres types ou d'autres variantes pour lesquels le pilote est qualifié.»

ANNEXE II

À la section A de l'annexe II du règlement (UE) n° 1178/2011, le paragraphe 1, point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) satisfaire aux exigences présentées dans le tableau ci-dessous:

Licence nationale détenue	Nombre total d'heures de vol d'expérience	Exigences additionnelles	Licence "partie FCL" de remplacement et conditions (<i>le cas échéant</i>)	Suppression de conditions	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 en tant que PIC sur avions multipilotes	Aucune	ATPL(A)	Sans objet	a)
ATPL(A)	> 1 500 sur avions multipilotes	Aucune	Comme au point c) 4)	Comme au point c) 5)	b)
ATPL(A)	> 500 sur avions multipilotes	Démontrer une connaissance de la préparation du vol et des performances comme exigé au paragraphe FCL.515	ATPL(A), avec qualification de type restreinte aux privilèges de copilote	Démontrer une aptitude à agir en tant que PIC comme requis par l'appendice 9 de la partie FCL	c)
CPL/IR(A) et avoir réussi un examen théorique ATPL de l'OACI dans l'État membre qui a délivré la licence		i) démontrer une connaissance de la préparation du vol et des performances comme exigé au paragraphe FCL.310 et au paragraphe FCL.615, point b); ii) satisfaire aux autres exigences du paragraphe FCL.720.A, point c)	CPL/IR(A) crédit pour la partie théorique de l'ATPL	Sans objet	d)
CPL/IR(A)	> 500 sur des avions multipilotes, ou en exploitations multipilotes sur des avions monopilotes CS-23 commuter ou équivalents conformément aux exigences applicables de la partie CAT et de la partie ORO relatives au transport aérien commercial	i) être reçu à un examen de connaissances ATPL(A) dans l'État membre qui a délivré la licence (*); ii) satisfaire aux autres exigences du paragraphe FCL.720.A, point c)	CPL/IR(A) crédit pour la partie théorique de l'ATPL	Sans objet	e)
CPL/IR(A)	> 500 en tant que PIC sur avions monopilotes	Aucune	CPL/IR(A), avec qualifications de classe et qualifications de type restreintes aux avions monopilotes	Obtenir une qualification de type multipilote conformément à la partie FCL	f)

Licence nationale détenue	Nombre total d'heures de vol d'expérience	Exigences additionnelles	Licence "partie FCL" de remplacement et conditions (<i>le cas échéant</i>)	Suppression de conditions	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	< 500 en tant que PIC sur avions monopilotes	Démontrer une connaissance de la préparation du vol et des performances correspondant au niveau CPL/IR	Comme au point 4) f)	Comme au point 5) f)	g)
CPL(A)	> 500 en tant que PIC sur avions monopilotes	Qualification de vol de nuit, si applicable	CPL(A), avec qualifications de type/classe restreintes aux avions monopilotes		h)
CPL(A)	< 500 en tant que PIC sur avions monopilotes	i) qualification de vol de nuit, si applicable; ii) démontrer une connaissance de la préparation du vol et des performances comme exigé au paragraphe FCL.310	Comme au point 4) h)		i)
PPL/IR(A)	≥ 75 de vol aux instruments		PPL/IR(A) (IR restreinte à la PPL)	Démontrer une connaissance de la préparation du vol et des performances comme exigé au paragraphe FCL.615, point b)	j)
PPL(A)	≥ 70 sur avions	Démontrer l'utilisation des équipements de radionavigation	PPL(A)		k)

(*) Les titulaires d'une CPL(A) déjà détenteurs d'une qualification de type pour un avion multipilote ne sont pas astreints à donner la preuve de l'examen théorique ATPL(A) tant qu'ils continuent à voler sur ledit type d'avion, mais ils ne recevront aucun crédit pour la partie théorique de l'ATPL(A) dans le cadre d'une licence "partie FCL". S'ils ont besoin d'une autre qualification de type pour un avion multipilote différent, ils doivent remplir les conditions de la colonne 3), ligne e), point i), du tableau ci-dessus.»

ANNEXE III

L'annexe III du règlement (UE) n° 1178/2011 est modifiée comme suit:

1) À la section A «VALIDATION DE LICENCES», le paragraphe 3, point f), est remplacé par le texte suivant:

«f) Dans le cas d'hélicoptères, satisfaire aux exigences en matière d'expérience présentées dans le tableau ci-dessous:

Licence détenue	Nombre total d'heures de vol d'expérience	Privilèges	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) IR valide	> 1 000 en tant que PIC sur hélicoptères multipilotes	Transport aérien commercial sur hélicoptères multipilotes en tant que PIC en exploitation VFR et IFR	a)
ATPL(H) sans privilèges IR	> 1 000 en tant que PIC sur hélicoptères multipilotes	Transport aérien commercial sur hélicoptères multipilotes en tant que PIC en exploitation VFR	b)
ATPL(H) IR	> 1 000 en tant que pilote sur hélicoptères multipilotes	Transport aérien commercial sur hélicoptères multipilotes en tant que copilote en exploitation VFR et IFR	c)
ATPL(H) sans privilèges IR	> 1 000 en tant que pilote sur hélicoptères multipilotes	Transport aérien commercial sur hélicoptères multipilotes en tant que copilote en exploitation VFR	d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 en tant que pilote sur hélicoptères multipilotes	Transport aérien commercial sur hélicoptères multipilotes en tant que copilote	e)
CPL(H)/IR	> 1 000 en tant que PIC en transport aérien commercial depuis l'obtention d'une qualification IR	Transport aérien commercial sur hélicoptères monopilotes en tant que PIC	f)
ATPL(H) avec ou sans privilèges IR(H), CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 sur hélicoptères autres que ceux certifiés selon CS-27/29 ou équivalent, dont 200 dans la fonction pour laquelle la validation est souhaitée et 50 dans ladite fonction au cours des 12 derniers mois	Exercice de privilèges dans des hélicoptères exploités à d'autres fins que le transport aérien commercial	g)

(*) Les titulaires d'une CPL(H)/IR sur hélicoptères multipilotes devront avoir démontré un niveau de connaissances ATPL(H) OACI avant d'obtenir la validation.»

2) À la section A «VALIDATION DE LICENCES», le paragraphe 6, point b), est remplacé par le texte suivant:

«b) être employé, directement ou indirectement, par un constructeur d'aéronefs ou une autorité de l'aviation.»

3) À la section A «VALIDATION DE LICENCES», les paragraphes 7 et 8 suivants sont ajoutés:

«7. Nonobstant les dispositions des paragraphes ci-dessus, les États membres peuvent, pour des vols de compétition ou de démonstration d'une durée limitée, accepter une licence délivrée par un pays tiers autorisant son détenteur à exercer les privilèges d'une PPL, SPL ou BPL à condition que:

a) avant la manifestation, l'organisateur des vols de compétition ou de démonstration fournisse à l'autorité compétente des preuves suffisantes concernant la façon dont il garantira que le pilote est habitué aux informations de sécurité pertinentes et saura gérer tout risque associé aux vols; et

b) le candidat soit titulaire d'une licence appropriée et d'un certificat médical ainsi que des qualifications associées ou de qualifications délivrées conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago.

8. Nonobstant les dispositions des paragraphes ci-dessus, les États membres peuvent, pour des tâches non commerciales spécifiques, accepter une PPL, SPL ou BPL, délivrée par un pays tiers conformément aux exigences de l'annexe 1 de la convention de Chicago, pour une durée maximale de 28 jours par année civile à condition que le candidat:
- a) soit titulaire d'une licence appropriée et d'un certificat médical ainsi que des qualifications associées ou de qualifications délivrées conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago; et
 - b) ait effectué au moins un vol de familiarisation avec un instructeur qualifié avant d'accomplir les tâches spécifiques de durée limitée.»
-

ANNEXE IV

L'annexe VI du règlement (UE) n° 1178/2011 est modifiée comme suit:

1) Au paragraphe ARA.GEN.305, le point c bis) suivant est inséré:

«c bis) Nonobstant le point c), pour les organismes qui dispensent uniquement une formation en vue de la délivrance d'une LAPL, PPL, SPL ou BPL et des qualifications et autorisations associées, il est appliqué un cycle de planification de la surveillance de 48 mois au maximum. Le cycle de planification de la surveillance est écourté s'il est prouvé que le niveau de performance de l'organisme en matière de sécurité a baissé.

Le cycle de planification de la surveillance peut être prolongé jusqu'à 72 mois au maximum si l'autorité compétente a établi que, au cours des 48 mois précédents:

- 1) l'organisme a démontré son efficacité en matière d'identification des dangers pour la sécurité aéronautique et de gestion des risques associés, comme le prouvent les conclusions du bilan annuel effectué conformément au paragraphe ORA.GEN.200, point c);
- 2) l'organisme a constamment maîtrisé toutes les modifications conformément au paragraphe ORA.GEN.130, comme le prouvent les conclusions du bilan annuel effectué conformément au paragraphe ORA.GEN.200, point c);
- 3) aucune constatation de niveau 1 n'a été émise; et
- 4) toutes les actions correctives ont été mises en œuvre dans le laps de temps imparti ou prolongé par l'autorité compétente, tel que défini au paragraphe ARA.GEN.350, point d) 2).»

2) Au paragraphe ARA.FCL.200, le point d) suivant est ajouté:

«d) Mentions de validation portées sur les licences par des instructeurs. Avant d'autoriser spécifiquement certains instructeurs à proroger une qualification de classe monomoteur à pistons ou TMG, l'autorité compétente élabore des procédures adéquates.»

3) Le point ARA.MED.330 suivant est ajouté:

«ARA.MED.330 Circonstances médicales particulières

- a) Lorsque sont identifiés des techniques, traitements ou procédés médicaux nouveaux qui peuvent justifier de soumettre à une évaluation d'aptitude des candidats qui, autrement, ne satisferaient pas aux exigences, des recherches peuvent être effectuées en vue de réunir des preuves de l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence.
- b) Afin d'entreprendre ces recherches, une autorité compétente, en coopération avec au moins une autre autorité compétente, peut mettre au point et évaluer un protocole d'examen médical sur la base duquel ces autorités compétentes peuvent délivrer un nombre défini de certificats médicaux de pilotes assortis de limites appropriées.
- c) Les AeMC et AME ne peuvent délivrer de certificats médicaux sur la base d'un protocole de recherche que s'ils en ont reçu l'instruction de l'autorité compétente.
- d) Le protocole doit faire l'objet d'un accord entre les autorités compétentes concernées et comprendre au minimum:
 - 1) une évaluation des risques;
 - 2) une analyse et une évaluation des publications afin de prouver que la délivrance d'un certificat médical basé sur le protocole de recherche ne compromettrait pas l'exercice en toute sécurité des privilèges de la licence;
 - 3) des critères détaillés de sélection des pilotes à inclure dans le protocole;
 - 4) les limites qui seront mentionnées sur le certificat médical;
 - 5) les procédures de contrôle à mettre en œuvre par les autorités compétentes concernées;
 - 6) la détermination de points d'arrivée pour mettre un terme au protocole.
- e) Le protocole doit être conforme aux principes éthiques pertinents.
- f) L'exercice des privilèges de la licence par les titulaires disposant d'un certificat médical délivré sur la base du protocole est limité aux vols effectués à bord d'aéronefs enregistrés dans les États membres participant au protocole de recherche. Cette limitation doit être mentionnée sur le certificat médical.

- g) Les autorités compétentes participantes:
- 1) fournissent à l'Agence
 - i) le protocole de recherche avant sa mise en œuvre;
 - ii) les coordonnées et fonctions de la personne de contact désignée par chaque autorité compétente participante;
 - iii) des comptes rendus documentés des évaluations régulières de son efficacité;
 - 2) fournissent aux AeMC et AME de leur juridiction, pour information, les détails du protocole avant sa mise en œuvre.»
- 4) L'appendice I est remplacé par le texte suivant:

«Appendice I

Licence de membre d'équipage de conduite

La licence de membre d'équipage de conduite délivrée par un État membre selon la partie FCL est conforme aux spécifications suivantes:

- a) Contenu. Le numéro de rubrique indiqué est toujours imprimé avec l'en-tête de la rubrique. Les rubriques I à XI sont "permanentes" et les rubriques XII à XIV sont "variables" et peuvent apparaître sur une partie séparée ou détachable du formulaire principal. Toute partie séparée ou détachable est clairement identifiable comme faisant partie de la licence.
- 1) Rubriques permanentes:
 - I) état de délivrance de la licence;
 - II) titre de la licence;
 - III) numéro de série de la licence commençant par le code de pays UN de l'État dans lequel la licence a été délivrée, suivi par "FCL" et une séquence de numéros et/ou de lettres, en chiffres arabes et caractères latins;
 - IV) nom du titulaire (en caractères latins, même si les caractères de la langue nationale ne sont pas latins);
 - IV bis) date de naissance;
 - V) adresse du titulaire;
 - VI) nationalité du titulaire;
 - VII) signature du titulaire;
 - VIII) autorité compétente et, le cas échéant, conditions dans lesquelles la licence a été délivrée;
 - IX) certification de la validité et autorisation pour les privilèges accordés;
 - X) signature de la personne qui délivre la licence et date de délivrance; et
 - XI) sceau ou cachet de l'autorité compétente.
 - 2) Rubriques variables:
 - XII) qualifications et autorisations: classe, type, autorisation d'instructeur, etc. avec dates d'expiration. Des privilèges liés à la radiotéléphonie (R/T) peuvent figurer sur le formulaire ou sur une autorisation séparée;
 - XIII) remarques: c.-à-d. validations spéciales liées à des limitations et validations de privilèges, notamment en termes de compétences linguistiques, qualifications pour des aéronefs relevant de l'annexe II lorsqu'ils sont utilisés aux fins du transport aérien commercial; et
 - XIV) tout autre détail requis par l'autorité compétente (par exemple lieu de naissance/lieu d'origine).
- b) Matériau. Le papier ou tout autre matériau utilisé doit prévenir toute altération ou suppression, ou les faire apparaître clairement. Tout élément ajouté sur le formulaire ou supprimé de celui-ci sera validé de façon claire par l'autorité compétente.
- c) Langue. Les licences sont établies dans la/les langue(s) nationale(s) et en anglais, ainsi que dans toute autre langue que l'autorité compétente juge appropriée.

Page de couverture

<p>Nom et logo de l'autorité compétente</p> <p>[anglais et toute(s) autre(s) langue(s) déterminée(s) par l'autorité compétente]</p> <p>UNION EUROPÉENNE</p> <p>(anglais uniquement)</p> <p>LICENCE DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE</p> <p>[anglais et toute(s) autre(s) langue(s) déterminée(s) par l'autorité compétente]</p> <p>Délivré conformément à la partie FCL</p> <p>La présente licence est conforme aux normes OACI, à l'exception des privilèges LAPL et EIR.</p> <p>[anglais et toute(s) autre(s) langue(s) déterminée(s) par l'autorité compétente]</p> <p>Formulaire 141 de l'AESA — Version 2</p>	<p>Exigences</p> <p>“Union européenne” à effacer pour les États qui ne sont pas membres de l'Union européenne.</p> <p>Chaque page est d'un format équivalent à 1/8 de A4.</p>
--	---

Page 2

I	État de délivrance		Exigences
III	Numéro de licence		Le numéro de série de la licence commencera toujours par le code de pays UN de l'État dans lequel la licence est délivrée, suivi par ".FCL."
IV	Nom et prénom du titulaire		
IV bis	Date de naissance (voir instructions)		Le format normalisé de date, jour/mois/année en entier, doit être utilisé.
XIV	Lieu de naissance		
V	Adresse du titulaire: Rue, ville, région, code postal		
VI	Nationalité		
VII	Signature du titulaire		
VIII	Autorité compétente qui délivre la licence Par exemple: La présente CPL(A) a été délivrée sur la base d'une ATPL délivrée par (pays tiers)		
X	Signature de la personne qui délivre la licence et date		
XI	Sceau ou cachet de l'autorité compétente qui délivre la licence		

Page 3

II	Titre de la licence, date de délivrance initiale et code du pays	Les abréviations utilisées sont celles de la partie FCL [par exemple: PPL(H), ATPL(A), etc.]. Le format normalisé de date, jour/mois/année en entier, doit être utilisé.
IX	Validité: les privilèges de la licence ne sont exercés que si le titulaire dispose d'un certificat médical valide pour le privilège exercé. Le titulaire de la licence doit avoir en sa possession un document comportant une photo qui permette de l'identifier.	Le type de document n'est pas précisé, mais un passeport pourrait suffire lorsque le titulaire ne se trouve pas dans l'État dans lequel la licence a été délivrée.
XII	Privilèges de radiotéléphonie: le titulaire de la présente licence a démontré sa compétence dans l'utilisation d'un équipement R/T à bord d'un aéronef en [spécifier la (les) langue(s)].	
XIII	Remarques: Compétences linguistiques: [langue(s)/niveau/date de validité]	Toute autre information requise pour la délivrance de la licence, ainsi que les privilèges établis par les directives/règlements de l'OACI, la CE ou l'Union européenne, doivent être indiqués ici. La ou les validations des compétences linguistiques, le niveau et la date de validité sont inclus. Dans le cas d'une LAPL: LAPL qui n'a pas été délivrée conformément aux normes OACI.

Pages supplémentaires — Exigences

Les pages 1, 2 et 3 de la licence doivent respecter le format du modèle établi au présent point. L'autorité compétente joint des pages supplémentaires personnalisées avec des tableaux qui doivent contenir au moins les informations suivantes:

- classifications, autorisations, validations et privilèges,
- dates d'expiration des classifications, des privilèges liés à une autorisation d'instructeur et d'examineur,
- dates de l'examen ou du contrôle,
- remarques et restrictions (limitations opérationnelles),
- champs pour le numéro d'autorisation de l'examineur et/ou de l'instructeur et la signature, le cas échéant,
- abréviations.

Ces pages supplémentaires sont destinées à être utilisées par l'autorité compétente ou par des instructeurs ou examinateurs expressément autorisés.

La délivrance initiale des classifications ou autorisations est indiquée par l'autorité compétente. La prorogation ou le renouvellement des qualifications ou autorisations peuvent être indiqués par l'autorité compétente ou par des instructeurs ou examinateurs expressément autorisés.

Les limitations opérationnelles sont indiquées dans la section "Remarques et restrictions" en face du privilège restreint correspondant, par exemple: examen pratique IR passé avec un copilote dont les privilèges d'instruction sont restreints à un type d'aéronef.

Les classifications qui ne sont pas validées peuvent être supprimées de la licence par l'autorité compétente.»

- 5) À l'appendice II, la rubrique 9 des instructions relatives au format AESA normalisé des certificats de membre d'équipage de cabine est remplacée par le texte suivant:

«Rubrique 9: Si l'autorité compétente est l'organisme de délivrance, l'expression "autorité compétente" ainsi qu'un sceau, cachet ou logo officiel sont repris. Dans ce cas uniquement, l'autorité compétente peut décider si son sceau, cachet ou logo officiel doit aussi être repris sous la rubrique 8.»

ANNEXE V

À l'annexe VII du règlement (UE) n° 1178/2011, au paragraphe ORA.GEN.200, le point c) suivant est ajouté:

- «c) Nonobstant le point a), dans un organisme qui dispense une formation uniquement en vue de la délivrance d'une LAPL, PPL, SPL ou BPL et des qualifications ou autorisations associées, la gestion des risques pour la sécurité et le contrôle de conformité définis aux points a) 3) et a) 6) peuvent être réalisés au moyen d'un bilan organisationnel devant être effectué au moins une fois par année civile. L'organisme notifie sans délai les conclusions de ce bilan à l'autorité compétente.»
-