



Avis N° 03/2011

DE L'AGENCE EUROPEENNE DE LA SECURITE AERIENNE

du 19 avril 2011

relatif à un règlement de la Commission établissant les modalités d'exécution pour les exigences applicables aux autorités et aux organismes.

«Exigences applicables aux autorités - Exigences applicables aux organismes»

Table des matières

I.	Résumé.....	3
II.	Généralités	5
III.	Consultation.....	6
IV.	Objectif de l'avis de l'Agence	7
V.	Champ d'application et structure de l'avis de l'Agence	10
VI.	Mémoire explicatif partie-AR.....	13
	Généralités	13
	Consultation.....	13
	Champ d'application et mise en application.....	15
	Règlement - rubriques pertinentes pour la partie-AR.....	18
	Partie-AR, sous-partie GEN, Section I - Généralités	19
	Partie-AR, sous-partie GEN, Section II - Gestion.....	21
	Partie-AR, sous-partie GEN, Section III – Gestion - supervision, certification et application	23
	Partie-AR, sous-partie FCL.....	27
	Partie-AR, sous-partie CC.....	29
	Partie-AR, sous-partie ATO.....	30
	Partie-AR, sous-partie FSTD	31
	Partie-AR, sous-parties AeMC et MED.....	32
VII.	Mémoire explicatif, partie-OR	34
	Généralités	34
	Consultation.....	34
	Champ d'application et mise en application.....	36
	Règlement - rubriques pertinentes pour la partie-OR.....	36
	Définitions pertinentes pour la partie-OR.....	38
	Partie-OR, sous-partie GEN, Section I - Généralités	38
	Partie-OR, sous-partie GEN, Section II - Système de gestion.....	41
	Partie-OR, sous-partie ATO.....	44
	Partie-OR, sous-partie FSTD	46
	Partie-OR, sous-partie AeMC.....	47
	ANNEXE I.....	48

I. Résumé

Le présent avis propose des exigences applicables aux autorités et organismes compétents pour les activités concernant le personnel navigant de l'aviation civile (équipage de conduite et équipage de cabine). Celles-ci comportent des exigences générales (sous-partie GEN) communes aux domaines relatifs au personnel navigant et aux exploitations, ainsi que des exigences propres aux domaines que sont l'octroi de licences aux membres d'équipage de conduite, l'octroi de certificats aux membres d'équipage de cabine, les attestations médicales, les organismes de formation agréés, les entraîneurs synthétiques de vol¹ et les centres aéromédicaux. Les exigences proposées dans le présent avis complètent des exigences techniques reprises à la partie-FCL, à la partie-MED et à la partie-CC.

- **L'AR.ATO** et **I'AR.FCL** s'appuient sur des exigences existantes du JAR-FCL et des JIP correspondants, qui sont applicables aux autorités et portent sur les organismes de formation et l'octroi de licences aux membres d'équipage de conduite. De nouvelles dispositions sont incorporées, qui portent sur la supervision des examinateurs.
- **L'OR.ATO** repose sur les exigences existantes de l'annexe 1 de l'OACI (appendice 2) et du JAR-FCL, qui sont applicables aux organismes de formation. Tous les organismes de formation, y compris ceux qui ne dispensent des formations que dans le cadre de l'octroi d'une licence de pilote d'aéronef léger, d'une licence de pilote privé, d'une licence de pilote de ballon ou d'une licence de pilote de planeur, devront être titulaires d'un certificat ATO.
- **L'AR.CC** applique les dispositions reprises à l'article 8, paragraphe 4 et à l'article 8, paragraphe 5, point e), du règlement de base. L'AR.FSTD et l'OR.FSTD reposent sur les JAR-FSTD pour avions et hélicoptères et les JIP pour le JAR-STD.
- **L'AR.MED**, **I'AR.AeMC** et **I'OR.AeMC** contiennent les règles s'appliquant à la délivrance d'attestations médicales aux membres d'équipage de conduite, à la protection des données contenues dans les documents médicaux relatifs aux examens aéromédicaux détenus par l'autorité compétente, ainsi que les exigences applicables aux organismes qui concernent les AeMC. Les règles proposées s'appuient sur le JAR-FCL 3, ainsi que sur les chapitres pertinents des procédures communes de mise en œuvre (*Joint Implementation Procedures - JIP*) des JAA.

Les exigences applicables aux autorités (partie-AR) et aux organismes (partie-OR) développent davantage les exigences existantes de la section B des règles de navigabilité et appliquent les dispositions de référence du règlement de base relatives aux interactions entre les organismes agréés et l'autorité compétente, à la coopération et l'échange d'informations entre États membres, à la nécessité de réagir immédiatement aux problèmes de sécurité, ainsi qu'aux conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension et de révocation des certificats, licences, qualifications, autorisations et agréments, en vertu des articles 7 et 8 du règlement de base.

Les exigences applicables aux autorités tiennent pleinement compte des éléments critiques d'un système de supervision de sécurité défini par l'OACI et vont dans le sens de la normalisation visée par le règlement de base. Elles incluent en outre des éléments essentiels pour établir un système de gestion complet de la sécurité aérienne au niveau de l'Union européenne, qui englobe les responsabilités de l'Union européenne et des États membres en termes de gestion de la sécurité. Les exigences communes applicables

¹ Les exigences s'appliquant plus particulièrement aux autorités et aux organismes en matière d'exploitation seront reprises dans l'avis portant sur les exploitations.

aux autorités sont donc directement pertinentes à la mise en œuvre du programme européen de sécurité aérienne (EASP).

Les exigences applicables aux organismes reposent sur les recommandations principales en matière d'uniformité des agréments d'organisme (*Consistency of Organisation Approvals - COra*)², ainsi que sur les normes OACI relatives aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Elles constituent la contrepartie à la partie-AR en ce qui concerne les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de révocation des certificats et agréments.

Aux fins de transposer les normes OACI pertinentes relatives aux SGS, la sous-partie GEN de la partie-OR propose des exigences générales consolidées pour les systèmes de gestion, en vue de garantir une compatibilité avec les systèmes de gestion existants et une application à tous les organismes titulaires d'un certificat d'organismes en vertu du règlement de base. Les exigences proposées sont adaptables à la taille d'un organisme, ainsi qu'à la nature et la complexité de ses activités. Elles sont destinées à établir la norme pour la mise en œuvre de SGS dans tous les organismes agréés, en ce qui concerne les aéroports, la gestion de la circulation aérienne, les services de navigation aérienne et la navigabilité.

Les règles proposées dans le présent avis sont structurées à l'horizontale. En vertu des recommandations de la Commission européenne, la structure à l'horizontale des règles est abandonnée aux fins de garantir l'adoption en temps opportun des premières règles d'élargissement. Par conséquent, un certain nombre de modifications structurelles et d'adaptations mineures devront être apportées au projet de règles. Ces modifications seront effectuées en coopération avec la Commission européenne, après la publication du présent avis. Aux fins de faciliter le processus, les exigences applicables aux autorités et aux organismes, qui ont été publiées sous la forme de deux projets distincts de règles pour les avis de proposition de modification (NPA) et les documents de réponse aux commentaires (CRD), ont été regroupées dans un avis unique.

L'avis inclut une proposition de mesures transitoires et d'exemptions, allant de six mois à trois ans, aux fins d'examiner spécifiquement les exigences du nouveau système de gestion, le cas des organismes qui seront soumis à une obligation de certification pour la première fois, ainsi que les changements dans les éléments de la règle qui découleront de la décision de modifier la structure des règles après la publication de l'avis.

² [http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20\(26.09.06\).pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20(26.09.06).pdf).

II. Généralités

1. Le présent avis a pour objectif d'aider la Commission européenne à établir les modalités d'exécution pour l'élaboration d'exigences applicables aux autorités en ce qui concerne les exploitations et la délivrance de licences aux membres d'équipage de conduite. Le règlement (CE) n° 216/2008³ du Parlement européen et du Conseil (ci-après le «règlement de base») 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. Les règles proposées visent à établir:
 - a. des exigences administratives communes que doivent suivre l'Agence et les États membres en vue de mettre en œuvre et en application le règlement de base et ses modalités d'exécution concernant les exploitations et les exigences applicables au personnel, auxquelles il est fait référence sous la dénomination «exigences applicables aux autorités» (ci-après «partie-AR»)
 - b. des exigences techniques communes aux fins de mettre en œuvre et en application le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution relatifs aux organismes, en ce qui concerne les exploitations et les exigences applicables au personnel, auxquelles il est fait référence sous la dénomination «exigences applicables aux organismes» (ci-après «partie-OR»). Les exigences établies dans la partie-OR concernent le système administratif et de gestion, ainsi que les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension et de révocation des certificats.

Les règles proposées reposent sur les JAR-FCL et JAR-FSTD, sur les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, sur les procédures communes de mise en œuvre (JIP) pertinentes mises en place par les autorités conjointes de l'aviation (JAA) dans le domaine des exploitations et de la délivrance de licences aux membres d'équipage de conduite, ainsi que sur les exigences existantes de la section B des règlements (CE) n° 1702/2003⁴ et (CE) n° 2042/2003⁵. Elles prennent également en compte le droit pertinent de l'Union européenne, à savoir:

- a. Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté⁶;
- b. Règlement (UE) n° 996/2010⁷ sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE; et
- c. Directive 2003/42/CE⁸ concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile.

³ 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, tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 (JO L 79, 19.03.2008, p. 1).

⁴ Le règlement (CE) n° 1702/2003 du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 243, 27.9.2003, p. 6).

⁵ Règlement (CE) n° 2042/2003 du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 315, 28/11/2003, p. 1).

⁶ JO L 293, 31.10.2008, pages 3 à 20.

⁷ Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE (JO L 295, 12.11.2010, pages 35 à 50).

3. L'avis a été adopté, à la suite de la procédure spécifiée par le conseil d'administration de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (l'Agence)⁹, conformément aux dispositions de l'article 19 du règlement de base.
4. Le présent avis repose sur les NPA suivants:
- NPA 2008-22b contenant des projets de propositions pour les modalités d'exécution (IR), ainsi que les moyens acceptables de conformité (AMC) et les documents d'orientation (GM) associés, portant sur les exigences applicables aux autorités (partie-AR, sous-partie GEN Sections I, II, et III, sous-parties FCL, ATO, AeMC et MED);
 - NPA 2008-22c contenant des projets de propositions pour les modalités d'exécution, ainsi que les AMC et GM associés portant sur les exigences applicables aux organismes (partie-OR, sous-parties GEN, ATO et AeMC);

NPA 2009-02d contenant des projets de propositions pour les modalités d'exécution, ainsi que les AMC et GM associés relatifs aux autorités compétentes et portant spécifiquement sur les inspections au sol (AR.GEN. Section IV), les exploitations (AR.OPS) et l'équipage de cabine (AR.CC). Ces points ne sont pas couverts par le présent avis; ils seront inclus dans le premier avis qui sera publié sur les exploitations aériennes.

III. Consultation

5. Le NPA 2008-22 a été publié sur le site Internet de l'EASA (<http://www.easa.europa.eu>) le 31 octobre 2008. Le NPA 2009-02 a été publié le 30 janvier 2009.

La période de consultation de ces NPA a été prolongée conformément à l'article 6, paragraphe 6, de la procédure de réglementation¹⁰, à la demande des parties prenantes, afin qu'elle puisse coïncider avec les périodes de consultation des premiers NPA d'élargissement¹¹. Aux dates de clôture du 28 mai 2009 (NPA 2008-22) et du 31 juillet 2009 (NPA 2009-02), l'Agence avait reçu 9 405 commentaires relatifs aux parties-AR et OR, émanant de plus de 400 commentateurs, notamment d'autorités aéronautiques nationales, d'organismes professionnels, d'entreprises privées et de personnes privées. Le nombre total de commentaires pour les deux NPA s'élevait à 18 243.

6. Les commentaires ont été passés en revue conformément à l'approche commune d'élargissement des compétences au sein de l'Union européenne établie par l'Agence et la Commission européenne et validée par le conseil d'administration et le comité de l'EASA¹². Cette approche implique un travail par phases visant à traiter les premières règles d'élargissement afin que les ressources disponibles et le processus de comitologie puissent se concentrer sur les propositions par ordre. Elle envisage également une méthode de travail poussée pour l'examen des commentaires; d'une part, une publication rapide des CRD afin de ne pas compromettre la publication des règlements en date du 8 avril 2012, en vertu de l'article 70 du règlement de base; d'autre part, l'Agence devrait fournir des CRD qui permettent aux parties prenantes d'identifier aisément les

⁸ Directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes-rendus d'événements dans l'aviation civile (JO L 167, 4.7.2003, pages 23 à 36).

⁹ Décision du conseil d'administration concernant la procédure que doit appliquer l'Agence pour délivrer des avis, spécifications de certification et documents d'orientation (procédure de réglementation). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

¹⁰ Décision du conseil d'administration de l'EASA 08-2007, modifiant et remplaçant la Procédure de réglementation adoptée lors de l'assemblée du conseil d'administration 03-2007 du 13 juin 2007. (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management).

¹¹ Plus particulièrement, le NPA 2008-22, relatif aux exigences applicables aux autorités et aux organismes, et le NPA 2009-02, sur les modalités d'exécution applicables aux exploitations aériennes de transporteurs de l'UE (http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php).

¹²

http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%202015%2009%2009.pdf.

modifications apportées aux NPA, la conformité aux normes OACI, et toute différence par rapport aux UE-OPS¹³/exigences de navigabilité communes (JAR), selon le cas. Cette méthode de travail est conforme à l'article 7 de la procédure de réglementation de l'EASA.

7. Les textes modifiés des règles ont été débattus en détail avec les groupes de révision de réglementation constitués pour les NPA 2008-22 et 2009-02. Les groupes de révision ont été composés sur la base des groupes d'élaboration préliminaire constitués pour les tâches de réglementation OPS.001 et FCL.001. La participation à ces groupes d'élaboration préliminaire a été élargie afin d'y inclure également des représentants des parties prenantes, ainsi qu'un représentant du département de normalisation de l'Agence, en accord avec les règles des procédures de participation aux groupes de réglementation. La partie-AR a été traitée avec la partie-OR afin d'assurer l'uniformité des résultats et l'efficacité du processus de révision. Le processus de révision comprenait également une coordination étroite avec les groupes de révision établis pour les exigences techniques applicables aux exploitations aériennes (OPS) (NPA 2009-02b), ainsi qu'une consultation des groupes d'élaboration préliminaire établis pour le deuxième élargissement (aérodrome, gestion de la circulation aérienne, services de navigation aérienne).
8. Les CRD pour la partie-AR et la partie-OR, qui reprenaient un résumé des commentaires et les réponses correspondantes de l'Agence, ainsi que le texte modifié, ont été publiés sur le site Internet de l'Agence le 4 octobre 2010. Les CRD reprenaient une liste de toutes les personnes et/ou organismes qui avaient émis un commentaire. À la date de clôture du 6 décembre 2010, l'Agence avait reçu 1 020 réactions sur les parties AR et OR émanant de plus de 70 commentateurs, essentiellement des autorités aéronautiques nationales, des organismes professionnels, des organismes sans but lucratif et des entreprises privées. Davantage d'informations sur ces réactions et sur leur importance pour le présent avis sont disponibles dans la sous-partie correspondante et sous les titres des sections de la présente note explicative.

IV. Objectif de l'avis de l'Agence

9. Dans le règlement de base, le législateur européen a défini la portée des compétences et des pouvoirs transférés des États membres vers la Communauté et a défini les objectifs essentiels que doit atteindre l'action de la Communauté en termes de sécurité. Le législateur européen a en outre habilité la Commission européenne à adopter, par le biais de la procédure de comitologie, des modalités d'exécution du règlement de base, comme le décrivent en détail les considérants 37 et 38 du règlement de base.
10. Le règlement de base établit la base légale sur laquelle la Commission européenne peut adopter des exigences applicables aux autorités compétentes des États membres. L'existence de ces exigences est un instrument permettant d'atteindre l'objectif principal du règlement de base - la création et le maintien d'un niveau uniforme et élevé de sécurité dans l'aviation civile. Seule la prescription d'exigences communes aux autorités aéronautiques nationales peut assurer une application uniforme du droit européen sur l'ensemble du territoire des États membres.
11. La réglementation applicable aux certificats et aux agréments demande l'établissement d'exigences tant pour les candidats à leur obtention que pour les titulaires et les autorités compétentes. La partie-AR établit des exigences applicables aux autorités qui exerceront des pouvoirs liés à la délivrance, la modification, la limitation, la suspension ou à la révocation, ainsi qu'à la supervision des certificats, licences, qualifications, autorisations et agréments conformément aux articles 7 et 8 du règlement de base. Les règles

¹³ Le règlement (CE) n° 859/2008 de la Commission du 20 août 2008 modifiant le règlement (CE) n° 3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion.

proposées mettent par ailleurs en œuvre les dispositions applicables des articles 10, 11, 13, 14, 15, 18, point d), 22, 24 et 54, du règlement de base.

La partie-OR établit les exigences techniques communes applicables aux titulaires d'un certificat de transporteur, d'organisme de formation des pilotes, de centre aéromédical et d'entraîneur synthétique de vol (FSTD) conformément aux articles 7 et 8 du règlement de base. Des exigences communes pour les autorités et les organismes contribueront de manière essentielle à assurer une application uniforme du droit européen en simplifiant les exigences en matière de supervision et le système de gestion pour toutes les parties prenantes, dans le cadre des exploitations et de l'octroi des licences de membre d'équipage de conduite.

12. Conformément au principe de réglementation reposant sur les performances, l'équilibre entre les modalités d'application et les AMC a été revu lors de la préparation du présent avis, de manière à veiller à la proportionnalité et à accroître la flexibilité des règles, alors que le progrès en terme de communication numérique, d'informatique et d'autres disciplines ouvre la voie à un nombre incalculable d'alternatives techniques et que le nombre de choix disponibles tend à se multiplier, rendant les exploitations de plus en plus denses et complexes. Des éléments essentiels en termes de sécurité sont définis au niveau des modalités d'exécution, tandis que les aspects dont l'application n'est pas essentielle sont inclus dans des AMC ou GM. Cette complexité accrue dans les exploitations et les activités aéronautiques, dont les interactions sont multiples entre les éléments du système, demandent de la part des autorités et des organismes de mettre en œuvre des systèmes de gestion efficaces.
13. Aux fins d'aider les États membres à remplir leurs obligations en vertu de la convention de Chicago et pour améliorer continuellement le niveau de sécurité dans l'aviation civile en Europe, la partie-AR comporte certains éléments essentiels visant à établir un système de gestion complet au niveau européen, englobant les responsabilités de l'Union européenne et des États membres en matière de gestion de la sécurité. Ce cadre garantira la conformité aux normes OACI applicables portant sur les SGS et avec les programmes de sécurité de l'État (PSE) pour tous les États membres de l'Union européenne. À ce sujet, l'Agence soutient une approche holistique des systèmes de gestion, qui intègre les SGS comme éléments fondamentaux du système de gestion d'un organisme ou d'une autorité. À cet égard, des exigences communes applicables aux autorités sont directement pertinentes à la mise en œuvre du programme européen de sécurité aérienne (EASP). Dans ce domaine, des exigences plus détaillées et les AMC et GM associés englobant le programme de sécurité au niveau de l'UE et définissant les interactions entre les États membres et l'Agence sont en cours d'élaboration. Ces documents s'appuieront sur le travail que coordonne le Comité consultatif européen sur la sécurité aérienne (EASAC), notamment en ce qui concerne l'EASP.
14. Aux fins de transposer les normes OACI pertinentes relatives aux SGS, la sous-partie GEN de la partie-OR propose des exigences générales consolidées pour les systèmes de gestion, en vue de garantir la mise en application à tous les organismes titulaires d'un certificat d'organisme en vertu du règlement de base. Les exigences proposées sont adaptables à la taille d'un organisme, ainsi qu'à la nature et à la complexité de ses activités, tout en assurant une totale conformité aux normes OACI relatives aux SGS. La proposition de l'Agence incite à une approche intégrée des systèmes de gestion, englobant le contrôle de la conformité et la gestion de la sécurité, plutôt que superposer un système supplémentaire sur des systèmes de gestion existants. L'évaluation des normes de l'OACI relatives aux SGS et des pratiques recommandées (SARP) a révélé que de nombreux éléments des SGS de l'OACI sont également traités par l'initiative d'uniformisation des agréments d'organismes (COra), mise en place par les JAA (voir également l'avis préliminaire de proposition de modification [A-NPA] 15-2006¹⁴). L'objectif de l'OACI visant à introduire le SGS dans tous les domaines de l'aéronautique débouche sur les mêmes principes de base consistant à disposer d'exigences simplifiées

¹⁴ [http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20\(26.09.06\).pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20(26.09.06).pdf).

pour l'agrément et la supervision des organismes, ainsi que d'exigences communes pour le système de gestion.

15. Des exigences communes et harmonisées pour les autorités, ainsi que les exigences correspondantes pour les organismes, applicables à tous les domaines dans le cadre des exploitations aériennes et des équipages de conduite, ont été élaborées pour contribuer à la mise en œuvre des recommandations les plus pertinentes du COra. En raison de l'élaboration progressive et plus ou moins indépendante des JAR pour chaque domaine, les documents réglementaires présentaient des différences sous de nombreux aspects. Des différences dans les agréments d'organismes sont apparues lorsque les JAR ont été mises en œuvre. Bien que certaines de ces différences fussent justifiées par la spécificité du domaine abordé, nombreuses étaient également celles qui ne l'étaient pas.
16. D'emblée, l'Agence a opté pour une approche graduelle dans l'harmonisation des agréments d'organismes. Pour commencer, ces recommandations ont été prises en compte pour l'élaboration d'un projet de modalités d'exécution relatives aux exploitations aériennes et à l'octroi de licences aux membres d'équipage de conduite. Il était ensuite prévu de les appliquer pour les deuxièmes NPA d'élargissement (gestion de la circulation aérienne/service de navigation aérienne et aérodrome). Par la suite, les recommandations du COra devaient être appliquées au sein des règles de navigabilité¹⁵ (règlements (CE) n° 1702/2003 et (CE) n° 2042/2003), aux fins d'assurer l'uniformité totale des exigences applicables aux autorités et aux organismes dans tous les domaines relevant de l'Agence. L'Agence souhaite souligner l'importance que revêt l'uniformité des agréments d'organismes dans l'optique de faciliter la reconnaissance des règles de l'EASA par ses homologues principaux, tels que la FAA (Federal Aviation Administration) aux États-Unis et la TCCA (Transport Canada Civil Aviation) au Canada. Une reconnaissance mutuelle des agréments et des certificats profiterait particulièrement d'exigences harmonisées et simplifiées pour l'octroi de tels agréments et certificats.
17. L'un des objectifs particuliers du COra sur le long terme visait à créer un système unique d'agrément, disposant d'un champ d'application variable, avec un formulaire normalisé de demande, ainsi qu'un certificat unique disposant d'un numéro d'approbation spécifique pour les organismes disposant de plusieurs agréments, tout en maintenant différents critères pour chaque agrément spécifique. Un tel système d'agrément unique serait bénéfique non seulement parce qu'un nombre important d'organismes sont titulaires de plusieurs agréments, mais également parce que les organismes agréés ne vivent pas en vase clos. Dans de nombreux cas, ils conservent des liens privilégiés avec d'autres organismes agréés et l'on s'attend à ce que cette tendance s'intensifie à l'avenir. Cependant, cet objectif ne peut être atteint sans un consensus clair entre les parties prenantes sur le besoin de disposer d'exigences communes et simplifiées pour les autorités et les organismes, qui soient applicables à tous les domaines techniques au sein des règles de l'EASA.
18. Certaines parties prenantes ont exprimé leurs inquiétudes quant à la pertinence d'adopter une structure de règles à l'horizontale pour toutes les règles liées à la sécurité aérienne, en indiquant que des difficultés pourraient survenir lorsque cette approche sera étendue à d'autres domaines couverts par le mandat de l'Agence, dans la mesure où un accord sur de telles exigences communes pour les autorités et les organismes serait probablement plus difficile à obtenir entre un nombre plus important de parties prenantes. Au même moment, la Commission européenne recommandait l'abandon de la structure des règles à l'horizontale aux fins de garantir l'adoption rapide des premières règles d'élargissement. Les modifications structurelles et les adaptations non essentielles requises pour ces règles, suite à leur nouvelle répartition entre les exigences techniques correspondantes (FCL, équipage de cabine (CC), MED, OPS), seront apportées après la publication du présent avis sur le site Internet de l'Agence. Aux fins de faciliter ces

¹⁵ L'uniformité des règles de navigabilité, qui découlent directement des JAR, devra être revue comme condition préalable à la mise en œuvre des exigences communes relatives au système de gestion proposée par la partie-OR, aux fins de mettre en œuvre des SGS dans le domaine de la navigabilité.

modifications dans les documents d'élaboration préliminaires (projets) de ces règles, la partie-AR et la partie-OR ont été fusionnées dans un avis unique, tandis que tous les éléments se rapportant exclusivement aux exploitations ont été supprimés.

Il s'agit d'articles et de paragraphes pertinents du règlement, de définition et de dispositions des modalités d'exécution qui portent exclusivement sur les exploitants commerciaux, les exploitants soumis à une obligation de déclaration, visés à l'article 8, paragraphe 3, du règlement de base, ou les exploitants privés qui disposent d'aéronefs autres que des aéronefs à motorisation complexe. Ces éléments seront transférés dans les avis relatifs aux exploitations.

L'annexe I à la présente note explicative établit la correspondance entre les références de la règle et les titres tels qu'ils apparaissent dans les CRD relatifs à la partie-AR/partie-OR et tels que repris dans le présent avis.

V. Champ d'application et structure de l'avis de l'Agence

19. Le champ d'application du présent avis couvre:

- a. les exigences générales applicables aux autorités et aux organismes en matière de personnel navigant et d'exploitations aériennes (AR.GEN, à l'exception de la section IV «inspections au sol» et de l'OR.GEN);
- b. les exigences spécifiques applicables aux autorités en matière de délivrance de licences et de supervision des équipages de conduite (AR.FCL);
- c. les exigences spécifiques applicables aux autorités en matière de délivrance de certificats et de supervision des équipages de cabine (AR.CC).
- d. les exigences spécifiques applicables aux autorités et aux organismes en matière de certification et/ou de supervision d'organismes de formation agréés (AR.ATO et OR.ATO);
- e. les exigences spécifiques applicables aux autorités et aux organismes en matière de qualification des FSTD (AR.FSTD et OR.FSTD);
- f. les exigences spécifiques applicables aux autorités et aux organismes en matière de délivrance d'attestations aéromédicales et de centres aéromédicaux (AeMC) (AR.MED; AR.AeMC et OR.AeMC); et

les exigences spécifiques à un domaine applicables aux autorités et aux organismes en matière d'exploitations aériennes (AR.OPS et OR.OPS) et d'inspections au sol (AR.GEN.Section IV¹⁶), qui ont été publiées avec les CRD relatifs à la partie-AR et la partie-OR, seront intégrées au premier avis relatif aux exploitations aériennes à être publié. Ce transfert est également valable pour les modalités spécifiques d'exécution relatives aux déclarations (AR.GEN.345 et OR.GEN.145), car elles sont exclusivement applicables aux exploitants non commerciaux d'aéronefs à motorisation complexe.

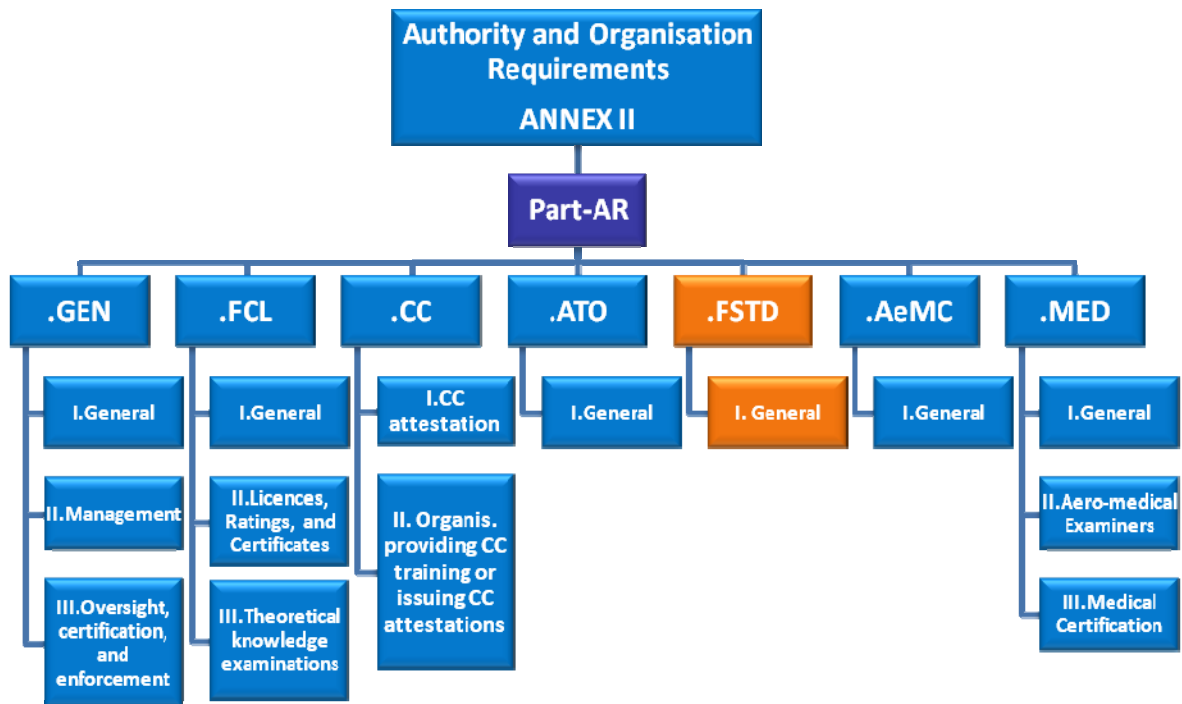
L'avis est structuré comme suit:

- Règlement «Exigences applicables aux autorités - Exigences applicables aux organismes»;
- Annexe I - Définitions utilisées dans le règlement, dans les parties AR et OR;
- Annexe II – Exigences applicables aux autorités - partie-AR;
- Annexe III – Exigences applicables aux organismes - partie-OR.

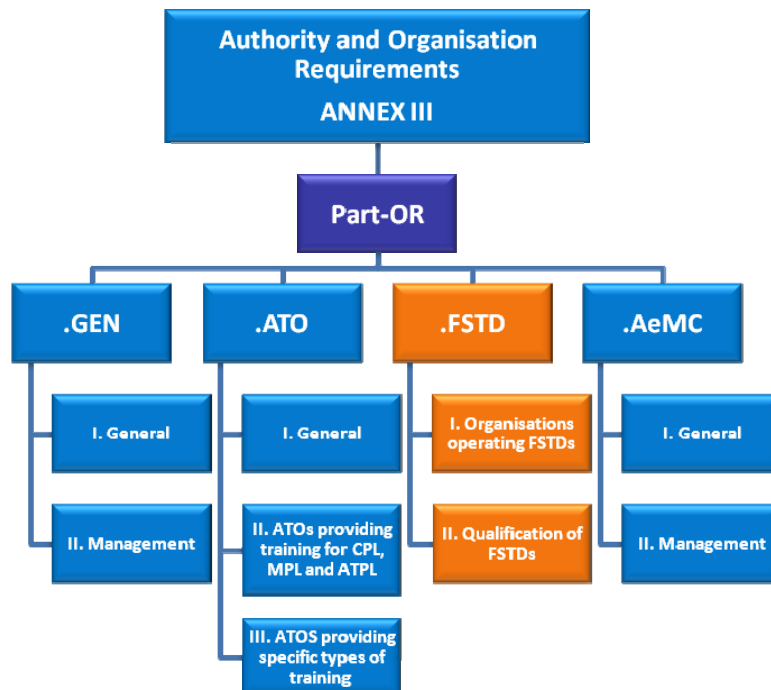
¹⁶ Les dispositions relatives aux inspections au sol précédemment incluses à l'AR.GEN, section IV, seront publiées avec les exigences applicables aux autorités en matière d'exploitations aériennes, dans la sous-partie «inspections au sol».

20. Deux nouvelles sous-parties sont proposées dans le présent avis aux fins de regrouper les exigences pertinentes pour les FSTD, qui étaient précédemment incluses dans les AR.ATO et OR.ATO respectivement:
- sous-partie AR.FSTD avec exigences propres à la qualification des FSTD;
 - sous-partie OR.FSTD avec exigences propres à la qualification des FSTD et aux organismes qui exploitent les FSTD.

Les schémas suivants représentent les structures de l'annexe II de la partie-AR et de l'annexe III de la partie-OR respectivement, telles que proposées dans le présent avis.



Graphique 1: Exigences applicables aux autorités



Graphique 2: Exigences applicables aux organismes

VI. Mémoire explicatif partie-AR

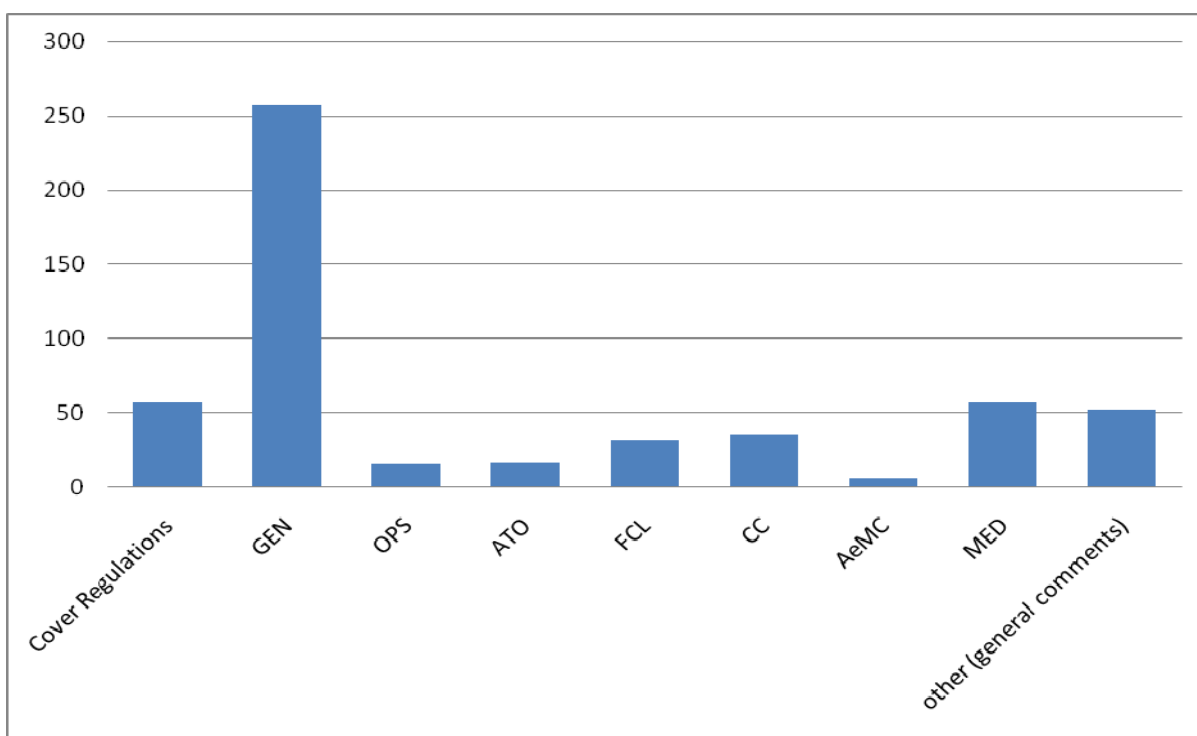
Généralités

21. La partie-AR telle qu'elle est proposée dans le présent avis, est constituée de sept sous-parties, elles-mêmes divisées en sections qui contiennent tant les exigences générales que les exigences propres à un domaine, qui sont adressées à l'autorité compétente et sont applicables pour chaque type de certificat, d'agrément ou d'activité:
- a. partie-AR, sous-partie GEN, exigences générales;
 - b. partie-AR, sous-partie FCL, exigences spécifiques liées à l'octroi de licences aux membres d'équipage de conduite;
 - c. partie-AR, sous-partie CC, exigences spécifiques en matière de délivrance de certificat et de supervision des équipages de cabine;
 - d. partie-AR, sous-partie ATO, exigences spécifiques liées à l'agrément des organismes de formation;
 - e. partie-AR, sous-partie FSTD, exigences spécifiques liées à la qualification des FSTD;
 - f. partie-AR, sous-partie AeMC, exigences spécifiques liées aux centres aéromédicaux; et
 - g. partie-AR, sous-partie MED, exigences spécifiques liées à la délivrance d'attestations aéromédicales.
22. Le texte proposé dans le présent avis reflète les modifications apportées aux propositions initiales de l'Agence (comme publié aux NPA 2008-22b et 2009-02d) au terme d'une consultation publique, ainsi que certaines modifications qui avaient été apportées suite à l'analyse et l'évaluation des réactions au CRD.

Consultation

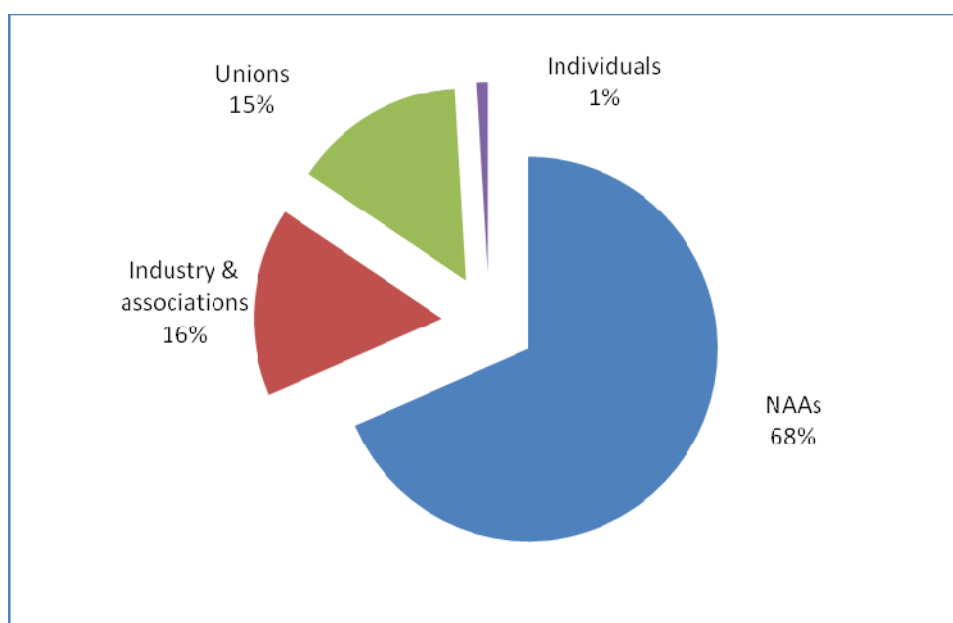
23. Pour la partie-AR et la partie-OR, l'Agence a reçu 1 020 réactions émanant de 70 commentateurs, notamment d'autorités aéronautiques d'Autriche, de Belgique, d'Allemagne, de France, de Finlande, d'Italie, d'Irlande, des Pays-Bas, de Norvège, d'Espagne, de Suède, de Suisse, du Royaume-Uni, ainsi que d'organismes professionnels, d'organismes sans but lucratif, d'entreprises privées et de quelques personnes privées. La FAA (Federal Aviation Administration) américaine a également revu les CRD et n'a émis aucun commentaire. Parmi toutes les réactions reçues, 530 se rapportent à la partie-AR et 490 à la partie-OR. La majorité des commentaires portait sur les sous-parties GEN. Environ 20 % des 1 020 réactions portaient sur les AMC et les GM relatives à la partie-AR et la partie-OR.

Le schéma ci-dessous présente la répartition des commentaires relatifs à la partie-AR pour les différentes sous-parties.



Graphique 1: Réactions à la partie-AR - répartition

24. L'origine des réactions est indiquée ci-dessous. Si l'on considère que les réactions émanant d'associations représentant l'industrie sont généralement envoyées au nom de leurs membres individuels, on peut supposer que la partie dévolue à l'industrie est sous-représentée dans ce graphique. Que la majorité des réactions émane d'autorités aéronautiques nationales n'est toutefois pas surprenant.



Graphique 2: Réactions à la partie-AR - origine

Champ d'application et mise en application

25. La partie-AR, telle que proposée dans le présent avis est applicable dans le cadre de la délivrance de licences à des membres d'équipage de conduite, à la délivrance de certificats aux membres d'équipage de cabine, ainsi qu'à leur supervision, à l'agrément et à la supervision continue des organismes de formation agréés et des centres aéromédicaux, à la qualification de FSTD, à la supervision des titulaires d'un certificat de qualification FSTD et la délivrance d'attestations aéromédicales. La sous-partie GEN de la partie-AR définit des exigences communes applicables aux autorités compétentes, c'est-à-dire celles qui s'appliquent à tous les domaines techniques repris dans le champ d'application.

La sous-partie GEN de la partie-AR telle que proposée dans le présent avis est constituée de 3 sections:

- Section I Généralités;
- Section II Gestion; et
- Section III Supervision, certification et application.

26. Ces sections mettent en œuvre les articles pertinents du règlement de base en ce qui concerne les interactions entre les organismes agréés et l'autorité compétente, la coopération et les échanges d'informations entre autorités compétentes et avec l'Agence, l'approbation d'autres moyens de mise en conformité que ceux établis par l'Agence, la nécessité de réagir immédiatement à un problème de sécurité, ainsi que les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de révocation des certificats et agréments. La sous-partie GEN contient en outre des exigences en termes d'organisation et de système de gestion applicables aux autorités compétentes, qui concernent directement les capacités de supervision des autorités compétentes.

Règlement de base	Exigences applicables aux autorités
Article 2, paragraphe 2, point d). Objectifs Article 15 Échange d'informations	Programme de sécurité (article 3 du règlement)
Article 18 Mesures adoptées par l'Agence Article 19 Avis, spécifications de certification et documents d'orientation	Moyens de mise en conformité (AR.GEN.120)
Article 7 Pilotes	Capacités de supervision (article 4 du règlement) Supervision (AR.GEN.300)
Article 7 Pilotes (ATO, AeMC, FSTD)	Programme de supervision (AR.GEN.305)
Article 8 Exploitation	Certification initiale (AR.GEN.310 & 315) Changements - organismes (AR.GEN.330)
Article 8, para. 4 Exploitation - Membres de l'équipage de cabine	Constatations (AR.GEN.350) Application - personnes (AR.GEN.355)
Article 10 Supervision et application	Supervision (AR.GEN.300) Programme de supervision (AR.GEN.305) Constatations (AR.GEN.350) Application - personnes (AR.GEN.355)
Article 13 + Annexe V Entités qualifiées	Attribution des tâches (AR.GEN.205)
Article 14, Article 18, para. d Mesures dérogatoires	Mesures dérogatoires (article 5 du règlement)

Règlement de base	Exigences applicables aux autorités
Article 15 Échange d'informations	Informations fournies à l'Agence (AR.GEN.125) Programme de supervision (AR.GEN.305) Système de gestion (AR.GEN.200)
Article 14 Mesures dérogatoires Article 15 Échange d'informations Article 22, para. 1 Certification de l'exploitation	Réaction immédiate à un problème de sécurité (AR.GEN.135)
Article 24 Contrôle de l'application des règles	Système de gestion (AR.GEN.200) Changements apportés au système de gestion (AR.GEN.210)
Article 54 Inspections dans les États membres	Changements apportés au système de gestion (AR.GEN.210) Archivage (AR.GEN.220)

Tableau 1: Articles du règlement de base mis en œuvre par la partie-AR

27. Conformément à l'approche intégralement systémique, les exigences de la sous-partie GEN ont été élaborées de manière préliminaire en vue d'assurer autant que possible l'uniformité et la compatibilité avec les règles pertinentes en ce qui concerne les aéroports, la gestion de la circulation aérienne/les services de navigation aérienne, ainsi qu'avec celle de navigabilité. Compte tenu de leur caractère général, les modalités d'exécution proposées prennent pleinement en compte les éléments critiques (CE) d'un système de supervision de la sécurité défini par l'OACI¹⁷, notamment en ce qui concerne:

- CE-3: Système d'aviation civile de l'État et fonctions de supervision de la sécurité.
- CE-4: Qualification et formation du personnel technique.
- CE-5: Orientation technique, outils et fourniture d'informations critiques en termes de sécurité.
- CE-6: Obligations en matière d'octroi de licences, de certification, d'habilitations et/ou d'agrément.
- CE-7: Obligations en matière de surveillance.
- CE-8: Résolution de problèmes de sécurité.

Les normes OACI relatives à la mise en œuvre d'un programme de sécurité de l'État (PSE) invitent l'État à établir des mécanismes visant à garantir le contrôle efficace de ces éléments critiques¹⁸.

¹⁷ Se reporter au document 9735 de l'OACI 9735 *Manuel d'audits de la supervision de la sécurité*, 2^{ème} édition - 2006, appendice C- dans le cadre du programme universel d'audits de la supervision de la sécurité de l'OACI, la capacité d'un État à superviser la sécurité est déterminée par l'évaluation de la mise en œuvre effective des éléments critiques d'un système de supervision de la sécurité.

¹⁸ Voir l'annexe 1, pièce jointe C, de l'OACI et l'annexe 6, pièce jointe J, de l'OACI «Cadre pour le programme de sécurité de l'état » § 3.1.

28. Les règles proposées reposent en outre sur les dispositions pertinentes de l'EU-OPS, sous-partie C «Certification et supervision des exploitants»¹⁹, ainsi que sur les dispositions présentes dans les JIP des JAA. Les modalités d'exécution et les AMC associés établis à la sous-partie GEN de la partie-AR sont totalement cohérents par rapport aux normes pertinentes relatives à la supervision de la sécurité reprises à l'annexe 6²⁰, partie I, appendice 5 et partie III, appendice 1, de l'OACI. L'exception réside dans la norme 5.5 «Rémunérations et conditions de service» pour laquelle aucun équivalent ne peut être proposé dans la partie-AR car de telles conditions ne sont pas soumises à un niveau de réglementation européen.

Annexe 6, partie I - Appendice 5 de l'OACI Annexe 6, partie III - Appendice 1 de l'OACI	Règles EASA
1. Législation aéronautique principale	Règlement (CE) n° 216/2008 OR.GEN.140
2. Règlements d'exploitation spécifiques	Règlement (CE) n° 216/2008; Exigences essentielles, Règlement (CE) n° 2042/2003 Partie-AR, sous-partie OPS
3. Structure CAA et fonctions de supervision de sécurité	AR.GEN.200(a)(2) nombre suffisant de membres du personnel Règlement, article 4
4. Orientation technique	AR.GEN.200(a)(1) AR.GEN.300(f)
5. Personnel technique qualifié	AR.GEN.200(a)(2) GM1 et 2-AR.GEN.200(a)(2)
6. Obligations en matière d'octroi de licences et de certification	AR.GEN.200(a)(1) - AMC1-AR.GEN.305(b)-OPS AR.GEN.310 - AMC1-AR.GEN.310(a)-OPS
7. Obligation de surveillance continue	AR.GEN.200(a)(1); AR.GEN.300 AR.GEN.305; AMC1-AR.GEN.305(b)
8. Résolution de problèmes de sécurité	AR.GEN.200(a)(1) et AR.GEN.350 AR.GEN.350

Tableau 2: Correspondance entre les normes pertinentes de l'OACI relatives à la supervision et la partie-AR

29. En proposant des exigences communes qui peuvent être appliquées à tous les types de certificats et d'agrèments, la sous-partie GEN de la partie-AR applique les conclusions du rapport COra des JAA en termes de supervision liée aux performances, et des processus d'agrément simplifiés fournissant une uniformité dans les agrèments d'organismes, lorsqu'une telle uniformité est essentielle pour que les organismes mettent en œuvre des systèmes de gestion efficaces (de la sécurité). L'objectif poursuivi par l'OACI en introduisant la notion de SGS dans tous les domaines de l'aviation amène nécessairement aux mêmes principes de base en termes de gestion et d'agrément des organismes.

¹⁹ Des tableaux de comparaison des règles pour les EU-OPS et JAR-OPS 3 ont été fournis dans les CRD relatifs à la partie-AR et la partie-OR, cf. <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

²⁰ L'annexe 1 de l'OACI ne contient pas d'appendice relatif à la supervision de la sécurité.

30. En conclusion, étant donné que la partie-AR repose sur des documents réglementaires existants et propose des exigences qui sont totalement alignées sur les normes OACI pertinentes en matière de système de supervision de la sécurité des États, les tâches de base dont doit s'acquitter l'autorité et qui sont définies dans les modalités d'exécution proposées dans le présent avis, ne sont pas fondamentalement différentes de celles qui sont déjà accomplies aujourd'hui par les autorités compétentes. Toute tâche additionnelle éventuelle trouve sa justification soit directement dans le règlement de base (à savoir l'application des articles qui font partie du premier élargissement, la réalisation de l'objectif fondamental du règlement de base en termes de sécurité, de normalisation et d'harmonisation), soit dans les normes OACI relatives à l'établissement d'un PSE.

Règlement - rubriques pertinentes pour la partie-AR

31. Les exigences adressées aux États membres et non aux autorités compétentes sont reprises dans le règlement: l'article 3 demande aux États membres et à l'Agence d'établir des plans de sécurité aérienne en vue d'une amélioration continue de la sécurité. Il souligne également la nécessité que les États membres coordonnent leurs plans de sécurité puisque la sécurité aérienne doit maintenant être gérée conjointement par les États membres de l'EASA. Plus particulièrement, le partage actuel des compétences au sein de l'Union européenne ne permet pas qu'un plan de sécurité soit mis en œuvre par un État membre de manière isolée. Des documents supplémentaires seront fournis ultérieurement pour enrichir la mise en œuvre commune des exigences du programme de sécurité de l'État (PSE) de l'OACI dans le cadre européen. Ces documents s'appuieront sur le travail que coordonne le Comité consultatif européen sur la sécurité aérienne (EASAC), notamment en ce qui concerne le manuel EASP.
32. L'article 4 du règlement énonce des exigences relatives aux capacités de supervision. Ces dispositions, tout en étant totalement cohérentes avec les éléments critiques pertinents de l'OACI en ce qui concerne un système de supervision de la sécurité, prévoient en outre que les États membres veillent à ce que leur personnel de supervision soit dûment habilité pour s'acquitter des tâches de certification et de supervision et ne soit soumis à aucun conflit d'intérêts.
33. L'article 5 du règlement définit les informations à fournir avec la notification envoyée par un État membre lorsqu'il invoque les mesures dérogatoires établies aux articles 14, paragraphe 1, 14, paragraphe 4 et 14, paragraphe 6, du règlement de base et par l'Agence lorsqu'elle octroie une dérogation conformément à l'article 18, point d), du règlement de base²¹, respectivement. Sans créer de charge additionnelle, cette mesure garantira l'application uniforme des dispositions pertinentes et améliorera l'efficacité du processus d'octroi d'exemptions et de dérogations.
34. L'article 9 du règlement crée une obligation dans le chef des États membres de transférer des dossiers vers l'Agence, qui sont liés à la supervision des ATO et des AeMC situés hors du territoire des États membres, étant donné que ces derniers ne seront plus compétents pour de tels organismes au-delà du 8 avril 2012. Les détails relatifs au transfert des dossiers seront communiqués par l'Agence aux autorités compétentes concernées.

L'article 10 du règlement définit la date d'entrée en vigueur et de mise en application: en déterminant la nécessité d'une mise en œuvre transitoire ou différée des exigences applicables aux autorités, l'Agence a pris en compte que les exigences proposées pour l'autorité reposent en majeure partie sur des documents réglementaires existants et ne comportent aucun élément fondamentalement nouveau par rapport à l'organisation d'une autorité compétente en ce qui concerne la certification et la supervision. Elle a également considéré que les États membres, étant des États contractants en vertu de la convention de Chicago, mettent déjà en œuvre des systèmes de supervision depuis des années. Plus important encore, dès que les nouvelles règles deviennent applicables, les États

²¹ Modifié en dernier par le règlement (CE) n° 1108/2009.

membres doivent être en mesure de traiter toute nouvelle demande sur la base des nouvelles exigences, ce qui implique que leur organisation et leur système de supervision soient préalablement mis à niveau. Cinq autorités aéronautiques européennes ont commenté la proposition présentée dans le CRD d'octroyer un délai de 12 mois aux États membres pour mettre à jour leurs procédures administratives afin de se conformer aux nouvelles règles, et elles demandaient une prolongation de ladite période à 24 mois. Après révision en interne, l'Agence a finalement supprimé cette disposition car elle ne correspond pas aux mesures d'exemption proposées et, de surcroît, elle pourrait aller à l'encontre du règlement (CE) n° 736/2006 de la Commission du 16 mai 2006 relatif aux méthodes de travail de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'exécution d'inspections de normalisation²². Un délai supplémentaire devrait toutefois être octroyé pour effectuer les ajustements et les mises à jour nécessaires dans le détail des procédures de supervision et dans les systèmes correspondants, notamment les applications logicielles, suite aux modifications apportées aux références des règles qui découleront de la décision de revenir à une structure verticale. À cet effet, une mesure d'exemption générale de six mois est incluse à l'article 10, paragraphe 2.

Les mesures transitoires et les exemptions applicables aux organismes sont expliquées aux paragraphes 81 et 86 de la présente note explicative.

Partie-AR, sous-partie GEN, Section I - Généralités

35. La section I complète les exigences applicables aux États membres définies au règlement par des d'exigences générales applicables aux autorités compétentes. Elle vise principalement à faciliter la coopération et l'échange d'informations entre les autorités et l'Agence, ainsi qu'entre les autorités elles-mêmes. Ces dispositions découlent d'exigences de niveau supérieur établies dans le règlement de base (plus particulièrement les articles 5, paragraphe 5; 7, paragraphe 6; 8, paragraphe 5; 10; 15; 22, paragraphe 1 et 24. La section I comporte également des obligations en termes de documentation de supervision, qui complètent par une référence aux éléments critiques de l'OACI CE-5 «orientation technique, outils et fourniture d'informations critiques en termes de sécurité» les dispositions pertinentes relatives aux capacités de supervision incluses dans le règlement.
36. La section I demande en outre aux autorités compétentes de fournir à l'Agence des informations pertinentes relatives à la sécurité (AR.GEN.125(b)). Bien que la directive 2003/42/CE²³ établisse le concept de comptes rendus de sécurité obligatoires dans le cas d'incidents sérieux, il semblait que les mesures de mise en œuvre associées n'établissaient pas d'exigences explicites²⁴ quant à la nécessité de transmettre à l'Agence, dans un format adapté, toutes les informations disponibles relatives à la sécurité. L'Agence devrait normalement être informée de problèmes liés à la conception, aux données d'adéquation opérationnelle (OSD) et à la sécurité de l'exploitation, comme identifié dans l'EASP, ou à des domaines spécifiquement identifiés par l'Agence comme présentant un intérêt en termes de sécurité. Les documents AMC seront inclus pour l'AR.GEN.125(b) comme résultat du travail actuellement en cours dans le cadre du système interne de compte rendu d'événements (IORS) de l'Agence. À son tour, cette mesure constituera un outil essentiel pour l'Agence aux fins de mettre sur pied la révision annuelle de sécurité demandée par le législateur²⁵.

²² JO L 240, 7.9.2002, p. 1.

²³ Directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes-rendus d'événements dans l'aviation civile (JO L 167, 4.7.2003, p. 23).

²⁴ Article 2 du règlement (CE) n° 1321/2007 de la Commission du 12 novembre 2007 fixant les modalités d'exécution pour l'enregistrement, dans un répertoire central, d'informations relatives aux événements de l'aviation civile échangées conformément à la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 294, 13.11.2007, p. 3).

²⁵ Article 15, paragraphe 4, du règlement de base.

37. La section I inclut des exigences destinées à traiter d'autres moyens de mise en conformité que les moyens acceptables de conformité établis par l'Agence. Le terme «moyens acceptables de conformité» (AMC), tel qu'établi aux articles 18 et 19 du règlement de base est principalement utilisé pour qualifier des documents techniques/procédures que doivent utiliser les États membres et l'industrie lorsqu'ils appliquent le règlement de base et ses modalités d'exécution. À cet égard, un AMC représente un moyen de se conformer à la règle. Les documents de ce type publiés par l'Agence ne constituant pas une loi, ils ne peuvent être contraignants pour les personnes soumises au règlement et ces dernières peuvent décider de se conformer aux exigences applicables par le biais d'autres moyens. Toutefois, l'intention du législateur était que ces documents fournissent une certitude légale pour les postulants et qu'ils contribuent à une application uniforme, c'est pourquoi il leur a conféré une présomption de conformité à la règle. Les AMC engagent les autorités compétentes à ce que les personnes soumises au règlement qui s'y conforment soient assimilées à des personnes en conformité avec la règle. On autorise cependant une certaine flexibilité, car des parties prenantes pourraient proposer d'autres moyens de mise en conformité à leur autorité compétente et, pour autant qu'elles puissent démontrer qu'un niveau équivalent de sécurité peut être garanti, ces autres moyens de mise en conformité pourraient être alors approuvés et appliqués.
38. La proposition reprise dans le CRD visait à assurer un traitement uniforme de telles alternatives par les autorités compétentes et à fournir une transparence totale, qui fait défaut dans le système actuel. La base légale sur laquelle reposent le mécanisme d'utilisation d'autres moyens de mise en conformité et les obligations des autorités compétentes est notamment établie aux articles 5, paragraphe 5, 7, paragraphe 6, et 8, paragraphe 5, du règlement de base, lesquels établissent que des modalités d'exécution seront adoptées sur la manière de délivrer, de maintenir et de modifier les certificats et agréments. Étant donné que les autres moyens de mise en conformité sont principalement utilisés par des candidats en vue d'établir la conformité aux modalités d'exécution, l'Agence a jugé bon d'établir un processus applicable tant aux postulants qu'aux autorités, permettant de traiter ces autres moyens de mise en conformité. En ce qui concerne les obligations et le rôle de l'Agence, ils trouvent leur base légale dans les pouvoirs qui lui sont attribués en matière de contrôle de l'application des règles par les autorités compétentes et de normalisation de leur exécution (voir le règlement de base, articles 10 et 24).
39. À des fins de normalisation et d'harmonisation, l'autorité compétente a l'obligation de notifier l'Agence de tout autre moyen de mise en conformité qu'elle a approuvé ou qu'elle utilise, ainsi que de mettre à la disposition de tous les organismes et de toutes les personnes sous sa supervision l'autre moyen de mise en conformité que l'autorité compétente utilise elle-même pour satisfaire aux règles applicables. Cette mesure introduit une nouvelle tâche pour les autorités compétentes, qui peut toutefois être mise en œuvre sur la base de mécanismes et de procédure existants. La charge additionnelle devrait donc être limitée.

Il apparaît clairement, au travers des commentaires aux NPA et des réactions au CRD, qu'une majorité de parties prenantes favorise un contrôle systématique préalable par l'Agence de tous les autres moyens de mise en conformité avant leur approbation et/ou une mise en œuvre par l'autorité compétente. L'argument principal réside dans le maintien de règles du jeu équitables et la suppression de toute incertitude qui résiderait dans le fait que tout autre moyen de mise en conformité approuvé par l'autorité compétente sans intervention de l'Agence pourrait être remis en question par la suite, lors d'une inspection de normalisation par exemple. Le règlement de base ne prévoit aucune mesure relative à une approbation préalable par l'Agence puisque l'application des règles est laissée dans le chef des États membres. Par conséquent, ces inquiétudes ne peuvent être traitées par le biais du système légal actuel. Néanmoins, pour prendre en compte les inquiétudes de la partie prenante, on envisage un élément atténuateur consistant à rendre explicite l'exigence demandant à l'autorité compétente d'établir un système permettant d'évaluer de manière uniforme et de contrôler tous les autres moyens de mise en conformité. Il est important de noter, dans ce contexte, que

L'utilisation de moyens de conformité approuvés par une autorité compétente est limitée aux organismes se trouvant sous la supervision de ladite autorité. Cela signifie que d'autres organismes qui souhaitent utiliser les mêmes autres moyens de mise en conformité doivent à nouveau les présenter à leur autorité compétente.

40. Enfin, en réponse aux réactions au CRD, l'Agence a simplifié les définitions en supprimant le terme «moyen supplémentaire de mise en conformité» et en développant la définition des «autres moyens de mise en conformité» afin de couvrir ces mesures qui offrent une alternative à des AMC existants et de nouveaux moyens d'établir la conformité au règlement de base et ses modalités d'exécution lorsque aucune AMC associée n'a été adoptée par l'Agence.

Partie-AR, sous-partie GEN, Section II - Gestion

41. Les règles reprises à la section II demandent aux autorités compétentes d'établir et de maintenir un système de gestion aux fins de s'acquitter de leurs obligations et d'exercer leur responsabilité, comme indiqué dans la partie-AR. Les éléments principaux qui constituent un tel système de gestion ont inspiré les exigences relatives à un système de gestion type applicable aux organismes:
- politiques et procédures documentées;
 - personnel en suffisance et correctement qualifié, y compris l'obligation de planifier la disponibilité du personnel;
 - désignation de personnel d'encadrement pour les différents secteurs d'activité;
 - adéquation des matériels et des installations;
 - une fonction de contrôle de la conformité du système de gestion, incluant la désignation d'une personne ou d'un groupe de personnes responsables de la fonction de contrôle de la conformité;
 - la nécessité de veiller à ce que les tâches de certification et de supervision effectuées au nom de l'autorité compétente satisfassent aux exigences applicables;
 - un système pour identifier les changements qui ont une incidence sur le système de gestion et pour prendre les actions lui permettant de rester efficace; et
 - un système d'archivage afin de garantir la traçabilité des activités exécutées.
42. Ces exigences relatives au système de gestion sont complétées par l'exigence spécifique d'établir des procédures pour l'échange efficace d'informations et l'assistance à d'autres autorités, ce qui précise davantage les exigences de l'article 15, paragraphe 1, du règlement de base. L'ensemble d'exigences communes applicables aux systèmes de gestion des autorités compétentes proposé à la section II est directement lié aux éléments critiques définis par l'OACI en matière de systèmes de supervision, CE-4 «Qualification et formation du personnel technique » et CE-5 «Orientations techniques, outils et fournitures d'informations critiques pour la sécurité». Ces exigences appuient la mise en œuvre des PSE et doivent contribuer à créer un système de supervision efficace dans le but de faciliter et d'encourager les organismes soumis à réglementation à mettre en œuvre des systèmes de gestion conformes à la partie-OR.

43. Aux fins d'appuyer le processus de normalisation et de faciliter l'évolution du processus vers un contrôle continu²⁶, la section II demande également aux autorités compétentes de fournir à l'Agence la documentation pertinente relative à leur système de gestion et aux changements qui s'y appliquent.
44. En ce qui concerne l'utilisation d'entités qualifiées (AR.GEN.205), certains États membres ont remis en question l'intégration de dispositions spécifiques dans la partie-AR, en déclarant que l'article 13 et l'annexe V du règlement de base traitaient cette question de manière suffisante. À l'inverse, l'Agence estime que le règlement de base ne décrit pas comment remplir les obligations établies et par conséquent maintient ses dispositions dans une version modifiée: la règle établit maintenant que l'autorité compétente peut attribuer des tâches de certification et de supervision à des personnes morales ou physiques et s'attache aux critères à respecter. De telles règles spécifiques visent à garantir que toute tâche de certification ou de supervision exécutée au nom de l'autorité compétente soit conforme aux exigences applicables, de la même manière qu'on le demande aux organismes lorsqu'ils sous-traitent des activités couvertes par le champ d'application de leur agrément. Cette nouvelle modalité d'exécution a pour objectif principal d'assurer un niveau élevé de sécurité dans les activités de certification et de supervision de l'autorité compétente, ainsi qu'une application uniforme des dispositions pertinentes du règlement de base.
45. Bien que les dispositions de la section II découlent des exigences existantes, telles que celles reprises à la section B du règlement (CE) n° 2042/2003, qui couvre l'organisation des autorités compétentes, la qualification et la formation, les procédures, les installations, l'archivage et autres, elles prévoient que les autorités compétentes doivent s'acquitter de quelques nouvelles tâches:
- transmettre à l'Agence les procédures et les modifications qui sont apportées, informer l'Agence des changements apportés au système de gestion (AR.GEN.200(d) et AR.GEN.210(c));
 - définir et mettre en œuvre des procédures de participation à un échange mutuel d'informations, ainsi que d'assistance envers les autres autorités compétentes (AR.GEN.200(c)); et
 - mettre en œuvre un système de contrôle de la conformité (AR.GEN.200, par. a), points 4) et 5)), comportant un système destiné à évaluer initialement et de manière continue les personnes physiques ou morales qui s'acquittent de tâches de certification ou de supervision au nom de l'autorité compétente (AR.GEN.205).

Bien que pour les tâches a et b, on puisse supposer que les autorités peuvent s'appuyer sur des ressources et des canaux de communication existants, il est clair que la mise en œuvre de la tâche c est susceptible de nécessiter des ressources additionnelles. Les responsabilités qui incombent aux États membres de fournir aux autorités compétentes les capacités et les ressources nécessaires pour la supervision afin qu'elles puissent s'acquitter de leurs tâches conformément aux exigences applicables, sont clairement établies à l'article 4, paragraphe 4, du règlement. Ceci constitue la base légale pour s'assurer que toutes les tâches additionnelles peuvent être financées. Il est important de noter, dans ce contexte, qu'un système de gestion efficace, qui inclut un contrôle efficace de la conformité, peut constituer un facteur essentiel contribuant à assurer la rentabilité des processus de certification et de supervision.

²⁶ La notion de contrôle continu (CMA) impliquera la mise en place d'un système destiné à contrôler les États membres en permanence selon une méthode harmonisée et uniforme. Le contrôle de la capacité de supervision de sécurité des États membres reposera sur les quatre étapes principales suivantes: (1) recueillir et valider des données de sécurité, (2) analyser et mesurer le niveau de capacité de supervision de sécurité, (3) identifier les défaillances et évaluer les risques correspondants, (4) élaborer et mettre en œuvre des stratégies visant à atténuer les risques.

46. En outre, les dispositions de la section II intègrent maintenant les obligations suivantes:
- l'autorité compétente maintient une liste de tous les certificats d'organismes, des certificats de qualification FSTD, ainsi que des licences, qualifications, autorisations ou attestations délivrées au personnel (AR.GEN.220(b));
 - les autorités compétentes archivent l'évaluation d'autres moyens de mise en conformité proposés par des organismes soumis à certification, ainsi que l'évaluation des autres moyens de mise en conformité utilisés par l'autorité compétente elle-même; et
 - la mise en œuvre d'un système destiné à planifier la disponibilité du personnel (AR.GEN.200(a)(2)).

Bien que les règles actuelles n'incluent pas d'exigences explicites de ce type, on peut supposer que les autorités compétentes ont bel et bien déjà instauré des systèmes qui satisfont à ces nouvelles exigences dans leur administration des certificats et des agréments, ainsi que dans leur gestion du personnel.

Partie-AR, sous-partie GEN, Section III – Gestion - supervision, certification et application

47. La présente section, au sein de la sous-partie GEN de la partie-AR, fournit aux autorités compétentes les éléments nécessaires relatifs à la manière d'interagir avec des organismes et des personnes soumis à réglementation. Elle décrit les principes généraux de supervision, aborde des éléments relatifs aux programmes de supervision et détaille les actions spécifiques, les rôles et les responsabilités des autorités compétentes dans les processus de certification, de supervision continue et de mise en application. Elle repose sur des procédures établies dans des règlements existants. Les règles de supervision prennent en compte les exigences de niveau supérieur contenues dans le règlement de base pour s'assurer que la supervision n'est pas limitée aux organismes et aux personnes certifiées par l'autorité compétente.

Les dispositions pertinentes découlent des JIP des JAA, ainsi que des JAR-OPS et JAR-FCL, et des exigences reprises à la section B des règlements (CE) n° 1702/2003 et (CE) n° 2042/2003. Les articles pertinents du règlement de base sont les suivants pour les OPS: 8(5); pour le FCL: 7(6); pour la coopération dans la supervision: articles 10, 11 et 15. En réponse à un retour d'informations d'une partie prenante, des instructions plus spécifiques sur la certification initiale et la supervision, traitant plus particulièrement des processus, des qualifications et du nombre disponible de membres du personnel, de la validité des licences et des qualifications pour les instructeurs de vol, etc. seront incluses dans les AMC et GM.

48. La proposition reprise dans le NPA comprenait des éléments issus des recommandations COra, relatives à la délivrance d'un certificat d'organisme unique aux organismes titulaires d'agréments en vertu de plusieurs parties. L'analyse des commentaires au NPA indique clairement que cette notion de «certificat unique» n'est pas soutenue: les représentants de l'industrie sont inquiets par rapport au fait que l'OACI ne demande pas d'agrément d'organisme «supérieur» en plus des AOC, ce qui provoquerait, si l'on conserve cette notion de certificat unique, une spécificité européenne sans reconnaissance internationale. Selon certaines autorités compétentes, les conditions de délivrance d'un certificat unique et le lien entre un certificat d'organisme individuel et des certificats par domaines (AOC, ATO, AeMC) ne sont pas clairement établis. Elles déclarent en outre que le certificat unique d'organisme engendrerait une augmentation significative de la charge de travail pour les autorités, qui ne se justifie pas en termes de sécurité. Les objectifs fondamentaux du concept de certificat unique d'organisme pouvant être atteints sans imposer la délivrance d'un document unique, l'Agence a accepté de ne pas maintenir ce concept. En effet, en termes d'efficacité de la supervision, il est beaucoup plus logique de rationaliser le programme de supervision applicable aux organismes titulaires d'agréments en vertu plusieurs parties plutôt que de délivrer un certificat

49. Le NPA comportait également une proposition de coopération dans la supervision²⁷, visant à créer la base pour garantir une efficacité optimale de la supervision des activités qui ne sont pas limitées géographiquement à l'État membre dans lequel le certificat a été délivré. L'objectif principal poursuivi par les dispositions de coopération dans la supervision est d'amener une dimension européenne à cette activité de supervision, en encourageant une utilisation optimale des ressources locales de supervision, tout en veillant à ce que toutes les personnes, les organismes ou aéronefs soient soumis à une supervision régulière. Cette mesure mettrait en œuvre certaines des recommandations spécifiques de la conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale de supervision de la sécurité (tenue dans les locaux de l'OACI en 1997) au cours de laquelle on a souligné la nécessité de coordonner et d'harmoniser les principes et les procédures d'évaluation de la supervision de sécurité et reconnu les avantages d'adopter une vision régionale. La proposition de l'Agence a été largement commentée. La majeure partie des commentaires émanait d'autorités compétentes, qui exprimaient leurs inquiétudes quant au risque que les responsabilités de supervision perdent de leur clarté et aux aspects pratiques de la coopération entre autorités, lorsque des systèmes légaux ou des usages linguistiques différents pourraient constituer des obstacles potentiels. Les inquiétudes exprimées par l'industrie concernaient la charge de travail supplémentaire et le risque possible du double emploi des activités de supervision dans le cas d'organismes opérant dans plusieurs États membres.
50. Conformément aux recommandations faites par le groupe de révision AR/OR et à la suite d'une réunion spécifique avec les représentants du groupe consultatif des autorités nationales (AGNA), les dispositions pertinentes de l'AR.GEN.Section III ont été affinées de manière à traiter les principaux points d'inquiétude exprimés par les parties prenantes. Une approche reposant sur les risques prenant principalement en compte les priorités identifiées par le plan de sécurité des états en termes de sécurité et auquel il est fait référence à l'article 3 du règlement, sera utilisée pour déterminer le champ d'application de la tâche de supervision qui s'applique à des activités effectuées sur le territoire des États membres par des personnes ou des organismes qui n'ont pas été certifiés par l'autorité compétente. La responsabilité principale de l'autorité compétente qui a délivré le certificat reste inchangée. La proposition est complétée par des dispositions visant à une coopération à titre bénévole sous la forme d'accords établis entre autorités, de manière à ce qu'une partie de la tâche de supervision puisse être exécutée par l'autorité sur le territoire de laquelle l'activité est effectuée, ce qui augmentera ainsi la visibilité desdites activités. Cette mesure devrait encourager les autorités compétentes à faire un usage optimal des ressources locales de l'autorité. Les modalités d'exécution liées aux constatations et à la mise en application (AR.GEN.350 et AR.GEN.355) ont été modifiées en conséquence. L'AR.GEN.350 a été en outre modifié pour assurer la cohérence avec l'AR.CC en ce qui concerne la falsification et la fraude. Un nouveau sous paragraphe AR.GEN.300(f) est ajouté pour inclure la disposition définie précédemment à l'AR.GEN.425(a), cette dernière étant transférée vers le règlement relatif aux exploitations.
51. Bien que l'Agence ait modifié sa proposition relative à la coopération dans la supervision pour répondre aux principales inquiétudes exprimées par les États membres, elle insiste sur l'importance d'étendre la supervision à toutes les activités exercées sur le territoire d'un État membre et d'accroître la coopération entre les autorités compétentes des États membres afin de faire face aux défis du marché commun: un nombre accru de pilotes et d'exploitants, mais également d'examineurs de vol et d'examineurs aéromédicaux

²⁷ Le terme «supervision collective» utilisé dans la note explicative du NP à 2008-22 est maintenant remplacé par «coopération dans la supervision», qui reflète plus précisément l'intention sous-jacente des dispositions concernées.

peut exercer ses privilèges dans un état de l'UE autre que celui initialement responsable de la supervision. Par conséquent, l'Agence suggère de revoir la mise en œuvre des dispositions relatives à la coopération dans la supervision et le fonctionnement correct du système de supervision à l'avenir, non seulement pour détecter à un stade précoce les lacunes possibles du système, mais également pour déterminer la nécessité d'élaborer des dispositions plus spécifiques dans le but de favoriser l'établissement de capacités de supervision au niveau européen, tant en termes de sécurité que d'utilisation efficace des ressources.

52. Autre élément important proposé dans le NPA: l'évolution vers un type de supervision reposant sur les risques et les performances, qui découle également de l'initiative COra. Suite à une évaluation des commentaires du NPA, l'intervalle de 24 mois dévolu à la tâche de supervision qui avait été défini initialement au niveau de la modalité d'exécution a été déplacé vers les AMC de l'AR.GEN.305 pour le CRD, de manière à offrir une certaine flexibilité. Cette modification apportée au niveau des AMC a provoqué des réactions de la part de parties prenantes qui ont exprimé leur profonde inquiétude quant à la mise en œuvre à ce stade d'un système reposant exclusivement sur les risques: selon eux, un tel système ne devrait pas être adopté tant que les organismes soumis à réglementation n'ont pas atteint une maturité suffisante dans leur système de gestion de la sécurité et que les autorités compétentes ne disposent pas de davantage de visibilité de leurs performances en termes de sécurité, au travers de la collecte et de l'analyse de données pertinentes. Certaines parties prenantes ont également indiqué que la flexibilité octroyée pourrait être utilisée par certains États membres pour justifier des réductions supplémentaires des ressources des autorités compétentes. Pour répondre à ces inquiétudes, l'Agence a accepté de rétablir l'intervalle de 24 mois au niveau de la modalité d'exécution et propose maintenant un certain nombre de critères pour allonger ou réduire ce laps de temps standard pour la supervision. Ces dispositions s'appliquent à des organismes certifiés par l'autorité compétente et aux titulaires d'un certificat de qualification FSTD.
53. Les AR.GEN.300 et AR.GEN.305 contiennent des exigences générales pour la supervision de personnes au travers d'inspections. Certaines associations et organismes sans but lucratif ont réagi à ces dispositions, contestant la nécessité d'effectuer des inspections inopinées et déclarant que cette disposition engendrerait des coûts supplémentaires qui seraient reportés sur les titulaires de licences. Un AMC sera inclus pour clarifier le fait que la supervision de personnes titulaires d'une licence, d'un certificat, d'une qualification ou d'une autorisation devrait normalement faire partie de la supervision des organismes dans lesquels lesdites personnes exercent leurs privilèges. En outre, l'autorité compétente devrait vérifier la conformité aux exigences applicables lorsqu'elle valide ou renouvelle des qualifications. Par ailleurs, pour exercer correctement ses responsabilités de supervision, l'autorité compétente devrait effectuer un certain nombre de vérifications inopinées. Les AMC refléteront les dispositions du document 9379 de l'OACI «Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel».
54. Les modifications des dispositions relatives à «l'agrément indirect» de certains types d'organismes proposé dans le NPA ont été revues. Cette question est maintenant traitée à l'AR.GEN.330 «Changements - organismes» et les changements sont classifiés selon qu'ils nécessitent une approbation préalable ou pas de la part de l'autorité compétente. En outre, des dispositions sont prévues pour les organismes qui souhaitent mettre en œuvre des changements sans l'approbation préalable de l'autorité compétente: l'organisme devra disposer d'une procédure qui définit la portée de tels changements et décrit la manière dont ils seront gérés, puis il devra soumettre ladite procédure à l'autorité compétente pour approbation (cf. AR.GEN.310(c)). Les dispositions modifiées répondent pleinement à l'intention sous-jacente de «l'approbation indirecte» ou de changements «acceptables pour l'autorité».

55. Les modalités d'exécution proposées relatives aux constatations et aux actions d'application ont été modifiées, pour inclure une description des constatations qui était précédemment reprise dans la partie-OR et pour l'aligner sur les modifications apportées aux AR.GEN.300 et AR.GEN.305 en ce qui concerne la coopération dans la supervision. En outre, toutes les références à des sanctions ont été supprimées, car elles sont soumises aux règles nationales applicables en vertu de l'article 68 du règlement de base. Enfin, la période de mise en œuvre des actions correctives a été redéfinie pour qu'elle soit conforme aux exigences existantes dans les règles de maintien de navigabilité.
56. Compte tenu qu'une grande partie des modalités d'exécution proposées dans la section III de l'AR.GEN repose sur des exigences existantes, et compte tenu des obligations des États membres, en vertu des exigences de l'OACI, de mettre en œuvre des systèmes de supervision efficaces dans le cadre de leur programme de sécurité de l'État, les tâches qui sont réellement nouvelles ou qui ne font pas partie de celles découlant des obligations établies par la convention de Chicago, sont limitées aux obligations suivantes:
- a. informer les personnes et les organismes qui font l'objet d'un accord de supervision entre autorités compétentes (AR.GEN.300(e));
 - b. approuver la procédure de l'organisme portant sur des changements qui ne nécessitent pas d'approbation préalable (AR.GEN.310(c));
 - c. informer l'autorité compétente qui a délivré le certificat en cas de non-conformité par rapport aux exigences applicables détectée au sein d'un organisme certifié par l'autorité compétente d'un autre État membre ou par l'Agence, et fournir également une indication du niveau de constatation (AR.GEN.350(e)); et
 - d. informer l'autorité compétente qui a délivré la licence, le certificat, la qualification ou l'autorisation en cas de non-conformité aux exigences applicables détectée chez une personne certifiée par l'autorité compétente d'un autre État membre (AR.GEN.355(e)).

On peut supposer que les autorités peuvent s'appuyer sur les ressources, les processus de supervision et de certification, ainsi que les canaux de communication existants pour s'acquitter de ces tâches supplémentaires.

Partie-AR, sous-partie FCL

57. La sous-partie AR.FCL définit les exigences spécifiques applicables aux autorités en matière d'octroi de licences au personnel de conduite. Elle est constituée de trois sections:

- Section I Généralités
- Section II Licences, qualifications et autorisations
- Section III Examens théoriques.

La section I de la présente sous-partie établit les exigences générales et prévoit des dispositions concernant les dossiers liés à l'octroi des licences, qui doivent être conservés par l'autorité compétente.

La section II établit des dispositions supplémentaires pour les licences, les qualifications et les autorisations. Elle contient des exigences applicables aux procédures de délivrance, de prorogation et de renouvellement de licences, ainsi qu'au contrôle des examinateurs, d'informations propres aux examinateurs, à la période de validité des licences, à la procédure de renouvellement des licences et également des dispositions portant sur la limitation, la suspension ou la révocation d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation.

La section III contient des dispositions relatives aux procédures d'examen théorique.

58. L'AR.FCL repose principalement sur les exigences existantes applicables aux autorités, qui portent sur les organismes de formation et l'octroi de licences aux membres d'équipage de conduite, contenues dans le JAR-FCL. Sur la base des commentaires reçus et de débats supplémentaires avec les États membres, le changement le plus important apporté concerne le système de contrôle des examinateurs.

59. Seuls quelques changements significatifs ont été apportés à la présente sous-partie. L'exigence portant sur les procédures de délivrance et de prorogation de licence (AR.FCL.200) a été modifiée afin de traiter de la validation d'une licence par des examinateurs. Le texte modifié reflète davantage les changements qui ont déjà été pris en compte dans la partie-FCL et permettra aux autorités compétentes d'habiliter spécifiquement certains examinateurs à s'acquitter de cette tâche.

La majeure partie des commentaires et des réactions reçus portait sur l'AR.FCL.205 (à la section II) relatif au contrôle des examinateurs. Dans le CRD, l'Agence introduisait la notion de liste d'examineurs que devaient établir les autorités aux fins de soutenir leur tâche de supervision. Compte tenu des réactions recueillies et des débats avec les États membres, l'Agence y a ajouté une obligation pour les autorités d'y inclure également des examinateurs certifiés par un autre État membre, mais exerçant leurs privilèges sur leur territoire. De surcroît, l'Agence a ajouté une disposition (déjà établie au JAR-FCL) demandant aux autorités d'élaborer des procédures visant à désigner des examinateurs pour certains examens pratiques.

60. Il faut souligner que la tâche consistant à établir et à publier une liste d'examineurs, ainsi que la nécessité d'organiser des séances d'information à l'attention des examinateurs certifiés dans d'autres États membres, et les tâches administratives qui découleront de ces activités, créeront une charge de travail additionnelle pour les autorités compétentes.

La disposition relative aux critères de sécurité à fournir aux examinateurs qui doivent les respecter lors des examens pratiques et des contrôles de compétences, a été reformulée afin de clarifier le fait qu'elle couvre également des examinateurs certifiés dans un autre État membre. Une tâche future de réglementation abordera à nouveau cette question, et débouchera sur l'insertion de certains éléments parmi ces critères de sécurité dans le manuel de l'examineur.

61. La question principale qui a été soulevée par rapport aux exigences de la section III concernait la nécessité de disposer d'une banque centrale européenne de questions, ainsi que d'un tableau de répartition des questions et de la durée des examens pour chaque domaine spécifique. L'AR.FCL.300 a été légèrement modifié afin de traiter certaines erreurs éditoriales et de clarifier les points relatifs à la banque centrale européenne de questions.
62. Sur la base des réactions reçues, le format normalisé de licence, le formulaire EASA 141 repris maintenant à l'appendice 1 de la partie-AR, a également été revu et, pendant la phase de consultation, plusieurs modifications ont été apportées par rapport au format de licence repris au JAR-FCL. Certains des principaux changements consistent en:
- une uniformisation du format par rapport aux autres licences européennes;
 - l'ajout d'une validation du niveau de compétence linguistique et de la date de validité;
 - davantage d'espace pour les validations de prorogation des compétences linguistiques;
 - une zone réservée aux remarques spécifiques sur la licence LAPL (non conforme à l'OACI);
 - ajout d'une colonne supplémentaire pour la date du contrôle de qualification de vol aux instruments; et
 - ajout d'une ligne IVa pour la date de naissance (pour être conforme à l'article 5.1.1.2 de l'OACI)

Une tâche future de réglementation sera entreprise à un stade ultérieur afin d'élaborer une liste des abréviations normalisées (p.ex. qualifications, catégorie d'aéronefs) et leurs combinaisons possibles. Cette liste devrait servir de référence pour les informations annotées sur la licence et guider les autorités compétentes et les examinateurs quant à la manière de délivrer/proroger/renouveler des qualifications sur la licence.

Partie-AR, sous-partie CC

63. Cette sous-partie complète les exigences de la sous-partie GEN en ce qui concerne les certificats de membre d'équipage de cabine et leurs titulaires. Elle développe certaines exigences pour couvrir les spécificités du certificat de membre d'équipage de cabine, comme établi par l'article 8, paragraphe 4 et paragraphe 5, point e), du règlement de base. Elle est constituée de:

- Section I Certificats de membre d'équipage de cabine
- Section II Organismes qui dispensent une formation de membre d'équipage de cabine ou qui délivrent des certificats de membres d'équipage de cabine.

64. *La section I* aborde les aspects directement liés au certificat de membre d'équipage de cabine lui-même, notamment les deux options qui se présentent aux États membres lors de la délivrance, le format EASA normalisé à utiliser et les situations dans lesquelles l'autorité compétente pourrait être amenée à prendre des mesures lors de sa tâche de mise en application en fonction des personnes.

La section II aborde le cas des organismes qui peuvent être agréés par l'autorité compétente sous certaines conditions générales pour dispenser une formation de membre d'équipage de cabine et/ou délivrer des certificats de membre d'équipage de cabine. Il faut signaler que, contrairement aux organismes de formation des équipages de conduite, le règlement de base ne prévoit aucune base légale claire pour l'Agence aux fins de définir des critères applicables aux organismes de formation des équipages de cabine. C'est pourquoi les exigences nationales pertinentes restent applicables jusqu'à ce que de tels critères puissent être élaborés au niveau européen.

65. Le certificat de membre d'équipage de cabine diffère du certificat de formation à la sécurité actuellement demandé par l'EU-OPS. De même que pour l'EU-OPS, il doit être détenu par tous les membres d'équipage de cabine qui participent à une exploitation à des fins de transport aérien commercial. Néanmoins, contrairement au certificat EU-OPS, il doit être maintenu et il peut être modifié, limité, suspendu ou révoqué sous certaines conditions. Les exigences applicables aux titulaires ont été spécifiées dans une partie-CC indépendante.

66. L'annexe 1 et l'annexe 6 de l'OACI ne demandent pas aux membres de l'équipage de cabine d'être titulaires d'une attestation, d'un certificat ou d'une licence. Toutefois, plusieurs États membres de l'OACI ont élaboré un système de ce type. Par exemple, plusieurs États membres européens disposent d'exigences en matière d'octroi de licence ou de certification des membres de l'équipage de cabine, qui complètent les exigences minimales de l'EU-OPS; la FAA délivre un certificat de compétence aux agents de bord américains qui participent à des exploitations à des fins de transport aérien commercial; l'autorité sud-africaine de l'aviation civile (FACAA) exige et délivre des licences de membre d'équipage de cabine.

67. Les questions principales soulevées dans les réactions au CRD, et les réponses de l'Agence sont les suivantes:

- *Exigence de délivrer un certificat de membres d'équipage de cabine au nouveau format EASA:* la période transitoire de 18 mois proposée initialement est prolongée à 60 mois, conformément aux licences de pilote conformes aux JAR délivrées par un État membre avant le 8 avril 2012 (Cf. Avis «modalités d'exécution pour la qualification des membres d'équipage de cabine participant à des exploitations commerciales» - règlement, article 9 ter).
- *Agrément des organismes pour délivrer des certificats de membre d'équipage de cabine au nom de l'autorité compétente:* si un État membre le décide, la tâche de délivrance des certificats de membres d'équipage de cabine peut être accomplie par

un organisme par le biais d'un agrément qui lui donne le privilège de délivrer de tels certificats.

- *Exigence d'accomplir une formation propre au type d'aéronef avant de pouvoir délivrer un certificat de membre d'équipage de cabine:* cette exigence a été supprimée. Toutefois, une qualification valide pour le type d'aéronef est toujours présente dans la partie-CC comme condition d'utilisation du certificat par son titulaire.
- *Absence de normes ou de critères communs au niveau européen en matière d'agrément d'organisme de formation pour les membres d'équipage de cabine, et de qualification des instructeurs et des examinateurs et des dispositifs d'entraînement:* sous réserve d'un arrangement et d'un accord établis par le législateur sur la base légale, l'Agence propose de traiter de ces questions dans une tâche future de réglementation.

Partie-AR, sous-partie ATO

68. La sous-partie AR.ATO définit les exigences spécifiques applicables aux autorités concernant les organismes de formation agréés qui octroient des licences aux membres d'équipage de conduite. Elle est constituée d'une section:

- Section I Généralités

La sous-partie AR.ATO établit des exigences qui complètent les exigences générales, comme celles se rapportant au programme de supervision pour les ATO et le système d'archivage des données relatives aux ATO. L'AR.ATO repose principalement sur les exigences existantes applicables aux autorités, concernant les organismes de formation et l'octroi de licences aux membres d'équipage de conduite, contenues dans le JAR-FCL. En réponse aux réactions de certaines parties prenantes, l'Agence souhaite souligner qu'en vertu des règles proposées, les ATO, tout en étant des exploitants en vertu de l'article 3, paragraphe h, du règlement de base, ne sont pas tenus d'être titulaires d'un AOC.

69. Seuls quelques changements significatifs ont été apportés. À l'AR.ATO.105, la question principale soulevée par les parties prenantes pendant la phase de consultation portait sur les aéronefs d'entraînement biplaces qui pourraient ne pas permettre l'exécution d'un échantillonnage de vols d'entraînement. Ce point a été pris en compte et le texte a été reformulé pour clarifier cette question.

Les dispositions de l'AR.ATO.120 concernant l'archivage ont été modifiées afin de clarifier la terminologie employée pour l'utilisation de FSTD. Il faut mentionner que dans le cas des FSTD, l'Agence a décidé d'amorcer une nouvelle tâche de réglementation aux fins d'aligner toutes les modalités d'exécution, les CS et les AMC avec la 3^e édition du document 9625 de l'OACI.

Dans le CRD, l'Agence informait les parties prenantes que, comme le certificat d'agrément d'organisme normalisé de l'EASA ne sera pas maintenu, un certificat d'agrément ATO séparé sera élaboré. Ce certificat était fondé sur le formulaire 153 des JAA «*FTO/TRTO Approval Certificate*» et le formulaire 147 de l'EASA, Certificat d'agrément avec calendrier d'agrément en pièce jointe, auquel il est maintenant fait référence sous la dénomination «agrément de cours de formation».

En réponse aux commentaires relatifs au calendrier d'agrément du cours de formation, l'agrément octroyé à un ATO pour utiliser des FSTD (auparavant «agrément d'utilisateur») a été incorporé dans le formulaire d'agrément de cours joint au certificat ATO. Cet agrément de cours impose que le cours de formation et les FSTD correspondants soient repris dans une liste.

Partie-AR, sous-partie FSTD

70. La sous-partie AR.FSTD définit des exigences propres à l'autorité et relatives à la qualification des FSTD. Elle est constituée d'une section:

- Section I Généralités

L'AR.FSTD décrit les tâches principales que doit remplir l'autorité compétente qui qualifie et surveille l'exploitation de FSTD. Elle décrit le processus d'évaluation qui amène à la délivrance d'un certificat de qualification FSTD, y compris la procédure d'évaluation initiale et de réévaluation, la composition de l'équipe d'évaluation, l'évaluation du système de contrôle de la conformité de l'exploitant du FSTD et la délivrance d'un certificat de qualification. Cette section couvre également les procédures à suivre en cas de changement apporté au FSTD qualifié ou si la norme requise pour la qualification ne peut être maintenue par l'exploitant.

L'AR.FSTD est fondé sur les paragraphes A et H des JAR-FSTD et les JIP des JAR-STD (inclus dans les documents administratifs et d'orientation des JAA, Section Six: *Entraîneurs synthétiques* (STD), Partie deux: Procédures). Il n'y a pas de différences significatives ou de nouvelles tâches qui en découlent pour les autorités compétentes par rapport aux règlements antérieurs.

Un tableau a été ajouté dans le «certificat de qualification des entraîneurs synthétiques de vol» qui reprend la liste des informations relatives aux formations, contrôles et examens, aux fins de permettre au titulaire d'un certificat de qualification de fournir à tout utilisateur du dispositif des informations agréées par l'autorité compétente de qualification.

Partie-AR, sous-parties AeMC et MED

71. L'AR.MED et l'AR.AeMC définissent les exigences spécifiques relatives à la certification aéromédicale, qui complètent les exigences générales de la partie-AR, sous-partie GEN. Avec l'OR.AeMC, les AR.AeMC et AR.MED fournissent un système réglementaire pour la certification des AeMC et des examinateurs aéromédicaux (AME), le processus de notification à l'attention des médecins généralistes (GMP) et la certification médicale des pilotes.

L'AR.AeMC est constitué d'une seule section - «généralités».

L'AR.MED est constitué de trois sections:

- Section I Généralités
- Section II Examineurs aéromédicaux
- Section III Certification médicale

La sous-partie AR.AeMC est complétée par un modèle de document standard pour le planning d'agrément des centres aéromédicaux. L'AR.MED introduit également respectivement le certificat AeMC et l'attestation médicale standard EASA pour les pilotes.

72. Aucune question importante n'a été soulevée concernant les AeMC. L'inquiétude principale concernant la sous-partie MED résidait dans le paragraphe AR.MED.150 «archivage»: les autorités compétentes de la majeure partie des États membres conserveront les dossiers médicaux de tous les pilotes qui se sont vu délivrer leur licence par ladite autorité (autorité de délivrance de licences). La directive européenne relative à la protection des données est mise en œuvre très différemment au sein des États membres et l'accès aux dossiers médicaux sera donc géré différemment à travers l'Europe. Par conséquent, les réactions dans lesquelles il est demandé de permettre aux instituts de recherche d'avoir accès aux dossiers médicaux sans supprimer l'identification du pilote, au personnel d'encadrement de l'autorité compétente, aux organismes d'investigation (accident, sécurité, police) et dans «toute autre circonstance requise en vertu de la loi nationale», n'ont pas été prises en compte dans les modalités d'exécution, mais le seront dans un AMC. Ceci offre suffisamment de flexibilité aux États membres dans l'application de la loi nationale de protection des données. Toutefois, le paragraphe a été modifié et les demandes des réactions relatives à l'accès aux documents médicaux dans le cadre d'un examen médical en vue de la délivrance d'une attestation médicale (comité médical d'examen, spécialistes médicaux participant à l'évaluation) ont été incluses. Ces dossiers sont nécessaires pour prendre une décision quant à l'aptitude médicale, qui constitue la principale raison pour laquelle les autorités compétentes maintiennent les dossiers médicaux.

73. Les réactions d'un État membre concernant plusieurs paragraphes (AR.MED 120, 125, 150, 315 et 325) portaient particulièrement sur l'implication de l'autorité compétente/évaluateur médical dans le processus de certification médicale d'un pilote individuel, et précisait plus particulièrement que, au terme d'un examen et d'une évaluation aéromédicaux, les AME sont tenus d'envoyer l'ensemble des rapports d'examens médicaux de tous les pilotes à l'autorité auprès de laquelle le pilote est titulaire de sa licence (autorité de délivrance de licences). La raison de ces réactions est que selon cet État membre, aucun dossier médical ne devrait être envoyé à l'autorité compétente et l'aptitude ne devrait pas être évaluée par l'évaluateur médical de l'autorité compétente auprès de laquelle le pilote est titulaire de sa licence (autorité de délivrance des licences), mais uniquement par un AME ou AeMC. Aucune modification n'a été apportée au texte car cette question a été résolue dans la partie-MED et les règles sont nécessaires pour les autres États membres.

74. L'appendice VI à la partie-AR contient le modèle d'attestation médicale applicable aux pilotes, ainsi que sa description. La rubrique 13 de la description et le champ X du modèle d'attestation ont été modifiées car l'attestation médicale ne peut être signée par le GMP ou l'évaluateur médical, dans aucun État membre. Le champ à la page 4 du certificat qui reprend les informations relatives aux dates «les plus récentes» et «suivantes» de tests (ECG, audiogramme et ophtalmologie) à l'attention des AME a été supprimé à la demande d'un État membre et l'espace a été utilisé pour y indiquer le point MED.A.020. L'ajout du point «MED.A.020 diminution de l'aptitude médicale» sur l'attestation médicale a été demandé par plusieurs États membres. Selon l'Agence, une attestation médicale doit donner la preuve que le pilote s'est soumis aux examens aéromédicaux pertinents, ainsi qu'aux évaluations et a été reconnu apte à voler, mais ne sert pas à informer le pilote de ses obligations dans le cas d'une diminution de l'aptitude médicale. Néanmoins, la demande a été acceptée car elle ne constitue pas un problème de sécurité et semble importante aux yeux de plusieurs États membres.
75. Des réactions demandant de déplacer des rubriques de l'AR.MED vers AR.GEN et de OR.AeMC vers OR.GEN n'ont pas été acceptées en raison de la réorganisation verticale de la structure des règles. Dans la nouvelle structure, il sera en fait nécessaire de déplacer ou de copier des paragraphes de l'AR.GEN vers l'AR.MED.

VII. Mémoire explicatif, partie-OR

Généralités

76. La partie-OR telle qu'elle est proposée dans le présent avis, est constituée de quatre sous-parties, elles-mêmes divisées en sections qui contiennent tant les exigences générales que les exigences propres à un domaine, pour les différents types d'organismes:

- Partie-OR, sous-partie GEN, exigences générales, complétées par:
 - partie-OR, sous-partie ATO, exigences spécifiques relatives à l'agrément des organismes de formation;
 - partie-OR, sous-partie FSTD, exigences spécifiques relatives aux organismes qui exploitent des FSTD et à la qualification des FSTD; et
 - partie-OR, sous-partie AeMC, exigences spécifiques relatives aux centres aéromédicaux.

La sous-partie OR.FSTD, qui n'était pas incluse dans le CRD, intègre les modalités d'exécution qui étaient auparavant incluses dans la section III de la sous-partie ATO. Cette modification de la structure prend en compte le fait que tous les exploitants de FSTD ne sont pas des organismes de formation agréés.

La sous-partie GEN de la partie-OR telle que proposée dans le présent avis est constituée de deux sections:

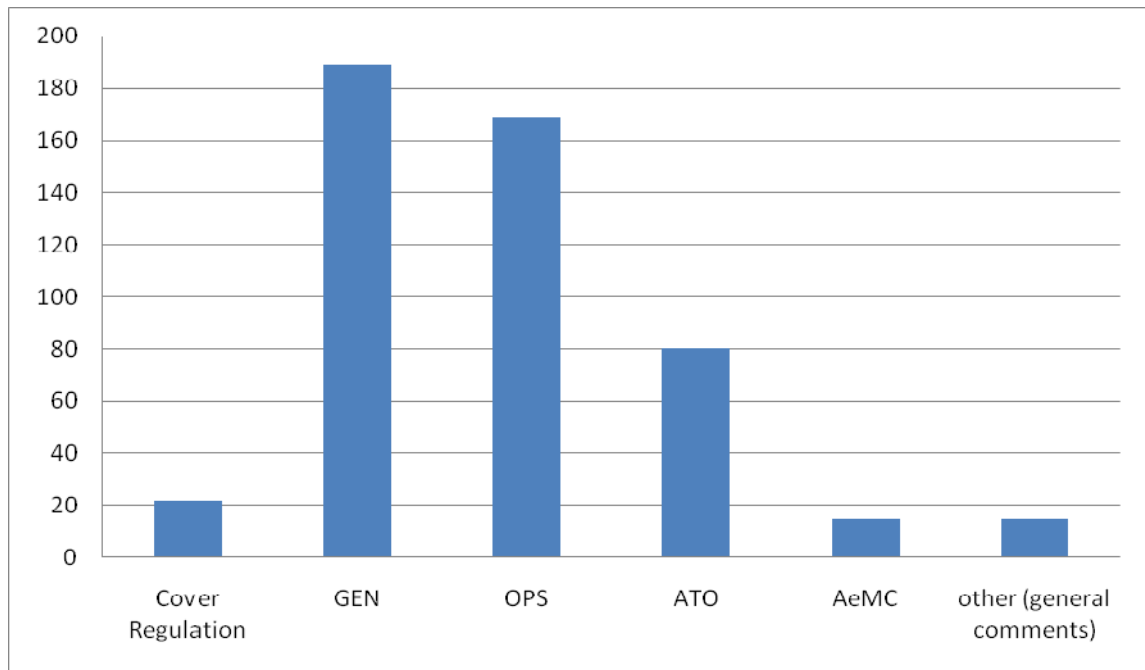
- Section I Généralités
- Section II Système de gestion.

La sous-partie GEN de la partie-OR définit les exigences généralement applicables à tous les organismes dans le domaine du personnel navigant et de l'exploitation. Celle-ci repose sur les recommandations principales du COA et les normes OACI concernant le SGS. Elle complète les exigences applicables aux autorités en ce qui concerne les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de révocation des certificats et agréments.

77. Le texte proposé dans le présent avis reflète les modifications apportées aux propositions initiales de l'Agence (comme publié au NPA 2008-22c), ainsi que certaines modifications qui avaient été apportées suite à l'évaluation des réactions reçues au CRD. Le NPA 2009-2c contenait les exigences applicables aux organismes, propres à l'exploitation (partie-OR, sous-partie OPS). Elles seront reprises dans le premier avis qui sera publié sur les exploitations aériennes.

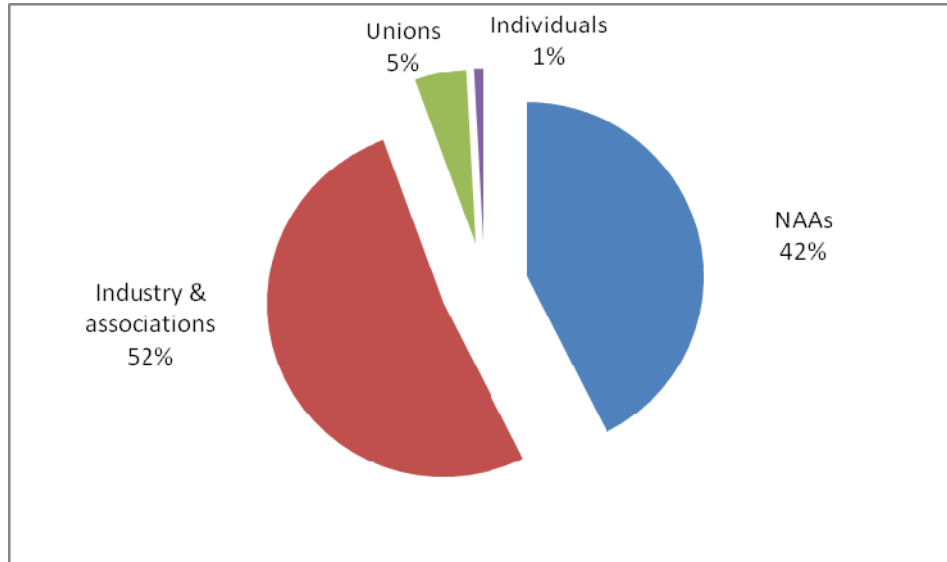
Consultation

78. Le paragraphe 23 de la présente note explicative contient les informations générales relatives aux réactions portant sur les CRD des parties AR et OR. Le tableau ci-dessous illustre la répartition des 490 réactions reçues à la partie-OR (CRD 2008-22c et 2009-02c) dont 1/3 portait sur les AMC et les GM et 2/3 sur les modalités d'exécution.



Graphique 3: Réactions à la partie-OR - répartition

79. L'origine des réactions est indiquée ci-dessous. Si l'on considère que les réactions émanant d'associations représentant l'industrie sont généralement envoyées au nom de leurs membres individuels, on peut supposer que la partie dévolue à l'industrie est sous-représentée dans ce graphique.



Graphique 4: Réactions à la partie-OR - origine

Les principales questions soulevées dans les réactions au CRD sont traitées dans les paragraphes suivants.

Champ d'application et mise en application

80. La partie-OR telle que proposée dans le présent avis est applicable à l'agrément et à la supervision continue des ATO et des AeMC, à la qualification des FSTD et au maintien de la conformité aux exigences applicables à des organismes certifiés, ainsi qu'aux titulaires d'un certificat de qualification FSTD. La sous-partie GEN de la partie-OR définit les exigences généralement applicables aux organismes pour tous les organismes certifiés et les titulaires d'un certificat FSTD²⁸ dans le domaine de l'octroi de licences aux équipages de conduite et d'exploitation. Elles complètent les dispositions de la partie-AR relatives à la délivrance, au maintien, à la modification, à la limitation, à la suspension et à la révocation des certificats et dgréments. La partie-OR définit également des exigences communes en termes de système de gestion et englobe le contrôle de la conformité et la gestion de la sécurité.

Règlement - rubriques pertinentes pour la partie-OR

81. Le règlement inclut une proposition de dispositions transitoires et d'exemptions, pour prendre spécifiquement en compte les nouvelles dispositions concernant les systèmes de gestion des organismes soumis à réglementation, comme établi à l'OR.GEN.200. Ces dispositions appliquent les principes de gestion de la sécurité prônés par l'OACI, ce qui leur confère un statut de nouvelles exigences, bien que des exigences actuellement applicables au sein des membres de l'EASA mettent déjà en oeuvre certaines de ces dispositions. Plus particulièrement, des systèmes de gestion de la qualité (QMS) et l'assurance qualité (AQ) sont déjà appliqués depuis de nombreuses années par les exploitants relevant de l'EU-OPS et des organismes de formation agréés conformément aux dispositions du JAR-FCL. Par exemple, en vertu de l'EU-OPS 1.037, les exploitants de transport aérien commercial (CAT) exercent déjà certaines activités nécessaires à la gestion de la sécurité.
82. Compte tenu de ces éléments, l'Agence considère que les organismes qui satisfont aux EU-OPS, JAR-OPS 3, JAR-FCL ou JAR-STD devraient bénéficier du maintien de la validité de leur certificat d'organisme au-delà de la date de mise en application du nouveau règlement (droits acquis) car lesdits organismes devraient être en mesure de mettre en oeuvre le reste des exigences relatives aux systèmes de gestion sans que cela ne constitue une charge additionnelle importante. Il faut noter que la conformité à ces éléments demandera toujours une mise en place des responsabilités, des fonctions et des procédures pertinentes dès que les nouvelles règles entreront en vigueur. Cependant, la démonstration que tous les processus impliqués sont effectifs ne peut intervenir qu'après un certain temps, une fois qu'une quantité suffisante de données aura été recueillie pour effectuer une gestion efficace des risques et de la sécurité.
83. Le NPA 2008-22 présentait un plan de mise en oeuvre du SGS. Il a été supprimé dans la version finale de la modalité proposée car il constituait une disposition temporaire. Il suggérait que le SGS puisse être mis en oeuvre sur un laps de temps de deux ans. Cette proposition n'a fait l'objet d'aucun commentaire pendant le processus de consultation. L'Agence considère donc que le délai était approprié et propose d'octroyer une période de deux ans pour clôturer toutes les constatations de niveau 2 éventuelles qui surviendraient en raison de différences avec les nouvelles dispositions. Compte tenu d'inquiétudes exprimées par certains États membres, l'Agence a supprimé la proposition reprise à l'article 7 du règlement relatif à la partie-OR et publié avec le CRD, qui défendait l'idée d'un plan de mise en oeuvre d'un système de gestion sur lequel l'organisme et l'autorité compétente se mettaient d'accord. On peut supposer que la promotion par les États membres de la mise en oeuvre d'un SGS fait partie de la mise en oeuvre de leurs programmes nationaux de sécurité.

²⁸ Les titulaires d'un certificat de qualification FSTD doivent mettre en oeuvre un système de gestion conformément à la partie-OR, afin de maintenir la validité de leur(s) certificat(s) de qualification FSTD.

84. La conformité à la règle doit être garantie lorsqu'elle entre en application. Il faut toutefois laisser du temps pour permettre la mise en œuvre d'un système de contrôle de la conformité et de documentation des procédures applicables, et qui inclut l'affectation du personnel nécessaire. Par conséquent, des organismes qui ne peuvent bénéficier de l'existence d'un QMS antérieur, notamment dans le cas où ils sont soumis à une obligation de certification pour la première fois, devraient disposer de suffisamment de temps pour mettre en œuvre les exigences relatives au nouveau système de gestion. L'Agence propose donc que les États membres puissent choisir de reporter la mise en application dans le cas d'organismes qui ne sont pas couverts par des JAR applicables précédemment. Ainsi l'application de la règle pour les organismes de formation qui ne sont actuellement pas soumis à une obligation de certification conformément au JAR-FCL («École enregistrée») pourrait être retardée de trois ans au maximum.
85. Enfin, l'Agence propose une période d'exemption de six mois pour les ATO et les AeMC conformes aux JAR, afin d'examiner les effets de la décision de modifier la structure de l'organisation des règles. Cette modification à la structure des règles engendrera des modifications dans les références individuelles faites aux règles, ainsi que certaines adaptations de leur contenu, en raison de la répartition de la partie-AR et de la partie-OR dans chaque règlement technique.
86. Les mesures transitoires proposées à l'article 10 sont résumées dans le tableau ci-dessous:

Article	Objet	Description
10(2)(a)	Organismes de formation agréés et centres aéromédicaux conformes aux JAR	Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions de la partie-AR et de la partie-OR jusqu'à la date butoir du 8 octobre 2013
10(2)(b)	Organismes de formation qui ne dispensent une formation que dans le cadre de l'octroi d'une licence de pilote d'aéronef léger, de pilote privé, de pilote de ballon ou de pilote de planeur	Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions de la partie-AR et de la partie-OR jusqu'à la date butoir du 8 avril 2015
10(2)(c)	Organismes de formation qui dispensent une formation en vue de l'octroi de qualifications d'essais en vol conformément au FCL.820	Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions de la partie-AR et de la partie-OR jusqu'à la date butoir du 8 avril 2015 (pour se conformer à la partie-FCL)
10(2)(d)	Titulaires d'un certificat FSTD, qui ne sont pas des organismes de formation agréés	Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions de l'OR.GEN.200, point a, alinéa 3, jusqu'à la date butoir du 8 avril 2015

Tableau 3: Aperçu des exemptions proposées

Définitions pertinentes pour la partie-OR

87. La définition du «principal établissement» permettant de déterminer l'autorité compétente est maintenant alignée sur celle prévue par le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte)²⁹, qui est également celle adoptée pour le règlement (CE) n° 2042/2003, modifié par le règlement (CE) n° 127/2010³⁰. Elle pourvoit au fait que des transporteurs aériens titulaires d'une licence doivent être agréés conformément à la «partie-M», sous-partie G de l'annexe 1 au règlement (CE) n° 2042/2003 comme partie intégrante de leur AOC. La définition suppose que les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation d'un organisme se trouvent dans le même État membre. Bien que reconnaissant les avantages d'adopter des définitions communes pour différents règlements, l'Agence est d'avis que la définition extraite du règlement (CE) n° 1008/2008 créera des problèmes de mise en œuvre. Elle recommande donc de revoir cette définition pour tous les règlements EASA concernés, y compris les règlements de navigabilité. Cette révision devrait prendre en compte le lieu où se trouve l'encadrement technique de l'organisme par rapport à l'activité agréée en vertu du règlement de base et de ses modalités d'exécution, comme étant le critère principal pour définir le principal établissement d'un organisme, aux fins de déterminer l'autorité compétente.

Partie-OR, sous-partie GEN, Section I - Généralités

88. Les modalités d'exécution de la section I contiennent des exigences générales applicables aux organismes tant en matière d'exploitation que d'octroi de licences aux membres d'équipage de conduite, notamment en ce qui concerne la certification initiale et la supervision. Elles constituent la contrepartie aux exigences correspondantes applicables aux autorités, reprises dans la partie-AR, sous-partie GEN, sections I et III. Elles reposent sur des exigences de niveau supérieur issues du règlement de base. Conformément aux modifications apportées à l'AR.GEN, deux nouveaux paragraphes de règles ont été ajoutés pour introduire des exigences applicables aux organismes en ce qui concerne les mesures à envisager dans le cas d'une réaction immédiate à un problème de sécurité (OR.GEN.155), ainsi qu'en ce qui concerne les comptes rendus d'événements (OR.GEN.160). Le nouveau paragraphe OR.GEN.155 introduit l'exigence selon laquelle les organismes doivent se conformer aux directives de navigabilité et de sécurité émises par l'Agence, ces dernières découlant de la tâche de réglementation 21.039 «données d'adéquation opérationnelle».

²⁹ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (Refonte) (JO L 293, 31.10.2008, pages 3 à 20).

³⁰ Règlement (UE) n° 127/2010 de la Commission du 5 février 2010 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 40, 13.2.2010, pages 4 à 50).

Réf. Partie-OR	Titre	AR correspondant
OR.GEN.105	Autorité compétente	Sans objet
OR.GEN.115	Introduction d'une demande de certificat d'organisme	AR.GEN.310(a)
OR.GEN.120	Moyens de mise en conformité	AR.GEN.120
OR.GEN.125	Termes de l'agrément et privilèges d'un organisme	AR.GEN.310(b)
OR.GEN.130	Changements apportés aux organismes	AR.GEN.330
OR.GEN.135	Maintien de la validité	AR.GEN.310(b)
OR.GEN.140	Accès	Règlement Article 4, paragraphe 5
OR.GEN.150	Constatations	AR.GEN.350
OR.GEN.155	Réaction immédiate à un problème de sécurité	AR.GEN.135
OR.GEN.160	Compte-rendu d'événement	AR.GEN.135

Tableau 4: Correspondance entre AR.GEN et OR.GEN

89. L'OR.GEN.115 définit le processus d'application pour un certificat d'organisme. Compte tenu des commentaires des parties prenantes, les propositions visant à un certificat d'organisme unique faites dans le cadre du NPA-2008-22c n'ont pas été retenues et par ailleurs aucun modèle de formulaire de demande n'est proposé avec la partie-OR. À cet égard, les États membres ont exprimé des inquiétudes quant aux impacts que pourrait avoir le fait d'imposer un formulaire standard de demande à différents systèmes administratifs qui sont déjà établis en vertu des règles applicables actuellement. Concernant la question de certificat unique, l'Agence considère que ses objectifs principaux peuvent être atteints sans imposer la délivrance d'un certificat unique d'organisme: le certificat, qui consiste simplement à attester du processus de certification, peut prendre la forme d'un document unique ou de différents documents. L'aspect principal à considérer reste que les autorités compétentes doivent être en mesure de superviser, de la manière la plus efficace, des organismes qui détiennent plusieurs agréments³¹. En l'occurrence, des exigences visant à un système commun de gestion applicable à tous les types d'organismes sont donc essentielles.
90. L'OR.GEN.120 définit le processus d'approbation d'autres moyens de mise en conformité qui s'applique aux organismes titulaires d'un certificat en vertu de la partie-OR, y compris les organismes agréés et les titulaires d'un certificat de qualification FSTD. Des inquiétudes ont été exprimées durant le processus de consultation sur les autres moyens de mise en conformité utilisés par des organismes qui ne sont soumis qu'à une obligation de déclaration. L'Agence note qu'il n'existe aucune base légale dans le règlement de base pour imposer à de tels organismes de suivre le même processus que des organismes certifiés en ce qui concerne l'approbation d'autres moyens de mise en conformité. L'approbation d'un autre moyen de mise en conformité ne peut exister que lorsqu'elle est liée à un certificat ou un agrément, pour lequel des moyens de conformité de ce type sont alors considérés comme faisant partie de la base sur laquelle repose l'octroi de l'agrément. Néanmoins, pour les organismes soumis à une obligation de déclaration, le processus d'approbation s'applique bel et bien aux autres moyens de mise en conformité

³¹ Des critères pour «l'obtention de crédits» à des rubriques de l'audit effectué dans le cadre de la supervision d'organismes qui détiennent plusieurs agréments seront fournis dans les AMC de l'AR.GEN.305.

d'un AMC directement lié à tout agrément spécifique que de tels organismes pourraient détenir en vertu de la partie-SPA. En ce qui concerne la possibilité d'utiliser d'autres moyens de mise en conformité pour des organismes professionnels ou des entités représentant des parties prenantes qui ne détiennent pas de certificat d'organisme en vertu du règlement de base et de ses modalités d'exécution, il n'existe aucune nécessité pour de tels organismes de demander l'approbation de ces autres moyens tant qu'ils ne sont soumis à aucune obligation de conformité en vertu du règlement de base et de ses modalités d'exécution.

En réponse à des réactions de parties prenantes de l'industrie, l'Agence amorcera une tâche additionnelle de réglementation aux fins de fournir une méthodologie définissant la manière de démontrer, lors de l'introduction d'une demande d'approbation d'un autre moyen de conformité, que l'objectif de sécurité de la règle de mise en œuvre est atteint.

91. Dans l'OR.GEN.130 «changements apportés à des organismes soumis à certification», le type de changement qui requiert une approbation préalable lorsqu'il a une incidence sur le système de gestion de l'organisme est davantage détaillé, aux fins de réduire la charge sur les organismes et les autorités: en termes de système de gestion, les changements nécessitant une approbation préalable sont maintenant définis plus précisément comme étant ceux qui ont une incidence sur l'affectation et la responsabilité et/ou la politique de sécurité. La proposition de l'Agence pour l'OR.GEN.130, ainsi que les dispositions AR correspondantes, bien qu'elles ne diffèrent pas en substance des concepts «d'approbation indirecte» ou «de changements acceptables pour l'autorité compétente», offrent de la flexibilité: dès la certification initiale, un organisme peut convenir avec son autorité compétente de la portée des changements qui ne demandent pas d'approbation préalable, dans les limites définies par l'OR.GEN.130. Au fur et à mesure du développement de l'organisme, la portée de tels changements peut être élargie, pour autant qu'elle reste dans les limites définies au niveau de la modalité d'exécution.
92. Les autorités compétentes de plusieurs États membres ont émis des commentaires sur le concept d'une validité illimitée des certificats, exprimant leurs inquiétudes quant à un manque potentiel de contrôle efficace sur les certificats sans date d'expiration. L'Agence note que la validité illimitée des certificats est aujourd'hui largement acceptée dans le domaine de la navigabilité. Le maintien de la validité des certificats d'organisme fait l'objet d'une supervision continue par l'autorité compétente. La proposition de l'Agence encourage un processus continu de contrôle par le biais d'audits, de révisions et d'inspections selon une fréquence déterminée sur la base des résultats de supervision antérieurs et en prenant en compte des éléments à risque. Si les certificats avaient une validité limitée, les autorités compétentes pourraient avoir tendance à retarder les audits et les inspections jusqu'à une date proche de celle d'expiration du certificat. La partie-AR fournit aux autorités compétentes les outils nécessaires pour pouvoir intervenir à tout instant sur un certificat si cela s'avère nécessaire, en cas de constatations qui présentent un grave danger pour la sécurité. En outre, les États membres peuvent prendre une action de mise en application en imposant des sanctions, comme établi par leurs règles nationales en vertu de l'article 68 du règlement de base.
93. Une nouvelle modalité d'exécution OR.GEN.160 «Comptes rendus d'événements» est incluse pour définir les exigences applicables à tous les organismes soumis à la partie-OR en matière de comptes rendus, notamment ceux transmis à l'organisme responsable de la conception de l'aéronef. Le texte repose sur des exigences existantes des règles de navigabilité. Les événements qui doivent être rapportés sont ceux qui mettent réellement en danger l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef, par opposition aux dangers de sécurité aérienne qu'il faut gérer dans le cadre du plan interne de comptes rendus d'événements, couverts par l'OR.GEN.200, point a, alinéa 3. Pour prendre en compte les réactions aux CRD, les exigences ont été revues: des rapports initiaux, à soumettre dans les 72 heures après que l'organisme a identifié l'événement, ne doivent pas contenir de détails relatifs aux actions que l'organisme a l'intention de prendre pour éviter que l'événement ne se réitère, car la définition de telles actions pourrait demander plus de temps.

Partie-OR, sous-partie GEN, Section II - Système de gestion

94. L'Agence propose de consacrer une section spécifique des exigences générales applicables aux organismes à celles liées au système de gestion des organismes. Ces exigences découlent principalement de celles qui existent déjà dans les normes applicables, comme les JAR. Elles couvrent la nécessité de disposer de personnel qualifié et en particulier des personnes spécifiques chargées de veiller à ce que l'organisme satisfasse aux exigences applicables. Les exigences existantes couvrent également le besoin de disposer d'installations adéquates pour s'acquitter des tâches demandées, ainsi que la nécessité de conserver des dossiers relatifs à toutes les activités effectuées conformément aux règles applicables.
95. Cette section spécifique est également l'endroit idéal pour mettre en œuvre des normes OACI portant sur les systèmes de gestion de la sécurité (SGS)³². L'Agence considère que celles-ci ne devraient pas être mis en œuvre par le biais d'une exigence supplémentaire portant sur les systèmes de gestion qui se superposerait aux règles existantes, qu'elles soient liées aux aspects financiers, de qualité ou à tout autre aspect dont traite un cadre dirigeant d'un organisme. Imposer un système de gestion de la sécurité séparé des autres pourrait être considéré comme une simple exigence normative supplémentaire, avec le risque que les organismes chercheraient à satisfaire leur autorité compétente en démontrant qu'ils ont ajouté dans leur organisation tous les éléments normatifs requis. Une telle mesure ne soutiendrait pas la mise en œuvre de règles fondées sur les performances, telles qu'encouragées par l'OACI pour faciliter la mise en œuvre des principes du SGS.
96. L'Agence propose par contre d'établir une liste des éléments que les organismes doivent aborder. Les exigences proposées sont donc fondées sur l'idée que la sécurité, tout comme le respect des règles, devrait être au centre des préoccupations du personnel et un élément central de toutes les activités de l'organisme. Par conséquent, les exigences sont présentées de manière à permettre à l'organisme de les appliquer de la manière qu'il juge adaptée, par rapport à son propre modèle d'entreprise. Les exigences autoriseraient notamment la mise en œuvre d'un système intégré de gestion dans lequel la sécurité serait un paramètre à prendre en compte dans chaque décision, et ne consisterait pas simplement en une juxtaposition de systèmes de gestion. La gestion intégrée permet aux cadres dirigeants d'identifier et de prendre en compte tous les éléments importants qui pourraient avoir une incidence sur leur organisme, tels que l'orientation stratégique de leur entreprise, les lois et normes pertinentes, les politiques internes et la culture d'entreprise, les risques et les dangers, les exigences en termes de ressources et les besoins de ceux qui pourraient être touchés par n'importe lequel des aspects de l'exploitation de l'organisme.
97. En termes de système qualité, l'Agence propose de conserver ce qui intéresse vraiment l'initiateur des règles lorsqu'il demande aux organismes de mettre en œuvre un système qualité: le respect des règles. En effet, un système qualité peut être utilisé pour satisfaire à différents ensembles d'exigences. L'Agence pense qu'il faut se limiter à exiger le contrôle de la conformité comme partie intégrante des exigences applicables aux systèmes de gestion. Les exigences proposées offrent donc la possibilité d'appliquer les normes de l'OACI relatives au SGS, sans obliger l'organisme à modifier son modèle d'entreprise.

³² Annexe 1, appendice 4 de l'OACI /annexe 6, appendice 7 de l'OACI, «Cadre pour des systèmes de gestion de la sécurité».

98. Bien que la formulation soit différente, les exigences proposées sont non seulement conformes aux mesures de l'OACI, mais la proposition de l'Agence pourrait également devenir un modèle que l'OACI suivra. En effet, la 37^e assemblée de l'OACI qui a eu lieu en septembre/octobre 2010, a confirmé la création d'une nouvelle annexe pour traiter de la gestion de la sécurité. Elle contiendra les normes relatives aux programmes de sécurité requis de la part des autorités et pourrait contenir des normes générales relatives aux SGS applicables à tous les organismes, suivant ainsi l'approche intégralement systémique proposée par l'EASA dans son NPA relatif aux exigences applicables aux autorités et aux organismes. Les exigences applicables aux systèmes de gestion, telles qu'elles sont proposées, s'adaptent à différents organismes, quelles que soient leur taille, leur nature ou la complexité de leurs activités, et quel que soit le modèle d'entreprise qu'ils souhaitent appliquer, ce qui assure une application proportionnée de ces exigences.
99. L'Agence propose également que, dans le cas d'un organisme qui voudrait sous-traiter une partie de ses activités relevant des exigences proposées dans le présent document, l'organisme devrait conserver la responsabilité de la conformité aux règles applicables. Ce point est essentiel pour s'assurer que les organismes resteront responsables des activités qui font l'objet d'une certification.
100. Les exigences portant sur le système de gestion pourraient s'appliquer à tous les organismes visés par les exigences proposées applicables aux organismes. Lors de l'élaboration des exigences préliminaires relatives au système de gestion, l'Agence a vérifié ce qui était déjà applicable aux organismes en termes de navigabilité initiale ou du maintien de celle-ci, aux fins de s'assurer de la compatibilité avec les règles applicables, en conservant la formulation de ces règles déjà applicables lorsque c'était possible. Cependant, l'Agence a l'intention de proposer à l'avenir des règles reposant sur les normes SGS de l'OACI pour d'autres types d'organismes. L'Agence essaiera de conserver au maximum des exigences aussi proches que possible de celles proposées dans les exigences applicables aux organismes. Ceci contribuera à une mise en œuvre simplifiée des normes de l'OACI, notamment pour les organismes dont les activités couvrent plusieurs secteurs aéronautiques.
101. Si nécessaire, les exigences relatives aux systèmes de gestion sont complétées par des exigences correspondant aux types spécifiques d'organismes afin de ne pas modifier les exigences qui sont actuellement suivies par ces types spécifiques d'organismes (p.ex. en ce qui concerne une durée d'archivage déjà convenue).
102. Lors de l'élaboration préliminaire des exigences proposées, l'Agence s'est efforcée d'assurer la cohérence entre les exigences applicables aux différents types d'organismes. Par conséquent, l'Agence a analysé les exigences établies au JAR-FCL 1, 2 et 3, à l'EU-OPS, dans les AMC et GM du JAR-OPS 1 et au JAR-OPS 3. Ces normes contenaient les exigences que devaient respecter les organismes dans le cadre des exigences applicables aux organismes proposées. Ensuite, pour assurer une uniformité globale, l'Agence a étudié les exigences pertinentes établies dans les modalités d'exécution déjà applicables aux organismes en termes de navigabilité. L'Agence ensuite proposé, dans son NPA, la formulation qui semblait la plus adaptée à tous les organismes, en la complétant, si nécessaire, par des exigences applicables à des types spécifiques d'organismes.
103. L'Agence a complété ces règles proposées par d'autres, fondées sur des normes OACI qui n'avaient pas encore été reprises parmi les normes indiquées au paragraphe précédent. C'est notamment le cas des exigences applicables aux SGS de l'OACI, par exemple.
104. Pendant la phase de consultation, l'Agence a expliqué en détail le processus mis en œuvre pour parvenir aux exigences proposées pour le système de gestion. Les premiers commentaires des parties prenantes indiquaient que les règles proposées n'étaient pas totalement comprises. L'Agence, aidée du groupe de révision, a donc revu le texte proposé aux fins d'en améliorer la clarté.
105. À cet égard, l'Agence a fourni des détails dans le CRD sur la manière dont les normes SGS de l'OACI ont été transposées dans ces règles. Il s'agissait de calmer les inquiétudes

de ceux qui pensaient que l'Agence avait proposé des exigences qui différaient des normes OACI. Au vu des réactions recueillies, l'Agence s'est rendu compte que l'initiative avait été très appréciée et généralement comprise. Notamment, les parties prenantes ont pris conscience que l'Agence avait l'intention de proposer de nouveaux AMC à l'avenir, aux fins d'aider les parties prenantes à exécuter les procédures nécessaires à la gestion de la sécurité. Par exemple, en raison d'une collaboration de l'Agence avec les principales autorités et l'OACI sur la manière de mesurer les performances de sécurité, elle proposera des AMC ou des GM pour vérifier l'efficacité des actions prises en vue d'atténuer les risques, conformément à l'exigence correspondante.

106. L'Agence a également trouvé intéressante la démarche de certaines parties prenantes qui demandaient de s'orienter vers des règles reposant sur les performances. L'Agence considère toutefois qu'il ne serait pas sage de proposer d'emblée des règles exclusivement fondées sur les performances et que l'amélioration continue des règles, qui va de pair avec les progrès faits au niveau des organismes, favorisera la transition vers des règles fondées sur les performances.
107. L'Agence est également consciente que certaines questions demanderont une analyse plus poussée, tant de la part de l'Agence que de l'OACI. Il s'agit notamment du cas de l'interface entre les SGS. L'Agence rejoint l'avis des parties prenantes que les organismes ne devraient pas gérer la sécurité de manière isolée, mais devraient le faire en coordination avec d'autres organismes avec lesquels ils sont en relation. Par exemple, une gestion efficace de la sécurité par l'exploitant d'un aéroport implique une coordination adéquate avec les transporteurs aériens et les fournisseurs de services de navigation aérienne qui utilisent les services de l'aéroport. Par conséquent, l'Agence a l'intention de proposer une règle qui traitera de cette question à l'avenir. À cet effet, l'Agence fera appel à l'expertise du groupe de réglementation qui travaille sur les modalités d'exécution applicables aux aéroports.

Partie-OR, sous-partie ATO

108. La sous-partie OR.ATO définit les exigences spécifiques applicables aux organismes, pour les ATO actifs dans le domaine de l'octroi de licences aux membres d'équipage de conduite, qui complètent les exigences de la sous-partie GEN. Elle est constituée de quatre sections, structurées comme suit:

- Section I Exigences générales;
- Section II Exigences additionnelles pour les ATO qui dispensent une formation pour l'obtention d'une CPL, MPL et ATPL, ainsi que les qualifications et autorisations associées.
- Section III Exigences additionnelles pour les ATO qui dispensent des types spécifiques de formations
 - Chapitre 1: Cours d'apprentissage à distance;
 - Chapitre 2: Formation sans temps de vol;
 - Chapitre 3: Cours MPL; et
 - Chapitre 4: Formation aux essais en vol.

109. *La section I* de la sous-partie OR.ATO établit les exigences générales applicables aux organismes qui dispensent une formation en vue de l'octroi de licences de pilote, de qualifications et d'autorisations. La présente section contient des dispositions relatives à la demande de délivrance d'un certificat, les exigences en matière de personnel applicables à un organisme de formation agréé (ATO), en matière de programme de formation, de manuel de formation et d'exploitation, d'aéronefs et d'aérodromes qui seront utilisés pour la formation, ainsi que certaines exigences supplémentaires portant sur les formations dispensées dans des pays tiers.

La section II établit des dispositions supplémentaires applicables aux organismes de formation qui dispensent une formation pour l'obtention de licences de pilote commercial. Elle contient quelques exigences supplémentaires en ce qui concerne le personnel, le programme de formation et décrit plus avant les exigences additionnelles relatives au manuel de formation et d'exploitation.

La section III contient des exigences applicables aux organismes de formation qui dispensent une formation d'un type spécifique, tels que des cours d'apprentissage à distance, des formations sans temps de vol, des cours en vue de l'obtention d'une licence de pilote en équipage multiple et des formations aux essais en vol.

110. Les modalités d'exécution proposées aux sections I, II et III reposent sur les exigences existantes de l'annexe 1 de l'OACI (appendice 2) et du JAR-FCL, qui sont applicables aux organismes de formation. Les différences par rapport aux règlements antérieurs visent principalement à améliorer la clarté. Sur la base des informations reçues des parties prenantes, certaines questions ont été clarifiées et modifiées. Compte tenu que la plupart des organismes de formation qui ne dispensent des formations que pour la LAPL, PPL, SPL, BPL et les qualifications et autorisations associées étaient jusqu'à présent soit classifiés comme écoles enregistrées en vertu du système JAR, soit relevaient des règlements nationaux, certaines exigences découlant du JAR-FCL ont été établies d'une manière plus générale et simplifiées à la section I. Les exigences additionnelles de la section II applicables aux ATO qui dispensent des formations pour l'obtention d'une licence de pilote commercial, sont fondées sur l'appendice 1a du JAR-FCL 1.055/2.055.

111. Le CRD a apporté plusieurs modifications au texte des NPA pour la présente section, en ce compris le développement de plusieurs AMC additionnels qui expliquent comment satisfaire à la règle dans le cas d'organismes de formation non complexes qui ne dispensent une formation que pour les LAPL, PPL, SPL ou BPL, ainsi que leurs qualifications et autorisations associées. Les exigences proposées initialement, en vertu desquelles un organisme de formation devait être enregistré comme entité légale et démontrer ses ressources financières, ont été supprimées. En outre, il a été décidé de déplacer l'exigence portant sur le manuel de formation et d'exploitation de la section II vers la section I et qu'il soit requis pour tous les organismes de formation. À noter toutefois que, dans le cas d'organismes de formation qui dispensent exclusivement une formation pour l'obtention d'une licence de pilote privé (y compris la LAPL), ce manuel ne doit être établi que de manière très succincte (les manuels de formation et d'exploitation peuvent être regroupés dans un seul manuel).
112. Au cours de la phase de consultation, des organismes représentant des parties prenantes ont exprimé leurs inquiétudes quant au niveau de détail requis de la part des organismes de formation représentant le secteur non lucratif et fournissant principalement une formation pour la LAPL et d'autres licences privées ou les qualifications et autorisations qui y sont associées. L'Agence a tenté de répondre à ces préoccupations en simplifiant certaines des exigences dans cette section. Elle a également décidé que des AMC/GM supplémentaires seraient élaborés pour ce type d'organisme de formation dans une tâche de réglementation future (p.ex. le contenu du manuel de formation et d'exploitation).
113. Sur la base des commentaires reçus qui traitaient des exigences spécifiques applicables aux organismes de formation qui ne dispensent des cours que pour les qualifications d'essais en vol, l'Agence a décidé de ne pas élaborer de règles spécifiques pour ce type d'organisme de formation. Des règles additionnelles ou des assouplissements ont été ajoutés dans plusieurs exigences, selon le cas, afin de régler cette question.
114. Le titre de cette section a été modifié afin de prendre en compte les commentaires des parties prenantes relatifs à la portée des organismes de formation qui ne dispensent une formation que pour les LAPL, PPL, SPL ou BPL. Le titre modifié apportera de la clarté quant au fait que les organismes de formation qui dispensent une formation pour la LAPL et les licences privées seront également autorisés à dispenser des cours de formation pour les qualifications et les autorisations associées à ces licences.
115. Plusieurs avis divergents ont été émis en ce qui concerne l'expérience requise de l'instructeur principal de vol (CFI). L'Agence a décidé de modifier la formulation proposée dans le CRD et de rester plus proche de l'énoncé déjà repris dans le JAR-FCL. L'exigence selon laquelle le CFI devait être titulaire de la licence de pilote professionnel la plus élevée, ainsi que des qualifications associées correspondant aux cours de formation qu'il dispense, a été ramenée dans les modalités d'exécution. Les AMC seront également modifiés afin d'expliquer davantage cette exigence.
116. Un commentaire similaire a été émis par plusieurs parties prenantes, qui proposaient que les cours d'apprentissage à distance soient disponibles pour les qualifications de type multipilote avec les mêmes restrictions que celles reprises pour les qualifications du type monopilote. L'Agence est consciente que l'apprentissage à distance par Internet est de plus en plus disponible pour les formations de qualification de type et en reconnaît l'avantage pédagogique. L'Agence a modifié le texte afin de permettre des cours d'apprentissage à distance pour toutes les qualifications de classe ou de type.
117. La plupart des commentaires et des réactions concernant les exigences additionnelles applicables aux organismes de formation d'essais en vol ne concernaient pas le contenu des propositions de l'Agence, mais bien leur structure. Plusieurs parties prenantes ont demandé qu'une sous-partie indépendante soit créée pour les organismes de formation aux essais en vol. Au terme d'une révision approfondie des commentaires et des exigences, et avec le soutien du groupe de révision des essais en vol, l'Agence est arrivée à la conclusion que, bien que la formation aux essais en vol soit une activité

spécifique, il n'était pas nécessaire de créer une sous-partie séparée. En fait, une grande majorité des exigences générales applicables aux ATO pourrait également s'appliquer aux organismes de formation aux essais en vol. Toutefois, certains éléments spécifiques aux organismes de formation aux essais en vol ont été identifiés et transposés dans le texte, soit en excluant ces organismes de certaines exigences générales, soit en modifiant le texte initial de l'OR.ATO.355.

118. Des agréments d'organisme de formation délivrés ou reconnus conformément aux exigences JAR-FCL applicables par un État membre, qui ont mis en œuvre les JAR-FCL et ont été recommandés pour reconnaissance mutuelle, seront réputés avoir été délivrés conformément à la partie-OR. Dans ce cas, la période de clôture des constatations de niveau 2 ne sera pas supérieure à deux ans lorsque lesdites constatations proviennent de différence par rapport à la législation nationale antérieure reflétant les exigences JAR-FCL applicables aux organismes de formation.
119. Dans le cas des organismes de formation qui n'ont pas été soumis au système JAR-FCL et qui ne dispensent une formation que pour des licences privées ou des qualifications et autorisations associées, la proposition est émise que les États membres puissent retarder l'application des dispositions de la partie-AR et de la partie-OR jusqu'à un maximum de trois ans après la date d'entrée en application du nouveau règlement. Cette période transitoire devrait répondre aux inquiétudes exprimées principalement par de petits organismes de formation et par des organismes représentant des parties prenantes, qui soulignaient le fait que les écoles enregistrées ou d'autres organismes de formation relevant du système national auraient besoin de davantage de temps pour se préparer au nouveau règlement. Plusieurs organismes représentant des parties prenantes et quelques États membres ont proposé une mesure similaire à celle des droits acquis pour les écoles enregistrées. La question a été étudiée de manière approfondie par l'Agence mais, en raison des différences importantes entre les exigences à respecter pour être accepté comme école enregistrée et celles pour obtenir l'agrément dans le système ATO, aucune clause de crédit ou de droits acquis ne pourrait être introduite à l'avenir pour ce type d'organisme de formation. L'Agence suppose toutefois que, dans la plupart des cas, la transition d'une école enregistrée existante vers le système ATO futur reposera sur une analyse des différences entre les deux règlements. Ceci permettra d'octroyer une certaine forme de crédit à l'organisme de formation pour les éléments déjà établis et agréés par l'autorité compétente (p.ex. le manuel de formation et d'exploitation/des éléments du SGS).

Partie-OR, sous-partie FSTD

120. La sous-partie OR.FSTD définit les exigences propres aux organismes qui exploitent des entraîneurs synthétiques de vol (FSTD) et à la qualification des FSTD. Elle est constituée de deux sections, à savoir:
- Section I Exigences applicables aux organismes exploitant des FSTD
 - Section II Exigences applicables à la qualification des FSTD
121. L'OR.FSTD définit les exigences additionnelles applicables aux organismes qui exploitent des FSTD et à la qualification des FSTD. Elle aborde les cas d'organismes qui exploitent des FSTD, tels que des exploitants de FSTD qui ne fournissent pas de programmes de formation, des ATO et des titulaires d'AOC.
- *La section I* décrit la manière selon laquelle un organisme qui exploite un FSTD peut *démontrer* à l'autorité compétente qu'il dispose de la capacité de maintenir le niveau de qualification du FSTD tel qu'il a été certifié, ainsi que la manière de procéder lorsque des modifications sont nécessaires ou que du matériel supplémentaire a été ajouté au FSTD. Le programme de contrôle de la conformité (CMP) constitue un élément important permettant d'assurer le maintien de la conformité aux exigences applicables.

- *La section II* aborde toutes les étapes depuis l'introduction d'une demande de qualification FSTD, en passant par la base de qualification qui inclut le CS, le cas spécial d'une qualification intermédiaire, jusqu'à la délivrance d'un certificat de qualification FSTD et sa validité.

122. L'OR.FSTD est fondé sur le JAR-FSTD A et H. Les différences par rapport aux règlements antérieurs consistent principalement en des améliorations à des fins de clarté. Il n'existe aucune différence fondamentale pour les exploitants de FSTD.
123. Comme il n'y a jamais eu d'exigences que l'utilisateur d'un FSTD (dans ce cas un ATO ou un titulaire d'AOC) dispose d'un «agrément d'utilisateur» sous la forme d'un document unique, l'agrément pour utiliser un FSTD sera intégré au certificat ATO (appendice) ou au manuel de formation (OM-D) des titulaires d'une AOC, en relation avec les programmes de formation agréés. Ceci garantira le maintien de la disposition relative aux détails des capacités réelles du dispositif d'entraînement spécifique, qui doit être identifié par son code spécifique, détails qui sont repris dans le programme de formation.
124. Pour aborder le cas d'exploitants de FSTD qui ne fournissent pas de programmes de formation, le terme général «organisme exploitant un FSTD» a été utilisé. Il couvre tant les ATO que les titulaires d'un AOC exploitant des FSTD. Si par exemple un ATO exploite un FSTD, les règles de la section III lui sont également applicables, en plus des autres règles applicables en vertu de la sous-partie OR.ATO.

Tous les organismes exploitant des FSTD devront avoir instauré un programme de contrôle de conformité (CM) effectif. Il aura été démontré à l'autorité compétente avant qu'un certificat de qualification ne puisse être délivré. L'exigence relative à l'archivage intégré au programme CM a été ajoutée.

Un lien vers la partie-21 a été inséré pour inclure les données de validation de l'aéronef définies par les données d'adéquation opérationnelle (OSD) dans la base de qualification du/des type(s) respectif(s) de FSTD.

125. Dans le cas des titulaires d'un certificat FSTD, une période transitoire permettant de se conformer aux exigences, telle que définie à l'OR.GEN.200, point a, alinéa 3, est proposée sous la forme d'une exemption de deux ans, car on ne peut préjuger que toutes les parties auront déjà été mises en œuvre en vertu des règlements existants (par exemple, l'identification de risques pour la sécurité).

Partie-OR, sous-partie AeMC

Se référer à la partie-AR, sous-partie AeMC.

Cologne, le 19 avril 2011

P. GOUDOU
Directeur exécutif

ANNEXE I

Références des règles et intitulés - tableau de comparaison CRD/avis (dans l'ordre du CRD)

Référence de la règle dans le CRD	Intitulé de la règle dans le CRD	Référence de la règle dans l'avis	Intitulé de la règle dans l'avis
RÈGLEMENT			
AR Article 1	Objectif et champ d'application	Article 1	Objectif et champ d'application
AR Article 2	Définitions	Article 2	Définitions
AR Article 3	Programme de sécurité	Article 3	Préparation de plans de sécurité
AR Article 4	Capacités de supervision	Article 4	Capacités de supervision
AR Article 5	Mesures dérogatoires	Article 5	Mesures dérogatoires
AR Article 6	Mesures de transition	Article 6	Organismes de formation des pilotes
AR Article 7	Entrée en vigueur	Article 7	Entraîneurs synthétiques de vol
---	---	Article 8	Centres aéromédicaux
---	---	Article 9	Mesures transitoires
---	---	Article 10	Entrée en vigueur
AR.GEN - EXIGENCES GÉNÉRALES			
AR.GEN	SECTION 1 - GÉNÉRALITÉS	AR.GEN	SECTION 1 - GÉNÉRALITÉS
AR.GEN.115	Documentation de supervision	AR.GEN.115	Documentation de supervision
AR.GEN.120	Moyens de mise en conformité	AR.GEN.120	Moyens de mise en conformité
AR.GEN.125	Informations fournies à l'Agence	AR.GEN.125	Informations fournies à l'Agence
AR.GEN.135	Réaction immédiate à un problème de sécurité	AR.GEN.135	Réaction immédiate à un problème de sécurité
AR.GEN	SECTION II - GESTION	AR.GEN	SECTION II - GESTION
AR.GEN.200	Système de gestion	AR.GEN.200	Système de gestion
AR.GEN.205	Utilisation d'entités qualifiées	AR.GEN.205	Attribution des tâches
AR.GEN.210	Changements apportés au système de gestion	AR.GEN.210	Changements apportés au système de gestion
AR.GEN.220	Archivage	AR.GEN.220	Archivage
AR.GEN	SECTION III - SUPERVISION, CERTIFICATION ET MISE EN APPLICATION	AR.GEN	SECTION III - SUPERVISION, CERTIFICATION ET MISE EN APPLICATION
AR.GEN.300	Supervision continue	AR.GEN.300	Supervision
AR.GEN.305	Programme de supervision	AR.GEN.305	Programme de supervision
AR.GEN.310	Procédure initiale de certification – organismes	AR.GEN.310	Procédure initiale de certification – organismes
AR.GEN.315	Procédure de délivrance, prorogation, renouvellement ou modification des licences, qualifications ou autorisations - personnes	AR.GEN.315	Procédure de délivrance, prorogation, renouvellement ou modification des licences, qualifications, autorisations ou attestations - personnes
AR.GEN.330	Changements - organismes	AR.GEN.330	Changements - organismes
AR.GEN.345	Déclarations - organismes	---	sera publié avec l'avis relatif au règlement sur l'exploitation

Référence de la règle dans le CRD	Intitulé de la règle dans le CRD	Référence de la règle dans l'avis	Intitulé de la règle dans l'avis
AR.GEN.350	Constatactions et actions correctives - organismes	AR.GEN.350	Constatactions et actions correctives
AR.GEN.355	Mesures de mise en application - personnes	AR.GEN.355	Mesures de mise en application - personnes
AR.GEN	AR.GEN.Section IV «Inspections au sol»	AR.RAMP	sera publié avec l'avis relatif au règlement sur l'exploitation
AR.OPS	AR.OPS	AR.OPS	
AR.FCL - EXIGENCES SPÉCIFIQUES RELATIVES À L'OCTROI DE LICENCES AUX MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE			
AR.FCL	SECTION 1 - GÉNÉRALITÉS	AR.FCL	SECTION 1 - GÉNÉRALITÉS
AR.FCL.120	Archivage	AR.FCL.120	Archivage
AR.FCL	SECTION II - LICENCES, QUALIFICATIONS ET AUTORISATIONS	AR.FCL	SECTION II - LICENCES, QUALIFICATIONS ET AUTORISATIONS
AR.FCL.200	Procédures de délivrance, de prorogation ou de renouvellement d'une licence, qualification ou autorisation	AR.FCL.200	Procédures de délivrance, de prorogation ou de renouvellement d'une licence, qualification ou autorisation
AR.FCL.205	Contrôle des examinateurs	AR.FCL.205	Contrôle des examinateurs
AR.FCL.210	Informations pour les examinateurs	AR.FCL.210	Informations pour les examinateurs
AR.FCL.215	Durée de validité	AR.FCL.215	Durée de validité
AR.FCL.220	Procédure de re-délivrance d'une licence de pilote	AR.FCL.220	Procédure de re-délivrance d'une licence de pilote
AR.FCL.250	Limitation, suspension et révocation de licences, qualifications et autorisations	AR.FCL.250	Limitation, suspension ou révocation de licences, qualifications et autorisations
AR.FCL	SECTION III - EXAMENS THÉORIQUES	AR.FCL	SECTION III - EXAMENS THÉORIQUES
AR.FCL.300	Procédures d'examen	AR.FCL.300	Procédures d'examen
Appendice VII à l'annexe 1 – Partie-AR - Formulaire 141 EASA	Format EASA normalisé de licence	Appendice I à l'annexe II – Partie-AR - Formulaire 141 EASA	Format EASA normalisé de licence
AR.CC - EXIGENCES SPÉCIFIQUES RELATIVES AUX MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CABINE			
AR.CC	Section I - AGRÉMENT D'ORGANISMES QUI DISPENSENT UNE FORMATION CC OU DÉLIVRENT DES CERTIFICATS CC	AR.CC	Section II - ORGANISMES QUI DISPENSENT UNE FORMATION CC OU DÉLIVRENT DES CERTIFICATS CC
AR.CC.100	Agrément des organismes pour dispenser une formation de membre d'équipage de cabine ou pour délivrer des certificats de membre d'équipage de cabine	AR.CC.200	Agrément des organismes pour dispenser une formation de membre d'équipage de cabine ou pour délivrer des certificats de membre d'équipage de cabine
AR.CC	SECTION II - CERTIFICAT DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE		SECTION I - CERTIFICAT DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE DE CABINE
AR.CC.200	Procédures applicables pour la délivrance d'un certificat de membre d'équipage de cabine	AR.CC.100	Procédures relatives aux certificats de membre d'équipage de cabine
AR.CC.205	Format et spécifications pour les certificats de membre d'équipage de cabine	---	[incorporé dans l'AR.CC.100]

Référence de la règle dans le CRD	Intitulé de la règle dans le CRD	Référence de la règle dans l'avis	Intitulé de la règle dans l'avis
AR.CC.215	Suspension ou révocation de certificats de membre d'équipage de cabine	AR.CC.105	Suspension ou révocation de certificats de membre d'équipage de cabine
Appendice VIII à l'annexe 1 – Partie-AR - Formulaire 142 EASA	Format EASA normalisé pour les certificats de membre d'équipage de cabine	Appendice II à l'annexe II – Partie-AR - Formulaire 142 EASA	Format EASA normalisé pour les certificats de membre d'équipage de cabine
AR.ATO - EXIGENCES SPÉCIFIQUES RELATIVES AUX ORGANISMES DE FORMATION AGRÉÉS (ATO)			
AR.ATO.105	Programme de supervision	AR.ATO.105	Programme de supervision
AR.ATO.120	Archivage	AR.ATO.120	Archivage
AR.FSTD - EXIGENCES SPÉCIFIQUES LIÉES À LA QUALIFICATION DES ENTRAÎNEURS SYNTHÉTIQUES DE VOL (FSTD)			
AR.ATO.200	Procédure d'évaluation initiale	AR.FSTD.100	Procédure d'évaluation initiale
AR.ATO.210	Délivrance d'un certificat de qualification FSTD	AR.FSTD.110	Délivrance d'un certificat de qualification FSTD
AR.ATO.220	Maintien d'un certificat de qualification FSTD	AR.FSTD.120	Maintien d'un certificat de qualification FSTD
AR.ATO.230	Changements	AR.FSTD.130	Changements
AR.ATO.235	Constataions et actions correctives - certificat de qualification FSTD	AR.FSTD.135	Constataions et actions correctives - certificat de qualification FSTD
Appendice IX à l'annexe 1 – Partie-AR - Formulaire 143 EASA	Certificat pour les organismes de formation agréés avec formulaire d'agrément du cours de formation	Appendice III à l'annexe II – Partie-AR - Formulaire 143 EASA	Certificat pour les organismes de formation agréés avec formulaire d'agrément du cours de formation
Appendice X à l'annexe 1 – Partie-AR - Formulaire 145 EASA	Certificat de qualification d'entraîneur synthétique de vol	Appendice IV à l'annexe II – Partie-AR - Formulaire 145 EASA	Certificat de qualification d'entraîneur synthétique de vol
AR.AeMC - EXIGENCES SPÉCIFIQUES RELATIVES AUX CENTRES AÉROMÉDICAUX (AeMC)			
AR.AeMC.110	Procédure de certification initiale	AR.AeMC.110	Procédure de certification initiale
AR.AeMC.150	Constataions et actions correctives - AeMC	AR.AeMC.150	Constataions et actions correctives - AeMC
Appendice XI à l'annexe 1 – Partie-AR - Formulaire 146 EASA	Certificat pour les centres aéromédicaux (AeMC)	Appendice V à l'annexe II – Partie-AR - Formulaire 146 EASA	Certificat pour les centres aéromédicaux (AeMC)
AR.MED - EXIGENCES SPÉCIFIQUES RELATIVES À LA CERTIFICATION AÉROMÉDICALE			
AR.MED	SECTION 1 - GÉNÉRALITÉS	AR.MED	SECTION 1 - GÉNÉRALITÉS
AR.MED.120	Évaluateurs médicaux	AR.MED.120	Évaluateurs médicaux
AR.MED.125	Renvoi vers l'autorité de délivrance d'une licence	AR.MED.125	Renvoi vers l'autorité de délivrance d'une licence
AR.MED.130	Format de l'attestation médicale	AR.MED.130	Format de l'attestation médicale
AR.MED.135	Formulaires aéromédicaux	AR.MED.135	Formulaires aéromédicaux
AR.MED.145	Déclaration du GMP à l'autorité compétente	AR.MED.145	Notification du GMP à l'autorité compétente
AR.MED.150	Archivage	AR.MED.150	Archivage

Référence de la règle dans le CRD	Intitulé de la règle dans le CRD	Référence de la règle dans l'avis	Intitulé de la règle dans l'avis
AR.MED	SECTION II– EXAMINATEURS AÉROMÉDICAUX	AR.MED	SECTION II– EXAMINATEURS AÉROMÉDICAUX
AR.MED.200	AR.MED.200 procédure de délivrance d'un certificat d'examineur aéromédical (AME)	AR.MED.200	Procédure de délivrance d'un certificat d'AME
AR.MED.240	Médecins généralistes (GMP) agissant en tant qu'examineurs aéromédicaux (AME)	AR.MED.240	Médecins généralistes (GMP) agissant en tant qu'AME
AR.MED.245	Supervision continue des examinateurs aéromédicaux (AME) et des médecins généralistes (GMP)	AR.MED.245	Supervision continue des AME et GMP
AR.MED.250	Limitation, suspension et révocation du certificat d'un examinateur aéromédical	AR.MED.250	Limitation, suspension et révocation du certificat d'un AME
AR.MED.255	Mesures de mise en application	AR.MED.255	Mesures de mise en application
AR.MED	SECTION III - CERTIFICATION MÉDICALE	AR.MED	SECTION III - CERTIFICATION MÉDICALE
AR.MED.315	Revue des rapports d'examen	AR.MED.315	Revue des rapports d'examen
AR.MED.325	Procédure de contre-expertise	AR.MED.325	Procédure de contre-expertise
Appendice XII à l'annexe 1 – Partie-AR - Formulaire 147 EASA	Format normalisé EASA d'attestation médicale	Appendice IV à l'annexe II – Partie-AR - Formulaire 147 EASA	Format normalisé EASA d'attestation médicale
Règlement			
OR Article 1	Objectif et champ d'application	Article 1	Objectif et champ d'application
OR Article 2	Définitions	Article 2	Définitions
OR Article 3	Organismes de formation des pilotes	Article 6	Organismes de formation des pilotes
OR Article 4	Entraîneurs synthétiques de vol	Article 7	Entraîneurs synthétiques de vol
OR Article 5	Centres aéromédicaux	Article 8	Centres aéromédicaux
OR Article 6	Transporteurs aériens	---	---
OR Article 8	Entrée en vigueur	Article 10	Entrée en vigueur
OR.GEN - EXIGENCES GÉNÉRALES			
OR.GEN	SECTION 1 - GÉNÉRALITÉS	OR.GEN	SECTION 1 - GÉNÉRALITÉS
OR.GEN.105	Autorité compétente	OR.GEN.105	Autorité compétente
OR.GEN.115	Introduction d'une demande de certificat d'organisme	OR.GEN.115	Introduction d'une demande de certificat d'organisme
OR.GEN.120	Moyens de mise en conformité	OR.GEN.120	Moyens de mise en conformité
OR.GEN.125	Termes de l'agrément et privilèges d'un organisme	OR.GEN.125	Termes de l'agrément et privilèges d'un organisme
OR.GEN.130	Changements apportés à des organismes soumis à certification	OR.GEN.130	Changements apportés à des organismes soumis à certification
OR.GEN.135	Maintien de la validité	OR.GEN.135	Maintien de la validité
OR.GEN.140	Accès	OR.GEN.140	Accès
OR.GEN.145	Déclaration	---	sera publié avec l'avis relatif au règlement sur l'exploitation

Référence de la règle dans le CRD	Intitulé de la règle dans le CRD	Référence de la règle dans l'avis	Intitulé de la règle dans l'avis
OR.GEN.150	Constatations	OR.GEN.150	Constatations
OR.GEN.155	Réaction immédiate à un problème de sécurité	OR.GEN.155	Réaction immédiate à un problème de sécurité
OR.GEN.160	Compte-rendu d'événement	OR.GEN.160	Compte-rendu d'événement
OR.GEN	SECTION II - SYSTEME DE GESTION	OR.GEN	SECTION II - SYSTEME DE GESTION
OR.GEN.200	Système de gestion	OR.GEN.200	Système de gestion
OR.GEN.205	Sous-traitance et achat	OR.GEN.205	Activités sous-traitées
OR.GEN.210	Exigences en termes de personnel	OR.GEN.210	Exigences en termes de personnel
OR.GEN.215	Exigences en termes d'installations	OR.GEN.215	Exigences en termes d'installations
OR.GEN.220	Archivage	OR.GEN.220	Archivage
OR.OPS.GEN	OR.OPS.GEN	CAT.OR	sera publié avec l'avis relatif au règlement sur l'exploitation
OR.OPS.MLR	OR.OPS.MLR	CAT.MLR	
OR.OPS.AOC	OR.OPS.AOC	CAT.AOC	
OR.OPS.FC	OR.OPS.FC	CAT.FC	
OR.OPS.CC	OR.OPS.CC	CAR.CC	
OR.OPS.TC	OR.OPS.TC	CAT.TC	
OR.OPS.SEC	OR.OPS.SEC	CAT.SEC	
OR.ATO - ORGANISMES DE FORMATION AGRÉÉS			
OR.ATO	SECTION 1 - GÉNÉRALITÉS	OR.ATO	SECTION 1 - GÉNÉRALITÉS
OR.ATO.100	Champ d'application	OR.ATO.100	Champ d'application
OR.ATO.105	Demande	OR.ATO.105	Demande
OR.ATO.110	Exigences en termes de personnel	OR.ATO.110	Exigences en termes de personnel
OR.ATO.120	Archivage	OR.ATO.120	Archivage
OR.ATO.125	Programme de formation	OR.ATO.125	Programme de formation
OR.ATO.130	Manuel de formation et manuel d'exploitation	OR.ATO.130	Manuel de formation et manuel d'exploitation
OR.ATO.135	Aéronefs d'entraînement et FSTD	OR.ATO.135	Aéronefs d'entraînement et FSTD
OR.ATO.140	Aérodromes et sites d'exploitation	OR.ATO.140	Aérodromes et sites d'exploitation
OR.ATO.145	Prérequis pour la formation	OR.ATO.145	Prérequis pour la formation
OR.ATO.150	Formation dans des pays tiers	OR.ATO.150	Formation dans des pays tiers
OR.ATO	Section II - EXIGENCES ADDITIONNELLES APPLICABLES AUX ATO QUI DISPENSENT DES FORMATIONS POUR DES LICENCES ET DES QUALIFICATIONS AUTRES QUE LES LAPL, PPL, SPL ET BPL	OR.ATO	SECTION II - EXIGENCES ADDITIONNELLES APPLICABLES AUX ATO QUI DISPENSENT UNE FORMATION POUR L'OBTENTION D'UNE CPL, MPL ET ATPL, ET LEURS QUALIFICATIONS ET AUTORISATIONS ASSOCIÉES
OR.ATO.210	Exigences en termes de personnel	OR.ATO.210	Exigences en termes de personnel
OR.ATO.225	Programme de formation	OR.ATO.225	Programme de formation
OR.ATO.230	Manuel de formation et manuel d'exploitation	OR.ATO.230	Manuel de formation et manuel d'exploitation
OR.FSTD - EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISMES EXPLOITANT DES ENTRAÎNEURS SYNTHÉTIQUES DE			

Référence de la règle dans le CRD	Intitulé de la règle dans le CRD	Référence de la règle dans l'avis	Intitulé de la règle dans l'avis
VOL (FSTD) ET À LA QUALIFICATION DES FSTD			
OR.ATO	Section III – EXIGENCES ADDITIONNELLES APPLICABLES AUX ORGANISMES EXPLOITANT DES FSTD ET À LA QUALIFICATION DES FSTD	OR.FSTD	Section I - EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISMES EXPLOITANT DES FSTD
OR.ATO.300	Généralités	OR.FSTD.100	Généralités
OR.ATO.305	Maintien de la qualification du FSTD	OR.FSTD.105	Maintien de la qualification FSTD
OR.ATO.310	Modifications	OR.FSTD.110	Modifications
OR.ATO.315	Installations	OR.FSTD.115	Installations
OR.ATO.320	Matériel supplémentaire	OR.FSTD.120	Matériel supplémentaire
OR.ATO	Section III – EXIGENCES ADDITIONNELLES APPLICABLES AUX ORGANISMES EXPLOITANT DES FSTD ET À LA QUALIFICATION DES FSTD (SUITE)	OR.FSTD	Section II - EXIGENCES APPLICABLES À LA QUALIFICATION DES FSTD
OR.ATO.350	Demande de qualification FSTD	OR.FSTD.200	Demande de qualification FSTD
OR.ATO.355	Spécifications de certification pour les FSTD	OR.FSTD.205	Spécifications de certification pour les FSTD
OR.ATO.360	Base de qualification	OR.FSTD.210	Base de qualification
OR.ATO.365	Délivrance d'un certificat de qualification FSTD	OR.FSTD.215	Délivrance d'un certificat de qualification FSTD
OR.ATO.370	Qualification FSTD intermédiaire	OR.FSTD.220	Qualification FSTD intermédiaire
OR.ATO.375	Durée et maintien de la validité	OR.FSTD.225	Durée et maintien de la validité
OR.ATO.380	Changements apportés au FSTD qualifié	OR.FSTD.230	Changements apportés au FSTD qualifié
OR.ATO.385	Cessibilité d'un certificat de qualification FSTD	OR.FSTD.235	Cessibilité d'un certificat de qualification FSTD
OR.ATO.390	Archivage	OR.FSTD.240	Archivage
OR.ATO	SECTION IV – EXIGENCES ADDITIONNELLES APPLICABLES AUX ATO QUI DISPENSENT DES FORMATIONS D'UN TYPE SPÉCIFIQUE	OR.ATO	SECTION III – EXIGENCES ADDITIONNELLES APPLICABLES AUX ATO QUI DISPENSENT DES FORMATIONS D'UN TYPE SPÉCIFIQUE
OR.ATO.400	Généralités	OR.ATO.300	Généralités
OR.ATO.405	Enseignement direct en classe	OR.ATO.305	Enseignement direct en classe
OR.ATO.410	Instructeurs	OR.ATO.310	Instructeurs
OR.ATO.430	Généralités	OR.ATO.330	Généralités
OR.ATO.435	Simulateur de vol	OR.ATO.335	Simulateur de vol
OR.ATO.450	Généralités	OR.ATO.350	Généralités
OR.ATO.455	Organismes de formation aux essais en vol	OR.ATO.355	Organismes de formation aux essais en vol
OR.AeMC	OR.AeMC	OR.AeMC	CENTRES AÉROMÉDICAUX
OR.AeMC	SECTION 1 - GÉNÉRALITÉS	OR.ATO	SECTION 1 - GÉNÉRALITÉS
OR.AeMC.105	Champ d'application	OR.AeMC.105	Champ d'application
OR.AeMC.115	Demande	OR.AeMC.115	Demande

Référence de la règle dans le CRD	Intitulé de la règle dans le CRD	Référence de la règle dans l'avis	Intitulé de la règle dans l'avis
OR.AeMC.135	Maintien de la validité	OR.AeMC.135	Maintien de la validité
OR.AeMC	SECTION II - GESTION	OR.AeMC	SECTION II - GESTION
OR.AeMC.200	Système de gestion	OR.AeMC.200	Système de gestion
OR.AeMC.210	Exigences en termes de personnel	OR.AeMC.210	Exigences en termes de personnel
OR.AeMC.215	Exigences en termes d'installations	OR.AeMC.215	Exigences en termes d'installations
OR.AeMC.220	Archivage	OR.AeMC.220	Archivage