



**AVIS N° 04/2010**

**DE L'AGENCE EUROPEENNE DE LA SECURITE AERIENNE**

**du 26 août 2010**

**concernant un règlement de la Commission XXX/2010 établissant les règles de mise en œuvre pour l'octroi de licences aux pilotes**

## I. Considérations générales

1. Cet avis a pour objectif d'aider la Commission à établir les règles de mise en œuvre pour l'octroi de licences aux pilotes. Le règlement (CE) n° 216/2008<sup>1</sup> du Parlement européen et du Conseil, du 20 février 2008 (ci-après le «règlement de base»), tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil, du 21 octobre 2009<sup>2</sup>, établit un cadre approprié et complet pour la définition et la mise en œuvre d'exigences techniques et de procédures administratives communes dans le domaine de l'aviation civile.
2. La règle proposée visait à créer des exigences proportionnelles aux privilèges de la licence concernée et à apporter une clarté, une sécurité juridique et un caractère exécutoire au texte réglementaire. Ont été pris en considération le développement du droit de l'Union européenne et du droit international (OACI), ainsi que l'harmonisation par rapport aux règles émanant d'autres autorités des principaux partenaires de l'Union européenne, comme établi dans les objectifs de l'article 2 du règlement de base. Elle s'est fondée, en outre, sur les normes et sur les pratiques recommandées de l'OACI ainsi que sur les exigences communes au domaine de l'aviation (*Joint Aviation Requirements - JAR*) adoptées et elle se conforme rigoureusement au droit européen et plus particulièrement au règlement de base. La version préliminaire de la règle proposée a pris en considération la sécurité, les principes réglementaires et la répartition actuelle des textes entre «droit dur» et «droit mou». Sont en outre incluses les dispositions dérivées du NPA relatif au JAR-FCL, qui se trouvaient à un stade avancé d'adoption par le système des autorités conjointes de l'aviation (*Joint Aviation Authorities - JAA*), mais qui n'ont pas été soumises à la totalité du processus réglementaire, en raison de la fermeture des JAA.

## II. Consultation

3. Le NPA 2008-17 a été publié sur le site Internet de l'Agence européenne de sécurité aérienne (ci-après «l'Agence») le 5 juin 2008, pour sa consultation par toutes les parties intéressées, conformément à l'article 52 du règlement de base et aux dispositions de l'article 5, paragraphe 3, et de l'article 6 de la Procédure de réglementation<sup>3</sup>.
4. Le NPA 2008-17 était divisé en trois documents séparés, à savoir:
  - le NPA 2008-17a contenait la Note explicative relative au NPA avec des mémorandums explicatifs, tant pour la partie FCL que pour la partie médicale, ainsi que des tableaux de référence faisant le lien entre les JAR-FCL 1, 2 et 3 et les propositions présentées dans le NPA;
  - Le NPA 2008-17b contenait des propositions préliminaires pour les règles de mise en œuvre (IR), ainsi que les moyens acceptables de conformité (AMC) et les documents d'orientation (GM) correspondants, relatifs à l'octroi de licences aux pilotes (partie FCL).

---

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

<sup>2</sup> Règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE (JO L 309, 24.11.2009, p. 51).

<sup>3</sup> Décision du conseil d'administration concernant la procédure à suivre par l'Agence pour l'élaboration d'avis, de spécifications de certification et de documents d'orientation («procédure d'élaboration de la réglementation», EASA MB 082007, 13.6.2007.

- Le NPA 2008-17c contenait des propositions préliminaires pour les IR, ainsi que les AMC et GM correspondants, relatifs à la certification médicale des pilotes (partie MED).
5. De surcroît, l'évaluation d'impact réglementaire (RIA) pour la partie FCL a été publiée à la fin octobre 2008, sous la référence NPA 2008-22f et était disponible pour consultation jusqu'au 15 avril 2009.
  6. En raison du nombre de commentaires reçus et conformément au programme des travaux établi par l'Agence en accord avec la Commission et le conseil d'administration, il a été décidé que le document de réponse aux commentaires (DRC) relatif au NPA 2008-17 serait divisé et publié en plusieurs phases.
  7. Pour revoir les commentaires et y répondre, et pour apporter les changements nécessaires au texte du NPA, l'Agence a été assistée par le groupe de révision du FCL.001<sup>4</sup>. Ce groupe a été créé conformément à la procédure d'élaboration de la réglementation et était constitué des membres du groupe d'élaboration initial du FCL.001, ainsi que d'autres experts de l'Agence et d'autorités aéronautiques nationales et de l'industrie qui n'avaient pas participé à la phase d'élaboration préliminaire. L'Agence s'est également appuyée sur une expertise additionnelle lorsque la complexité des questions le demandait et tel que souligné dans certains cas de l'annexe II du DRC relatif au NPA 2008-17b.
  8. Le DRC portant sur le NPA 2008-17b (partie FCL) a été publié sur le site Internet de l'Agence le 9 avril 2010. Tous les commentaires reçus pour le NPA 2008-17b ont été pris en considération et intégrés aux différentes parties du DRC correspondantes, avec les réponses de l'Agence.
  9. Le DRC relatif au NPA 2008-17b est resté ouvert aux réactions des parties prenantes pour une période de deux mois, comme défini dans la procédure d'élaboration de la réglementation. À la date de clôture du 9 juin 2010 du DRC portant sur le NPA 2008-17b, l'Agence avait reçu un total de 534 réactions émanant de plus de 200 commentateurs, notamment d'autorités aéronautiques nationales, d'organisations professionnelles, d'organisations d'aviation civile à but non lucratif, d'entreprises privées et de personnes privées. Toutes les réactions reçues pour le DRC relatif au NPA 2008-17b ont été prises en considération et utilisées pour préparer la version préliminaire de l'avis relatif aux «règles de mise en œuvre pour l'octroi de licences aux pilotes».

### III. Contenu de l'avis de l'Agence

10. Le règlement de base donne compétence à la Commission pour adopter des règles de mise en œuvre visant à appliquer le règlement de base, ainsi que les conditions essentielles pour l'octroi de licences aux pilotes, qui devront refléter l'état de l'art, y compris les meilleures pratiques et le progrès scientifique et technique, en matière de formation des pilotes.
11. Le présent avis comporte les propositions de l'Agence relatives aux règles de mise en œuvre du règlement de base en ce qui concerne l'octroi de licences à tous les pilotes impliqués dans l'exploitation des aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, sous b) et sous c), du règlement de base, ainsi que la certification des instructeurs et des examinateurs impliqués dans la formation et le contrôle desdits pilotes. Ces propositions se fondent sur les exigences des JAR-FCL 1 et 2, ainsi que sur les normes et pratiques recommandées reprises à l'annexe 1 de l'OACI et les règlements nationaux existants.

---

<sup>4</sup> La composition du groupe de révision peut être consultée sur le site Internet de l'Agence, à l'adresse <http://easa.europa.eu/rulemaking/comment-response-documents-CRDs-and-review-groups.php>.

12. Le présent avis couvre l'ensemble des licences d'avions et d'hélicoptères, ainsi que les qualifications incluses dans les JAR-FCL 1 et 2. Il présente en outre des propositions portant sur:
- de nouvelles licences pour d'autres catégories d'aéronefs: planeurs, ballons, dirigeables et aéronefs à sustentation motorisée;
  - une nouvelle licence de pilote d'aéronef léger (LAPL) s'adressant à des pilotes impliqués dans l'exploitation non commerciale d'aéronefs non complexes, dont la masse maximale au décollage (MTOM) ne dépasse pas 2 000 kg;
  - de nouvelles qualifications pour des activités spécifiques: des qualifications pour le remorquage de planeurs et de banderoles, une qualification de vol acrobatique, une qualification de vol en montagne et des qualifications pour les pilotes qui mènent des essais en vol des catégories 1 et 2.
13. Le texte proposé dans le présent avis reflète les changements apportés aux propositions initiales de l'Agence (comme publié au NPA 2008-17b), au terme d'une consultation publique (comme publié au DRC portant sur le NPA), ainsi que certaines modifications qui y avaient été apportées pour refléter les réactions reçues au DRC.
14. Un total de 534 réactions au DRC a été reçu. Le tableau 1 ci-dessous présente la répartition des réactions pour les différentes sous-parties.

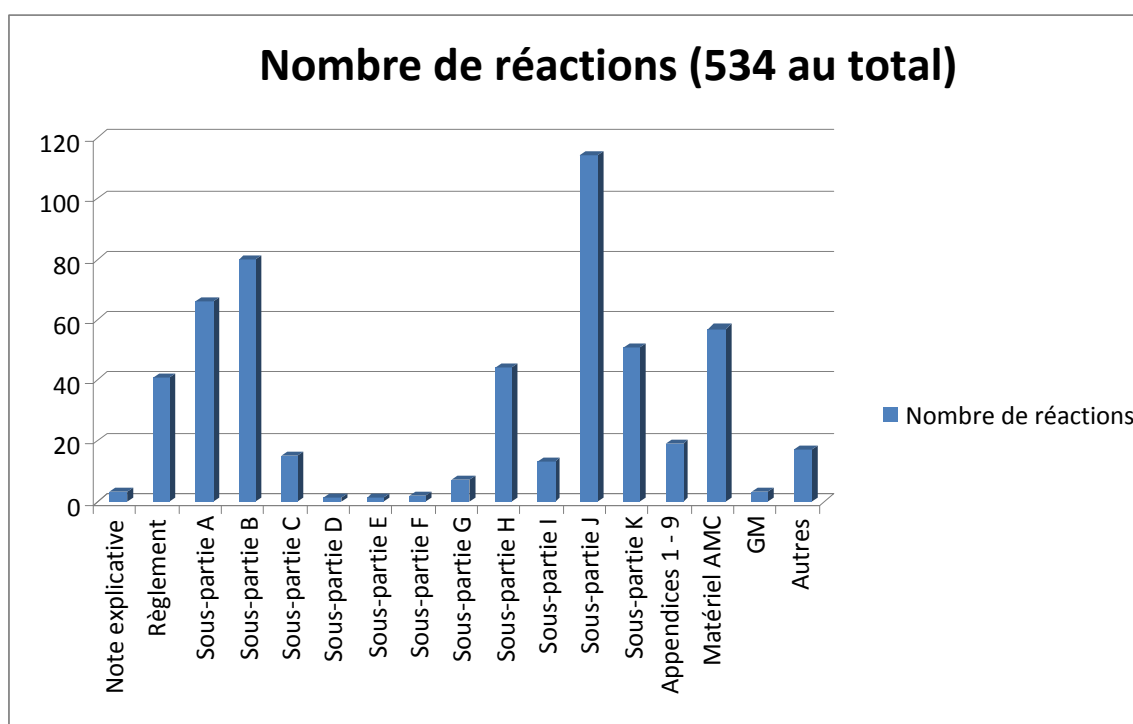


Tableau 1: répartition des réactions au DRC.

15. Après une évaluation approfondie des réactions reçues, les changements suivants ont été apportés au texte du DRC:
- Questions éditoriales, de standardisation du texte et de clarification;
  - Changements se rapportant aux commentaires relatifs au NPA, qui avaient été acceptés par l'Agence, mais dont les changements de texte correspondants avaient été omis dans le DRC;
  - Amélioration du texte qui avait été ajouté dans le DRC, suite à des commentaires reçus sur le NPA;

- d. Un changement apporté au texte concernant la restriction des privilèges des titulaires de licences de ballon, planeur, aéronef à sustentation motorisée et dirigeable, âgés de 60 à 65 ans et effectuant du transport aérien commercial (FCL.065), suite à des commentaires et réactions au DRC et en vue d'aligner la règle sur des pratiques en vigueur dans plusieurs États membres.
16. En ce qui concerne le paragraphe 15 a. ci-dessus, les changements éditoriaux étaient nécessaires en raison des incohérences présentes dans le texte du DRC, mises en avant par les réactions au DRC, ainsi que par la révision effectuée au sein de l'Agence. Ces changements consistent notamment en:
- a. L'utilisation standardisée d'abréviations pour remplacer, par exemple, «moto planeurs» par «TMG», «organisme de formation agréé» par «ATO», «coopération multi-équipage» par «MCC», «simulateur» et «simulateur de vol» par «FFS», ou «examineur de vol» par «FE», etc.;
  - b. L'utilisation standardisée de lettres majuscules, en changeant notamment «Section» en «section», «Paragraphe» en «paragraphe», mais également «la présente partie» en «la présente Partie», etc.;
  - c. La standardisation de la terminologie, en remplaçant notamment les termes «simulateurs» ou «simulateurs de vol (FS)» par «FFS», «autorité» par «autorité compétente», «sustentation motorisée» par «aéronef à sustentation motorisée», «Part-OPS» par «exigences applicables pour l'exploitation aérienne», etc.
17. En ce qui concerne le paragraphe 15 c ci-dessus, les réactions reçues ont donné lieu à quelques changements:
- a. Sous-partie A: la définition du terme «copilote de relève en croisière» a été modifiée. La définition avait été ajoutée au DRC suite à des commentaires sur le NPA. L'Agence a ensuite reçu de nombreuses réactions à propos de cette nouvelle définition, qui lui sont apparues très utiles pour clarifier le texte.
  - b. Sous-partie B: modification du FCL.110.S par l'ajout d'une exigence pour les LAPL(S) d'effectuer un vol solo de 50 Km en campagne.
  - c. Sous-partie C:
    - i. Clarification du fait que le titulaire d'une PPL peut aussi remplir un rôle d'instructeur contre rémunération, notamment pour les qualifications et les autorisations incluses dans la PPL ou LAPL;
    - ii. Les tailles des enveloppes de ballons ont été reclassées.
  - d. Sous-partie J:
    - i. Le FCL.905.FI a été modifié, afin d'étendre les privilèges de l'instructeur de vol (FI) et de lui permettre d'exécuter une instruction en vol pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'un certificat d'instructeur de vol en montagne (MI) et d'instructeur sur simulateur de vol (STI).
  - e. Appendices 1 - 9:
    - i. L'appendice 3 couvre les exigences relatives aux cours de formation pour l'émission d'un CPL et d'un ATPL. Un paragraphe supplémentaire a été ajouté au chapitre «A. Cours intégré TTP – avion» pour se calquer sur le chapitre «B. Cours intégré CPL/IR – avion»:

«(f) 5 heures à effectuer dans un avion certifié pour le transport d'au moins quatre personnes, doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable». Cette formule avait été acceptée pour le chapitre «B. Cours intégré CPL/IR – avion», suite aux commentaires reçus pour le NPA. La réaction faisait état de ce que les deux formations menaient pratiquement à la même licence, à savoir un CPL/IR (A), que la formation pratique était

identique pour ces deux formations et que dès lors, le paragraphe ci-dessus devrait également être ajouté au chapitre «A. Cours intégré TTP –avion»;

- ii. L'appendice 7 couvre les exigences relatives à l'examen pratique destiné à délivrer une qualification de vol aux instruments. Une des réactions reçues indiquait que certains points de la liste de vérification des éléments devraient être marqués d'un «°», indiquant que ces points «devront être exécutés par seule référence aux instruments». Ce changement avait déjà été accepté par le groupe de révision du FCL.001 au cours de la révision du NPA, mais le DRC n'avait pas encore été modifié en conséquence avant sa publication.
  - iii. L'appendice 9 couvre la formation, l'examen pratique et le contrôle de compétence pour la MPL, l'ATPL, les qualifications de catégorie et de type, ainsi que le contrôle de compétence pour la qualification de vol aux instruments. Dans l'appendice 9, A. paragraphe 6, la formule concernant la durée du contrôle a été modifiée. Les réactions aux DRC indiquaient que la référence faite à l'utilisation de simulateurs de vol (FFS) pour le contrôle n'était pas conforme au JAR-FCL et que la durée du contrôle ne semblait pas adéquate pour certains types d'examens ou de contrôles. Par conséquent, l'obligation d'employer un FFS en cas de disponibilité a été renforcée et la durée de l'examen ou du contrôle pour les qualifications instruments ou les qualifications de type ou de catégorie à pilote unique est passée à 60 minutes.
18. En ce qui concerne le paragraphe 15 d ci-dessus, tenant compte tant des commentaires reçus pour le NPA que des réactions au DRC et après analyse complémentaire de l'annexe 1, 2.1.10 de l'OACI et des JAR-FCL 1 et 2, l'Agence a réexaminé ledit paragraphe et a décidé de le modifier pour certaines catégories d'aéronefs. Les commentaires et les réactions s'y rapportant demandaient la suppression totale de la limitation des privilèges commerciaux des pilotes âgés de 60 à 64 ans, dans le cas de planeurs, des ballons, des dirigeables et des aéronefs à sustentation motorisée. Selon les arguments principaux, la règle de l'OACI ne couvre que les vols internationaux, les règles relatives aux retraites en Europe ne couvrent pas lesdits pilotes, qui auraient dû cesser de voler à l'âge de 60 ans, puisqu'ils pilotent des aéronefs monopotes à des fins de transport aérien commercial et qu'enfin, dans certains États membres, les pilotes de ballon ne sont soumis à aucune limite d'âge par les règlements nationaux. L'Agence a décidé de maintenir les exigences conformément à l'annexe 1 de l'OACI pour les catégories d'avions et d'hélicoptères, puisque ce point avait déjà été soumis à réglementation dans les JAR-FCL 1 et 2 et afin de permettre à toutes les autres catégories d'exercer des privilèges à des fins de transport aérien commercial jusqu'à l'âge de 65 ans, sans restriction. La limite de 65 ans pour les exploitations à des fins de transport aérien commercial a été maintenue pour tous les pilotes pour des raisons de cohérence avec l'annexe 1 de l'OACI et en gardant à l'esprit que les exigences de l'OACI sont bien fondées sur une analyse des risques en termes de sécurité. Le changement mentionné ci-dessus constitue une différence par rapport à l'annexe 1 de l'OACI et les États membres doivent être conscients de ce qu'ils doivent déclarer une différence auprès de l'OACI à ce sujet.
19. Outre les modifications mentionnées ci-dessus, l'Agence a reçu des réactions relatives au contenu des appendices 1 – 9 de deux groupes qui sont des parties prenantes importantes, à savoir:
- a. Une organisation représentant un groupe de compagnies aériennes. Ladite organisation demandait à ce que le contenu des appendices 1 - 9 soit transféré aux AMC, afin de permettre aux États membres de développer des AMC alternatifs pour mettre en oeuvre des formations reposant sur la compétence et la preuve et procéder à l'examen juste après l'exécution du document OACI correspondant;
  - b. Une organisation représentant un groupe de pilotes de ligne. Cette organisation demandait que le contenu des appendices 1 - 9 demeure dans le texte de la règle, afin d'éviter que la formation, les examens et le contrôle des pilotes ne suivent

différents règlements dans différents États membres, car elle considère que cela représenterait une menace pour la sécurité.

L'Agence est impliquée de manière très active dans le travail de l'OACI sur la formation reposant sur la compétence et la preuve. Elle reconnaît l'importance de cette nouvelle méthode de formation et en soutient la mise en œuvre. Toutefois, le futur document de l'OACI couvrira totalement les nouvelles méthodes de formation, d'examen et de contrôle, qui auront un impact sur l'ensemble des règlements correspondants et qui donneront lieu à des changements majeurs. Ce point devrait être traité dans un exercice de réglementation séparé, qui a déjà été introduit dans le programme de réglementation, conformément à la procédure d'élaboration de la réglementation. Pour cette raison et pour demeurer dans la lignée des règlements actuellement en vigueur, l'Agence a donc décidé de maintenir le contenu des appendices 1 – 9 dans la règle.

20. Certaines réactions aux sous-parties B et C se focalisent sur la prise en compte des crédits ou de la reconnaissance du temps de vol sur les aéronefs de l'annexe II, afin de répondre aux exigences en matière d'expérience récente ou de prise en compte des crédits pour la LAPL ou la PPL. L'Agence est consciente de ce qu'une clarification de ce point résulte nécessaire, ce qui sera inclus dans la tâche de réglementation FCL.002.

À Cologne, le 26 août 2010

P. GOUDOU  
Directeur exécutif