



**AVIS N° 05/2009**

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

**du 15 décembre 2009**

**concernant un règlement de la Commission portant modification du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission 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**

***« Prérogatives des licences de maintenance des aéronefs B1 et B2  
ET  
Qualifications de type et de groupe  
ET  
Formation à la qualification de type »***

## I. Généralités

1. Le présent avis a pour objectif de suggérer à la Commission de modifier le règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission<sup>1</sup>. Les raisons de cette activité de réglementation sont décrites ci-dessous.
2. L'Avis a été adopté, à la suite de la procédure spécifiée par le Conseil d'administration<sup>2</sup> de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (l'Agence), conformément aux dispositions de l'article 19 du règlement (CE) n° 216/2008<sup>3</sup> (le Règlement de base).

## II. Consultation

3. Bien que le règlement (CE) n° 2042/2003 institue déjà dans son annexe III (Partie 66) un système de licences pour le personnel de certification, les retours reçus des parties prenantes et des autorités nationales indiquaient la nécessité d'examiner le présent règlement par rapport aux sujets suivants :
  - Prérogatives des licences de maintenance des aéronefs B1 et B2.
  - Qualifications de type et de groupe.
  - Formation à la qualification de type.

Les préoccupations spécifiques liées à chacun de ces sujets sont les suivantes :

### Prérogatives des licences de maintenance des aéronefs B1 et B2 :

4. Actuellement, dans le règlement (CE) n° 2042/2003, annexe III (Partie 66), les prérogatives associées à chaque catégorie de licence de maintenance des aéronefs sont décrites comme suit :
  - Une licence de maintenance des aéronefs de catégorie A autorise son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service après des opérations d'entretien en ligne programmées mineures et des rectifications de défauts simples dans les limites des tâches mentionnées spécifiquement sur l'habilitation. Les prérogatives de certification doivent être limitées aux travaux que le titulaire de la licence a personnellement effectués dans un organisme Partie 145.
  - Une licence de maintenance des aéronefs de catégorie B1 doit autoriser son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service après des opérations d'entretien, y compris sur la structure de l'aéronef, la motorisation et les systèmes

---

<sup>1</sup> Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission, 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). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1056/2008 de la Commission, du 27 octobre 2008 (JO L 283, 28.10.2008).

<sup>2</sup> Décision du Conseil d'administration concernant la procédure à appliquer par l'Agence pour l'émission des avis, spécifications de certification et documents d'orientation. CA EASA 08-2007 du 11.06.2007 (« Procédure de réglementation »).

<sup>3</sup> Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 20 février 2008, concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la Directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO L 79, 19.03.2008, p.1).

mécaniques et électriques. Le remplacement d'un élément avionique remplaçable en escale, n'exigeant que des tests simples pour démontrer son bon fonctionnement, doit également être inclus dans les prérogatives. La catégorie B1 doit automatiquement inclure la sous-catégorie A appropriée.

- Une licence de maintenance des aéronefs de catégorie B2 doit autoriser son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service après des opérations d'entretien sur les systèmes avioniques et électriques.
  - Une licence de maintenance des aéronefs de catégorie C doit autoriser son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service après des opérations d'entretien en base sur les aéronefs. Les prérogatives s'appliquent à l'aéronef dans son intégralité dans un organisme Partie 145.
5. Les retours envoyés à l'Agence par les parties prenantes et les autorités nationales indiquaient que le règlement actuel ne définit pas précisément ce que sont un système électrique et un système avionique. En outre, les AMC et documents d'orientation actuels ne semblent pas suffisants pour clarifier les tâches dans le domaine de l'avionique qui peuvent être effectuées par un détenteur de licence B1 et ce qu'est un test simple.
6. Les retours supplémentaires envoyés à l'Agence par les parties prenantes et les autorités nationales laissaient entendre que les prérogatives du personnel possédant une licence B2 sont trop limitées. De surcroît, la durée de la formation de base pour la catégorie B2 (2 400 heures) est la même que pour la catégorie B1, tandis que le contenu de l'annexe I de la Partie 66 semble indiquer que la formation B2 devrait être plus courte que celle de la catégorie B1.

#### Qualifications de type et de groupe :

7. Actuellement dans le règlement (CE) n° 2042/2003, annexe III (Part-66), aux fins de mention des qualifications de type d'aéronef sur les licences de maintenance des aéronefs, les aéronefs sont classés comme suit :
- Les aéronefs pour lesquels les détenteurs de licence doivent avoir une qualification de type d'aéronef individuelle mentionnée sur la licence. Cela comprend tous les aéronefs lourds tels que définis dans le règlement (CE) n° 2042/2003 (c'est-à-dire les avions supérieurs à 5 700 Kg MTOM et les hélicoptères multimoteurs) et les aéronefs pour lesquels l'Agence a déterminé que la complexité de l'aéronef en question nécessite une qualification de type d'aéronef. Pour ces aéronefs, une formation aux types est requise.
  - Les aéronefs pour lesquels les détenteurs de licence ont la possibilité soit d'avoir une qualification de type d'aéronef individuelle mentionnée sur la licence, soit d'avoir une qualification de groupe ou une qualification de groupe constructeur appropriée. Dans ce cas, la formation aux types n'est pas requise. Toutefois, il est nécessaire de passer un examen de type et de posséder une expérience pratique (au moins 50 % des tâches contenues dans l'AMC de la Partie 66, annexe II <sup>4</sup>).

---

<sup>4</sup> Décision n° 2003/19/RM du directeur exécutif de l'Agence du 28.11.2003 sur les moyens acceptables de conformité et les documents d'orientation concernant le règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission 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. Décision modifiée en dernier lieu par la décision 2009/016/R du 1<sup>er</sup> décembre 2009.

8. Les retours envoyés à l'Agence par les parties prenantes et les autorités nationales révélaient les préoccupations suivantes :
- Il existe des incertitudes sur ce qu'est un « type d'aéronef » en termes de maintenance et, en conséquence, il existe des incertitudes lorsque deux modèles / variantes d'aéronefs différents sont suffisamment similaires pour être considérés comme appartenant à la même « qualification de type ». Cela a entraîné des inexactitudes dans la liste des qualifications de type dans l'AMC de la Partie 66, annexe I.
  - Il n'existe actuellement aucune politique décrivant à partir de quand un aéronef doit être considéré comme complexe en termes de maintenance, ce qui peut s'avérer différent de la définition d'« aéronef à motorisation complexe » figurant dans le règlement de base.
  - Les différents groupes d'aéronefs actuels ne reflètent pas réellement la complexité des aéronefs. Certains aéronefs sont « peu simples » en termes de conception et doivent uniquement avoir une qualification de groupe, ce qui est contraire à leur définition.
  - Les prérogatives des détenteurs de licence B2 sont trop restrictives si l'on considère les qualifications de groupe constructeur. Il est raisonnable d'estimer que les qualifications de groupe devraient être mieux adaptées à la capacité de travail d'un détenteur de licence B2, lorsque la technologie est très proche d'un constructeur à un autre.
  - Les aéronefs remplissant les conditions pour les qualifications de groupe constructeur et les qualifications de groupe complet nécessitent actuellement un examen de type pour un nombre représentatif d'aéronefs. Cependant, dans de nombreux cas, il est difficile de trouver un prestataire pour ces examens (organisme ou autorité compétente agréé(e)).

#### Formation à la qualification de type :

9. Actuellement, conformément au règlement (CE) N° 2042/2003, annexe III (Partie 66), sauf spécification contraire au point 66.A.45(g), le détenteur d'une licence de maintenance des aéronefs de catégorie B1, B2 ou C doit uniquement exercer des prérogatives de certification sur un aéronef particulier, lorsque la licence de maintenance des aéronefs (LMA) fait mention de la qualification de type (QT) d'aéronef appropriée.
10. En outre, sauf spécification contraire au point 66.A.45(h), les qualifications doivent être accordées après avoir suivi de manière satisfaisante la formation à la qualification de type (FQT) d'aéronefs de catégorie B1, B2 ou C pertinente, agréée par l'autorité compétente ou dispensée par un organisme chargé de la formation à la maintenance Partie 147 dûment agréé.
11. De surcroît, conformément au règlement et aux AMC actuels, la formation aux types agréée de catégories B1 et B2 doit comprendre des parties théoriques et pratiques qui doivent satisfaire à l'annexe III de la Partie 66. Un programme de formation sur le tas (FST) structurée peut être élaboré pour satisfaire à l'exigence en matière de formation pratique. La formation pratique doit comprendre une période de quatre mois pour les postulants sans justificatif récent d'une expérience pratique préalable, concernant des aéronefs de construction et systèmes comparables, y compris les moteurs, mais celle-ci peut être réduite à une durée minimale de deux semaines pour un postulant possédant une telle expérience préalable.

12. Les retours envoyés à l'Agence par les acteurs et les autorités nationales révélèrent les préoccupations suivantes :
- Les éléments décrits dans l'annexe III de la partie 66 (bien qu'assez onéreux) ne semblent pas être suffisamment détaillés pour englober toutes les possibilités de formation aux types d'aéronefs. En effet, trop de place est laissée à l'interprétation et aux cas avec un traitement non équitable. Des cas ont été signalés où le même cours de formation varie en termes de niveau, de longueur et de contenu concernant la formation théorique et pratique / la FST / l'expérience pratique, et où les parties pratiques se limitaient à une formation de deux semaines, quelle que soit l'expérience du postulant. En outre, la formation aux différences n'est pas suffisamment abordée.
  - Par ailleurs, les matériaux AMC et GM actuels indiquent que l'autorité compétente a le dernier mot concernant le bien-fondé de la longueur de la partie pratique pour une personne particulière avant d'homologuer la qualification (ce qui peut prendre entre 2 semaines et 4 mois). Cela a créé des situations dans lesquelles avoir suivi un cours de formation aux types agréé auprès d'un organisme Partie 147, comprenant la formation théorique et pratique, n'a pas été considéré comme suffisant par l'autorité compétente en vue d'avoir la qualification homologuée, une expérience pratique supplémentaire ayant été exigée par l'autorité compétente.

13. Afin de répondre à ces problèmes, l'Agence a créé trois tâches de réglementation :

- 66.006: Prérogatives des licences de maintenance des aéronefs B1 et B2.
- 66.009: Qualifications de type et de groupe.
- 66.011: Formation à la qualification de type.

Pour chacune de ces tâches, l'Agence a créé le groupe de rédaction correspondant, composé de représentants des autorités nationales et de l'industrie. L'objectif était d'évaluer la situation, de soumettre une proposition et d'élaborer des lignes directrices pour émettre un avis afin de modifier la Partie 66 et/ou une décision afin de modifier l'AMC et le GM de cette Partie en rapport avec les TdR (Termes de référence) correspondants. Dans le cas particulier de la tâche 66.011, l'étendue des travaux a été limitée aux aéronefs requérant une formation à la qualification de type.

14. Le 28 juin 2007, en s'appuyant sur les contributions des groupes de rédaction, l'Agence a émis le NPA2007-07 sur son site web à l'adresse: ([http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php)).
15. À la date butoir du 28 octobre 2007 (qui comprenait une prolongation d'un mois par rapport à la durée initiale de la consultation fixée à 3 mois), l'Agence avait reçu 409 commentaires émanant d'autorités aéronautiques nationales, d'organismes professionnels et de personnes / organismes privés.
16. Afin de passer en revue ces commentaires, l'Agence a créé un groupe de révision pour chacune des trois tâches, chacun étant composé des membres du groupe de travail correspondant plus une personne du service Normalisation et agréments (Agence) et une personne de l'industrie qui avait exprimé un avis divergent par rapport au NPA2007-07. À la suite de ce passage en revue, l'Agence a publié le 6 octobre 2009 le CRD2007-07, qui comprenait les réponses à chaque commentaire ainsi que la proposition de texte pour la règle et pour l'AMC / le GM.

17. Il est important de noter à ce stade que les groupes de révision ont également pris en compte les commentaires reçus pendant la consultation du NPA2008-03.
18. Après la publication du CRD2007-07, l'Agence a organisé le 29 octobre 2009, à Cologne, un atelier afin d'en expliquer le contenu et d'aider les parties prenantes à comprendre la proposition avant que des retours ne soient envoyés.
19. En conséquence de la consultation externe du CRD2007-07, qui s'est terminée le 5 décembre 2009, l'Agence a reçu des retours de :
  - 4 autorités compétentes : Administration de l'aviation civile néerlandaise, Administration de l'aviation civile suédoise, Autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni « CAA » et DGAC-France.
  - 12 organismes et associations : Airbus SAS, British Airways Engineering, Flight Safety International, Helicopters Italia, KLM Engineering & Maintenance, Monarch, Thomas Cook Aircraft Engineering, Air France, Association des techniciens aéronautiques des Pays-Bas (NVL), Tyrolean Airways, Comité de formation européen pour la maintenance des aéronefs (EAMTC) et Service de formation technique d'EAT-DHL.
  - 4 personnes privées.

Ces retours sont analysés en détail dans la pièce jointe.

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

20. Le présent avis tient compte autant que possible des suggestions apportées par les nombreuses parties prenantes et autorités nationales qui ont participé à la consultation et ont réagi au CRD.
21. Prenant en compte la hiérarchie des règles de l'AESA, le présent avis aborde uniquement les changements qui sont suggérés par l'Agence concernant le règlement (CE) n° 2042/2003 ; les moyens de conformité (AMC) et les documents d'orientation (GM) associés, qui ont été détaillés dans le CRD, peuvent être et seront émis uniquement par l'Agence une fois que les règlements susmentionnés auront été adoptés par la Commission. Il convient cependant de préciser que les mesures présentées dans le présent avis doivent être lues conjointement avec lesdits AMC et GM dans le cadre d'un ensemble documentaire ayant fait l'objet d'un accord préalable.
  - a) **Changements relatifs à la tâche 66.006 : prérogatives des licences de maintenance des aéronefs B1 et B2**
22. Concernant les prérogatives du personnel de certification B1, l'Agence propose de permettre l'exécution de « travaux sur les systèmes avioniques » (en lieu et place du « remplacement d'un élément avionique remplaçable en escale » actuel) du moment que le test impliqué est simple et qu'aucun dépannage n'est nécessaire.

Ce changement sera, en outre, appuyé par l'AMC et le GM afin de préciser :

- ce que sont un « système électrique » et un « système avionique » ;
- ce qu'est un « test simple » ;
- ce qu'est un « dépannage » ;

- que les domaines traditionnels couverts par le Module 7.7 sont considérés comme des « tâches dans le domaine de l'électricité », ce qui signifie qu'elles peuvent être exécutées à la fois par les personnels de certification B1 et B2.
23. Concernant le personnel de certification de catégorie B2, l'Agence propose d'inclure dans leurs prérogatives l'exécution de tâches dans le domaine de l'électricité et de l'avionique effectuées sur la motorisation et les systèmes mécaniques (point 66.A.20(a)3(i) de la Partie 66). Par conséquent, les annexes I, II et III ont été révisées pour les systèmes applicables afin d'augmenter le niveau de formation / des connaissances de la catégorie B2 pour qu'il atteigne celui de la catégorie B1 et pour ajouter de nouvelles questions aux examens respectifs.
24. Afin de ne pas obliger les détenteurs de licence B2 existants à être formés / examinés à nouveau, l'Agence propose à l'article 7.9(a) du règlement (CE) n° 2042/2003 qu'ils obtiennent cette prérogative de façon automatique. Même si cela se justifie en partie par le fait que l'organisme de maintenance agréé est toujours tenu d'évaluer les compétences du personnel de certification avant de délivrer l'habilitation appropriée, l'Agence a introduit une mesure compensatoire supplémentaire au point 66.A.20(b)3 de la Partie 66, qui stipule que le personnel de certification ne peut pas exercer de prérogatives à moins d'être compétent pour l'aéronef correspondant.

Ce point sera complété par un AMC 66.A.20(b)3 expliquant que le détenteur de licence devrait s'assurer qu'il ou elle a acquis les connaissances et l'expérience appropriées pour mettre en service l'aéronef spécifique. Cet aspect est essentiel dans la mesure où il se peut que certains systèmes et technologies présents dans l'aéronef spécifique n'aient pas été couverts par les exigences en matière de connaissance de base visées au point 66.A.25 ou par les exigences en matière de qualification de type visées au point 66.A.45.

C'est généralement le cas :

- des qualifications de type mentionnées sur une licence à l'aide des désignations définies dans l'annexe I de l'AMC « Liste des qualifications de type » après avoir suivi la formation aux types et l'examen, qui ne couvraient pas toutes les variantes comprises dans cette désignation de qualification ;
  - des travaux effectués sur un modèle qui a évolué technologiquement par rapport au modèle original utilisé pour la formation aux types / l'examen ;
  - de l'évolution des exigences en matière de connaissances de base qui ne nécessitent pas un réexamen des détenteurs de licence existants ;
  - de la technologie et des options spécifiques sélectionnées par chaque client, qui peuvent ne pas avoir été couvertes par la formation aux types / l'examen ;
  - de l'homologation des qualifications de groupe / sous-groupe en fonction de l'expérience concernant un nombre représentatif de tâches ou en fonction de la formation aux types / l'examen sur un nombre représentatif d'aéronefs.
25. En outre, pour le personnel de certification B2, l'Agence propose d'inclure la possibilité pour l'organisme Partie 145 d'habiliter un détenteur de licence B2 à certifier des tâches de catégorie A (point 66.A.20(a)3(ii) de la Partie 66). Même si les connaissances de base de la licence de catégorie B2 ne couvrent pas entièrement les connaissances de base requises pour la licence de catégorie A, et l'Agence a bien entendu précisé que la licence de catégorie B2 n'inclut pas automatiquement une sous-catégorie A, l'Agence a jugé cette augmentation des prérogatives raisonnable sous réserve des mesures compensatoires suivantes :

- Les prérogatives de la catégorie A couvrent uniquement les types d'aéronefs déjà mentionnés sur la licence B2 ;
- Une formation aux tâches pertinente doit être effectuée, pour chaque type d'aéronef, auprès de l'organisme Partie 145 qui délivre l'habilitation ;
- 6 mois d'expérience pratique documentée sont requis auprès de l'organisme Partie 145 qui délivre l'habilitation. Cette expérience doit couvrir le champ d'application de l'habilitation qui sera délivrée ;
- La formation aux tâches tout comme l'expérience pratique doivent être suivies de l'examen / l'évaluation appropriés.

26. L'annexe I de la Partie 66 doit être modifiée afin :

- d'inclure de nouvelles technologies telles que l'« avionique modulaire intégrée (ATA42) », les « systèmes en cabine (ATA44) » et les « systèmes d'informations (ATA46) » ;
- d'élargir les Modules 13 et 14 de sorte qu'ils couvrent l'extension des prérogatives de la licence B2 visée au point 66.A.20(a)3(i) de la Partie 66.

Cette extension du contenu de l'annexe I n'a pas impliqué de changement au niveau des heures de formation nécessaires pour les cours de base de la Partie 147, et ce pour les raisons suivantes :

- Le changement introduit dans le programme B1 (nouvelle technologie) est insignifiant par rapport à la durée totale du cours.
- Le changement introduit pour couvrir l'augmentation des prérogatives B2, même s'il est nettement plus significatif, est compensé par la réduction des heures que l'Agence prévoyait d'introduire une fois qu'elle avait confirmé que la formation B2 actuelle devrait être plus courte que celle pour B1. Cette réduction a découlé d'une analyse détaillée du contenu du programme (modules, sous-modules et éléments) et du niveau de formation pour chaque élément particulier. Par conséquent, la durée finale du cours de base B2 reste fixée à 2 400 heures.

27. L'annexe II de la Partie 66 a été modifiée afin :

- D'adapter le nombre de questions aux changements introduits dans l'annexe I.
- De s'assurer que le nombre de questions pour chaque Module peut être divisé par 4, de sorte qu'un score de 75 % puisse être obtenu. Cela résout le problème actuel où, dans certains cas, il est nécessaire d'obtenir un score supérieur à 75 % afin de réussir.

28. L'annexe III de la Partie 66 a été modifiée afin de l'adapter aux changements introduits dans l'annexe I.

29. Le point 145.A.30(g) de la Partie 145 a été modifié en ajoutant les mots « selon le cas » afin de permettre à l'autorité compétente d'agréer un organisme ne possédant que des personnels de certification B1 ou B2 si l'étendue des travaux le justifie clairement.

Un AMC 145.A.30(g) sera ajouté pour préciser que cela est possible uniquement si l'étendue des travaux, telle que définie dans le manuel de l'organisme d'entretien, indique qu'il n'est pas nécessaire d'avoir à la fois des personnels de certification B1 et B2. Il convient d'accorder une attention spéciale pour limiter le champ d'application des opérations d'entretien en ligne programmées et non programmées (rectification de défaut) uniquement aux tâches qui peuvent être certifiées par la catégorie de personnel de certification disponible.

30. Enfin, l'Agence a introduit des dispositions appropriées dans l'article 7, paragraphe 9, points b) et c), du règlement (CE) n° 2042/2003 afin de garantir que les organismes Partie 147 organisant des cours de formation et des examens de base et que les autorités compétentes organisant des examens de base bénéficient d'une phase de transition adéquate.

**b) Changements relatifs à la tâche 66.009 : qualifications de type et de groupe**

31. Concernant la politique visant à déterminer lorsqu'un modèle / une variante d'aéronef nécessite une « qualification de type » distincte ou peut être introduit dans une « qualification de type » existante, cette question est actuellement à l'étude dans le cadre de la tâche 21.039 relative aux « Données de conformité opérationnelle ». Cette tâche prévoit, entre autres changements, l'obligation pour les détenteurs de certificat de type et de certificat de type d'appoint de définir le programme minimal pour la formation à la qualification de type du personnel de certification d'entretien.
32. Concernant le critère permettant d'établir lorsque des aéronefs sont considérés comme « complexes » en termes de maintenance, et requièrent par conséquent une qualification de type individuelle reposant sur la formation aux types individuelle, l'Agence les a rassemblés dans le Groupe 1, qui est selon le nouveau point 66.A.42 défini comme suit :

*Groupe 1 : « Tous les aéronefs à motorisation complexe ainsi que les aéronefs à motorisation non complexe nécessitant une qualification de type individuelle. Un aéronef à motorisation non complexe nécessite une qualification de type d'aéronef telle que définie par l'Agence. »*

Dans cette définition, le terme « aéronef à motorisation complexe » est celui défini dans le Règlement de base.

La politique qui sera adoptée par l'Agence pour classer un aéronef à motorisation non complexe dans le Groupe 1 sera la suivante :

- lorsque les procédures d'entretien nécessitent une formation spécialisée (c'est-à-dire lorsque l'un de ses aspects n'est pas couvert de façon adéquate par le programme de base de l'annexe I de la partie 66), ou
- l'altitude d'exploitation maximale certifiée dépasse FL 290, ou
- il s'agit d'un hélicoptère multimoteurs, ou
- il est équipé de systèmes de commandes de vol électriques.

Ces critères sont simples et il sera facile d'identifier si les aéronefs appartiennent au groupe 1 ou non.

33. Concernant le regroupement des aéronefs, les 13 groupes de qualifications de type de maintenance actuellement énumérés dans l'AMC de la Partie 66, annexe I, désignés dans le présent document « Liste des qualifications de type », sont remplacés par 3 groupes (nouveau point 66.A.42 de la Partie 66) :
- Groupe 1 : tous les aéronefs à motorisation complexe ainsi que les aéronefs à motorisation non complexe nécessitant une qualification de type d'aéronef, tel que défini par l'Agence.

- Groupe 2 : aéronefs autres que ceux faisant partie du Groupe 1, qui appartiennent aux sous-groupes suivants :
    - sous-groupe 2a : avions monomoteurs équipés d'un turbopropulseur ;
    - sous-groupe 2b : hélicoptères monomoteurs à turbine ;
    - sous-groupe 2c : hélicoptères monomoteurs à pistons.
  - Groupe 3 : avions à moteur à pistons autres que ceux faisant partie du Groupe 1.
34. Sur la base des groupes et des sous-groupes définis dans le point 66.A.42 de la Partie 66, l'Agence a introduit au point 66.A.45 de la Partie 66 différentes possibilités d'homologation de licence ainsi que les exigences correspondantes en matière de formation / d'examen / d'expérience. Un tableau semblable à celui affiché ci-dessous sera introduit dans le document d'orientation (GM 66.A.45) afin de récapituler toutes les options et exigences :

<b>Exigences en matière de qualification des aéronefs</b>			
	<b>Licence B1</b>	<b>Licence B2</b>	<b>Licence C</b>
<b>Groupe 1</b> Aéronefs à motorisation complexe + autres aéronefs définis par l'Agence	<b>QUALIFICATION DE TYPE individuelle</b> <i>Formation aux types :</i> - <i>Théorie + examen</i> - <i>Pratique + évaluation</i>  <i>FST (pour les premiers aéronefs dans la sous-catégorie de licence)</i>	<b>QUALIFICATION DE TYPE individuelle</b> <i>Formation aux types :</i> - <i>Théorie + examen</i> - <i>Pratique + évaluation</i>  <i>FST (pour les premiers aéronefs dans la sous-catégorie de licence)</i>	<b>QUALIFICATION DE TYPE individuelle</b> <i>Formation aux types :</i> - <i>Théorie + examen</i>
<b>Groupe 2 :</b> (excepté ceux du Groupe 1)  <b>Sous-groupes :</b>  <b>2a :</b> avions monomoteurs à turbopropulseur  <b>2b :</b> hélicoptères monomoteurs à turbine  <b>2c :</b> hélicoptères monomoteurs à pistons	<b>(détenteurs de licences B1.1, B1.3, B1.4)</b>  <b>QUALIFICATION DE TYPE individuelle</b> <i>(formation aux types+FST) ou (examen de type + expérience pratique)</i> <b>ou</b> <b>QUALIFICATION DE SOUS-GROUPE constructeur</b> <i>(formation aux types+FST) ou (examen de type + expérience pratique) sur au moins 2 aéronefs représentatifs de ce sous-groupe constructeur</i> <b>ou</b> <b>QUALIFICATION DE SOUS-GROUPE complet</b>	<b>QUALIFICATION DE TYPE individuelle</b> <i>(formation aux types+FST) ou (examen de type + expérience pratique)</i> <b>ou</b> <b>QUALIFICATION DE SOUS-GROUPE constructeur</b> <i>(à condition de justifier d'une expérience appropriée)</i> <b>ou</b> <b>QUALIFICATION DE SOUS-GROUPE complet</b> <i>(à condition de justifier d'une expérience appropriée)</i>	<b>QUALIFICATION DE TYPE individuelle</b> <i>(formation aux types ou examen de type)</i> <b>ou</b> <b>QUALIFICATION DE SOUS-GROUPE constructeur</b> <i>(formation aux types ou examen de type) sur au moins 2 aéronefs représentatifs de ce sous-groupe constructeur</i> <b>ou</b> <b>QUALIFICATION DE SOUS-GROUPE complet</b> <i>(formation aux types ou examen de type) sur au moins 3 aéronefs représentatifs de ce sous-groupe et fabriqués par des constructeurs différents</i>

	<i>(formation aux types+FST) ou (examen de type + expérience pratique) sur au moins 3 aéronefs représentatifs de ce sous-groupe et fabriqués par des constructeurs différents</i>		
<p><b>Groupe 3</b></p> <p>Avions à moteur à pistons (excepté ceux du Groupe 1).</p>	<p><b>(détenteurs de licence B1.2)</b></p> <p><b>QUALIFICATION DE TYPE individuelle</b> <i>(formation aux types+FST) ou (examen de type + expérience pratique)</i></p> <p><b>ou</b></p> <p><b>QUALIFICATION DE GROUPE 3 complet</b> <i>(à condition de justifier d'une expérience appropriée)</i></p> <p><b>Limitations :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Avions pressurisés</li> <li>▪ Structures (métal / composite / bois / tuyauterie métallique et tissu)</li> </ul> <p><i>(Les limitations doivent être supprimées à condition de pouvoir justifier d'une expérience appropriée)</i></p>	<p><b>QUALIFICATION DE TYPE individuelle</b> <i>(formation aux types+FST) ou (examen de type + expérience pratique)</i></p> <p><b>ou</b></p> <p><b>QUALIFICATION DE GROUPE 3 complet</b> <i>(à condition de justifier d'une expérience appropriée)</i></p>	<p><b>QUALIFICATION DE TYPE individuelle</b> <i>(formation aux types ou examen de type)</i></p> <p><b>ou</b></p> <p><b>QUALIFICATION DE GROUPE 3 complet</b> <i>(à condition de justifier d'une expérience appropriée)</i></p>

35. Il est important de noter que pour certains groupes et licences d'aéronefs, il est possible d'obtenir des qualifications de groupe / sous-groupe à condition de pouvoir justifier d'une expérience appropriée, sans qu'une formation aux types ou un examen de type soit nécessaire. Cela est vrai pour les points suivants :

- Aéronefs appartenant au groupe 3 pour toutes les licences (B1.2, B2 et C).
- Aéronefs appartenant au groupe 2 pour la licence B2.

La raison pour laquelle la licence B2 comprend également la possibilité d'avoir des qualifications de sous-groupe dépendant de l'expérience concernant les aéronefs du Groupe 2, sans qu'une formation aux types / un examen de type ne soit nécessaire sur un nombre d'aéronefs représentatif, est la suivante : la technologie avionique existante dans des types d'aéronefs différents tend à être très analogue.

Pour les licences B1 et C, la technologie existante concernant les structures et les systèmes mécaniques est nettement plus variée. Par conséquent, les qualifications de sous-groupe dépendant de l'expérience concernant les aéronefs du Groupe 2 ne sont pas possibles pour les licences B1 et C. Par ailleurs, même lorsqu'il est possible d'avoir une qualification de Groupe 3 complète dépendant de l'expérience pour une licence B1.2, cette qualification sera soumise aux limitations suivantes si la personne ne peut pas justifier d'une expérience appropriée :

- Aéronefs pressurisés.
- Aéronefs avec une structure bois.
- Aéronefs avec une structure de tuyauterie métallique recouverte de tissu.
- Aéronefs avec une structure métallique.
- Aéronefs avec une structure composite.

Il convient de noter à ce stade que dans le NPA2007-07, le nombre de limitations était plus élevé, avec notamment les limitations suivantes :

Pour les licences B1.2 et C :

- Train d'atterrissage escamotable.
- Hélice à pas variable.
- Moteur à turbocompresseur.
- FADEC.

Pour la licence B2 :

- Pilotes automatiques d'hélicoptères
- Pilotes automatiques d'avions
- Système d'instrumentation de vol électronique
- FADEC

Cependant, ces limitations supplémentaires ont été supprimées de la proposition finale en concertation avec le groupe de révision correspondant au NPA2008-03 alors que des limitations similaires avaient été introduites pour les licences B3 et L.

Les raisons de la suppression des limitations relatives à ces systèmes sont les suivantes :

- On pourrait se demander pourquoi ces systèmes ont été choisis et pas d'autres.
- Le système de mention et de suppression des limitations peut représenter un poids significatif pour les autorités compétentes et les détenteurs de licences.
- Néanmoins, le détenteur de licence doit toujours satisfaire les exigences en matière de connaissance et d'expérience de base.

En outre, en guise de mesure compensatoire, une disposition a été introduite au point 66.A.20(b) de la Partie 66 afin d'établir sans ambiguïté que l'employé chargé de la certification ne peut pas exercer de prérogatives à moins qu'il ou elle soit compétent pour cet aéronef particulier. Cela renforce la responsabilité actuelle de l'organisme de maintenance ou du personnel indépendant chargé de la certification, qui consiste à garantir cette compétence avant de mettre en service un aéronef.

36. Les limitations mentionnées sur la licence :

- Signifient les « exclusions » des prérogatives de certification.
- Affectent l'aéronef dans son ensemble. Rien ne peut être mis en service sur l'aéronef excepté les tâches de maintenance du pilote-proprétaire.
- Peuvent être supprimées:

1. En prouvant que l'on possède une expérience appropriée (expliqué plus en détail dans l'AMC), ou
2. En prouvant que l'on possède une expérience appropriée ou après une évaluation pratique satisfaisante réalisée par l'autorité compétente.

37. Le point 66.B.125 de la Partie 66 a été modifié pour contenir les instructions adressées aux autorités compétentes sur la manière dont les licences Partie 66 existantes seront converties en nouvelles qualifications décrites au point 66.A.45 de la Partie 66. Toutefois, cette conversion n'est pas obligatoire jusqu'à ce que la licence Partie 66 expire ou doive être modifiée (voir l'article 7.9(h) du règlement (CE) n° 2042/2003). En outre, les qualifications de type d'aéronef individuelles mentionnées sur une licence Partie 66 ne feront pas l'objet d'une conversion et doivent continuer à apparaître sur la licence.

**c) *Changements relatifs à la tâche 66.011 : formation aux types***

38. Formation à la qualification de type (FQT) et formation sur le tas (FST)

La FQT se compose toujours :

- d'une partie théorique et d'un examen ;
- d'une partie pratique et d'une évaluation.

La FST n'est pas considérée comme faisant partie de la FQT. La FST complétera la FQT et sera obligatoire uniquement en cas d'obtention de la première qualification de type (QT) dans une catégorie / sous-catégorie de licence de maintenance des aéronefs (LMA), de telle sorte que le mécanicien puisse acquérir de l'expérience en plus de la partie pratique de la FQT.

La FST est un programme qui doit être mis en œuvre au sein d'un environnement de maintenance réel et sous la surveillance d'un superviseur désigné. En outre, cette FST aboutit à une évaluation. Tous ces éléments doivent être acceptables pour l'autorité compétente responsable de l'homologation de la QT.

Pour toutes ces raisons, la FQT est désormais décrite au point 66.A.45(k) de la Partie 66, séparément de la FST, qui est décrite au point 66.A.45(l) de la Partie 66.

39. Type d'aéronef pertinent pour la formation sur le tas (FST)

La FST peut uniquement être effectuée sur le type d'aéronef qui sera homologué, et non pas sur d'autres aéronefs au sein de la même ou au sein d'autres sous-catégories. La raison est la suivante : il s'agit du premier type d'aéronef dans la sous-catégorie et le détenteur de la licence doit posséder de l'expérience sur cet aéronef afin de pouvoir être certifié.

40. Formation à la qualification de type et prérogatives de certification

L'homologation d'une qualification de type sur la LMA n'est pas suffisante pour exercer des prérogatives de certification. Il existe d'autres exigences, telles que décrites au point 66.A.20(b) de la Partie 66 et au point 145.A.35 de la Partie 145. Afin d'enlever toute ambiguïté, un nouveau point 66.A.20(b)3 de la Partie 66 a été créé et un nouvel AMC sera émis à cet effet, pour le point 66.A.20(b)3 comme pour le point 145.A.35(a).

41. Partie théorique de la formation à la qualification de type (FQT) : durée minimale

Afin d'éviter des formations à la qualification de type (FQT) trop courtes, comme signalé par les équipes de normalisation de l'AESA, le concept de durée minimale de la partie théorique de la FQT a été introduit et apparaît comme le meilleur compromis. Cependant, il n'a pas été possible de proposer des durées qui englobent complètement la grande diversité en matière de technologie, de complexité ou de poids. Ainsi, les changements ont dû se limiter à des catégories génériques et larges.

En sus de celle du giravion, trois catégories génériques sont proposées pour les avions, en fonction de la masse maximale au décollage:

- En dessous de 5 700 Kg
- Entre 5 700 Kg et 30 000 Kg
- Au-dessus de 30 000 Kg

En outre, une attention spéciale a été accordée aux types d'aéronefs qui pèsent moins de 2 T (aéronefs légers) : pour les avions non pressurisés à moteur à pistons en dessous de 2 000 kg MTOM, la durée minimale peut être réduite de 50 %.

Pour les hélicoptères appartenant au groupe 2, tels que définis désormais en 66.A.42, la durée minimale peut être réduite de 30 %.

Toutes les durées minimales de la FQT théorique reposent sur des catégories génériques d'aéronefs et sur les équipements standards minimums embarqués, et ont été établies en prenant en compte notamment ce qui suit :

- La durée des cours de FQT Partie 147 à travers l'Europe, dispensés par le Comité de formation européen pour la maintenance des aéronefs (EAMTC).
- La durée des cours de FQT Partie 147 dispensés par des organismes étrangers sous l'égide de l'Agence.

42. Dispositions relatives à la flexibilité de la durée minimale - justification de la durée de la FQT

La détermination du contenu et de la durée de la FQT devront reposer sur une analyse des besoins en formation (ABF) détaillée.

Une méthodologie permettant d'identifier les besoins en formation sera fournie dans la documentation d'orientation (GM) de l'annexe III de la Partie 66.

Dans la mesure où il est impossible de couvrir toute la diversité des aéronefs, technologies etc., et étant donné que l'annexe III de la Partie 66, dans lequel une telle durée est proposée, doit être obligatoirement observé, toute entorse entraînerait l'application de l'article 14 du Règlement de base.

Afin d'éviter cette impasse, l'Agence a proposé des dispositions permettant davantage de flexibilité, qui doivent être :

- Permis uniquement dans des cas exceptionnels ;
- Justifiées, acceptées et archivées par l'autorité compétente ;
- Fondées sur l'analyse des besoins en matière de formation.

La longueur des cours peut être inférieure au minimum proposé sous réserve d'une justification détaillée, ou supérieure au minimum proposé lorsque cela est nécessaire pour aborder les points d'enseignement requis et couvrir tous les besoins en formation et les objectifs d'apprentissage.

Une définition d'une heure de cours est également proposée dans le présent document.

43. Nombre maximal d'heures de formation par jour

Dans un souci d'efficacité de la « formation » et pour des questions de « facteur humain », le nombre d'heures de cours par jour pour la formation théorique ne doit pas dépasser 6 heures ; exceptionnellement, l'autorité compétente peut autoriser une entorse à cette règle dans des cas dûment justifiés. Ce nombre d'heures maximal est également applicable.

- pour la combinaison des formations théorique et pratique, lorsqu'elles sont suivies en même temps ;
- pour la combinaison de la formation et des opérations de maintenance quotidiennes normales (telles que les tâches de maintenance ou la FST), lorsqu'elles sont effectuées en même temps.

44. Présence (absentéisme)

Un stagiaire doit être présent à au moins 90 pour cent des heures de cours de la formation théorique. Si ce critère n'est pas rempli, le certificat de reconnaissance ne doit pas être délivré. Une formation supplémentaire peut être dispensée par l'organisme de formation afin d'atteindre le nombre d'heures de participation minimal.

45. Amélioration du contenu existant et niveau de la partie théorique de la FQT

Le tableau existant (norme de formation aux types / parties théoriques) dans la partie 66, annexe III, a été révisé et mis à jour pour aborder de nouveaux systèmes, une nouvelle technologie, etc., et a été harmonisé avec l'ATA 104 (spécification 104 de l'association du transport aérien) autant que possible. En outre, chaque numéro figurant dans les tableaux est considéré comme un chapitre à part entière, aux fins de l'examen.

Des travaux de coordination avec la tâche de réglementation 66.006, pour laquelle les prérogatives des détenteurs de licences B1 et B2 ont été passées en revue, ont été entrepris.

Le fonctionnement des réacteurs au sol n'est pas considéré comme faisant partie de la FQT.

46. Partie pratique de la FQT (contenu)

La formation pratique se compose désormais d'un contenu fixe, reposant sur une liste spécifique de tâches pratiques indiquées à l'annexe III de la Partie 66.

Les parties pratiques à accomplir doivent être représentatives de l'aéronef et des systèmes à la fois en termes de complexité et d'apport technique requis. Même si des tâches relativement simples peuvent être incluses, d'autres tâches de maintenance plus complexes doivent également être incorporées et effectuées.

Le tableau proposé comprend les catégories de tâches suivantes :

- EMP : emplacement
- TOF : test opérationnel / fonctionnel
- ESE : entretien et service d'escale
- D/P : dépose / pose
- LEM : liste des équipements minimums
- D : dépannage

L'AMC abordera les aspects suivants :

- réalisation d'une évaluation et rôle de l'évaluateur de la formation pratique au sein de la formation pratique à la QT et ;
- conformité avec l'exigence de la partie pratique indiquant soit un programme détaillé, soit des fiches de travail / un registre pratiques (preuve documentaire à apporter pour la mention de type sur la licence) ;
- conservation des preuves documentaires de réalisation de la formation pratique.

#### 47. Partie pratique de la FQT (durée)

Bien que la partie pratique de la FQT soit orientée « contenu » (tableau dans l'annexe III de la Partie 66), indépendamment du temps nécessaire pour accomplir ces tâches, pour les avions de plus de 30 000 Kg (MTOM) la durée devrait être d'au moins 2 semaines (10 jours ouvrés) sauf justification convenable de l'autorité compétente. Cela fera partie d'un AMC.

#### 48. FST

Tel qu'expliqué précédemment, dans le cas de la première QT au sein d'une (sous)-catégorie de licence, le stagiaire sera tenu de suivre une FST dans un environnement de maintenance réel. Les tâches à effectuer au titre de la FST doivent être représentatives de l'aéronef et des systèmes à la fois en termes de complexité et d'apport technique requis pour exécuter ces tâches.

Un AMC approprié sera émis par l'Agence pour préciser le sens du mot « représentatif ». Cela sera fait à travers l'utilisation de l'AMC de la Partie 66, Annexe II, qui sera également applicable aux aéronefs nécessitant une formation à la qualification de type.

La FST sera consignée sur des fiches de travail / registres, qui doivent être produits par les stagiaires.

En outre, une déclaration de conformité émise par un évaluateur désigné doit confirmer que le suivi de la FST par le stagiaire a rempli les conditions requises. L'évaluateur fondera son appréciation sur les dossiers qui ont été contresignés quotidiennement par lui ou par le ou les superviseurs désignés directement en charge du contrôle de chaque tâche de la FST. Le rôle et la qualification de l'évaluateur et du ou des superviseurs désignés seront par ailleurs décrits dans l'AMC.

#### 49. Responsabilités de l'autorité aéronautique nationale relatives à la mention de type

Le point 66.B.115 de la Partie 66 a été modifié afin de mieux définir les responsabilités de l'autorité compétente lors de l'homologation de la qualification de type.

Il a notamment été précisé que, dans le cas d'une deuxième homologation de qualification de type ou d'homologations de qualifications de types ultérieures au sein d'une catégorie / sous-catégorie de licence, un certificat de reconnaissance délivré par un organisme Partie 147 couvrant la formation à la qualification de type complète est suffisant pour l'homologation de la qualification de type. Ce point a été inclus en raison d'un manque de reconnaissance mutuelle entre États membres. En effet, l'acceptation automatique du certificat n'était pas respectée.

Lorsque la formation aux types est divisée et dispensée auprès d'organismes différents (PARTIE 147 et/ou organismes de maintenance agréés ou agrément de cours direct), l'autorité doit être convaincue que les interfaces sont gérées de manière appropriée.

50. Examen – Petites modifications supplémentaires pour s'adapter aux changements globaux

Quelques améliorations ont été prises en compte :

- La durée des questions posées lors de l'examen de la qualification de type a été changée, pour passer d'un mélange entre 75 et 120 secondes à 90 secondes pour tous les niveaux afin de standardiser la génération de questions.
- Changements du nombre de questions par chapitre
  - pour simplifier le système actuellement en place et ;
  - pour l'adapter au nombre d'heures de formation passées sur le thème en question.
- Le niveau des questions posées lors de l'examen doit être proportionnel au niveau de la formation suivie.

Concernant l'examen, il n'y a plus un nombre minimal de questions par chapitre, comme proposé précédemment, dans la mesure où certaines parties prenantes ont déclaré qu'il n'était pas nécessaire d'avoir systématiquement une question par chapitre lorsque la nature du thème reste simple : ainsi, le nombre de questions doit être d'au moins 1 question par heure de sujet traité et doit être en adéquation avec :

- les heures de formation effectives passées à enseigner ce chapitre et à ce niveau ;
- les objectifs d'apprentissage tels qu'ils ressortent de l'analyse des besoins en formation.

La note de réussite à l'examen est par ailleurs fixée à 75 % minimum. Cela signifie que, lorsque l'examen de la formation aux types se décompose en plusieurs examens, chaque examen doit être validé avec une note d'au moins 75 %. Afin qu'il soit possible d'obtenir exactement une note de 75 %, le nombre de questions à l'examen doit être un multiple de 4.

L'organisme dispensant le cours doit proposer une répartition des questions et un niveau conformes à la règle. L'autorité compétente de l'État membre évaluera le nombre et le niveau des questions lors de l'agrément du cours, en particulier lorsque la durée du chapitre traité est inférieure à une heure.

51. Formation aux différences

La formation aux différences est désormais définie comme la formation requise afin de couvrir les différences entre deux qualifications de type d'aéronef différentes d'un même constructeur, tel que déterminé par l'Agence.

La formation aux différences doit être définie au cas par cas en prenant en compte l'annexe III eu égard aussi bien aux parties théoriques que pratiques de la formation à la qualification de type.

Une qualification de type doit uniquement être mentionnée sur une licence après la formation aux différences lorsque le postulant satisfait également à l'une des conditions suivantes :

- que la qualification de type des aéronefs dont les différences sont identifiées soit déjà mentionnée sur la licence, ou
- que les exigences en matière de formation aux types aient été satisfaites pour les aéronefs dont les différences sont identifiées.

Ces dispositions, qui manquaient dans le passé, sont désormais décrites en 66.A.45(k) dans le cadre des exigences en matière de QT.

#### 52. Procédure pour l'agrément direct de la formation aux types d'aéronefs

Bien que la partie 147 contienne déjà des exigences destinées aux organismes partie 147 permettant d'élaborer des cours de formation aux types, ce n'est pas le cas des cours directement agréés par l'autorité compétente. Par conséquent, un nouveau point 66.B.130 de la Partie 66 a été créé, exigeant de l'autorité compétente qu'elle mette en place des procédures visant à garantir que les cours de formation aux types d'aéronefs agréés sont conformes à l'annexe III de la Partie 66.

Un nouvel AMC sera émis par l'Agence.

#### 53. Dispositions transitoires

Sur la base des éléments expliqués ci-dessus, tous les cours de QT (contenus, examen et durée le cas échéant) devront être passés en revue afin de s'assurer qu'ils satisfont aux nouvelles exigences. Cependant, afin de garantir une transition en douceur, l'Agence propose que cette révision soit repoussée 15 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement de modification. Passé cette date, ces cours devront satisfaire entièrement aux exigences du présent règlement de modification, hormis le fait qu'il n'est pas nécessaire de produire une analyse des besoins en matière de formation (ABF) pour les cours agréés avant cette date si leur durée est déjà supérieure à la durée minimale décrite dans l'annexe III de la Partie 66.

Tous les nouveaux cours élaborés après ce délai de 15 mois devront être appuyés par une ABF et par les objectifs d'apprentissage.

Les organismes agréés Partie 147 chargés de la formation à la maintenance qui prétendent à l'agrément de nouveaux cours de QT peuvent choisir de ne pas appliquer le présent règlement de modification jusqu'à 15 mois après l'entrée en vigueur de ce dernier. Une mise en œuvre partielle des éléments sélectifs du présent règlement de modification n'est pas autorisée.

Les cours de QT agréés conformément aux exigences applicables avant l'entrée en vigueur du présent règlement de modification peuvent uniquement être dispensés jusqu'à 15 mois après l'entrée en vigueur de ce dernier. Toutefois, les certificats pour ces types de cours délivrés au plus tard 15 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement de modification doivent être considérés comme délivrés conformément au présent règlement de modification, ce qui signifie qu'il n'est pas nécessaire de dispenser à nouveau le cours.

Les postulants à un agrément d'organisme de maintenance Partie 147 initial qui sont déjà l'objet du processus de recherches applicable à la date d'entrée en vigueur du présent règlement de modification, restent soumis aux exigences applicables avant l'entrée en vigueur de ce dernier.

**IV. Évaluation de l'impact réglementaire**

54. L'évaluation complète de l'impact réglementaire figure dans le NPA 2007-07.

Cologne, le 15 décembre 2009

P. GOUDOU  
Directeur général

**PIÈCE JOINTE : Réactions au CRD 2007-07****Réactions relatives à la tâche 66.006 « Prérogatives B1 et B2 » :**

(1) « MONARCH » a fait part des commentaires suivants :

- Elle demande pourquoi les tableaux contenant les exigences en matière de formation dans la Partie 66 ne respectent pas la spécification 104 de l'association du transport aérien (ATA104).

L'Agence souligne que pour la formation aux types et la formation sur le tas (annexe III de la Partie 66), l'ATA104 a été observée autant que possible. Cependant, pour les connaissances de base (annexe I de la Partie 66), cela n'a pas été fait afin de conserver la structure actuelle de l'annexe I.

- Elle déclare que la proposition de l'Agence permet à la licence B2 d'inclure la licence A, alors que le programme B2 ne couvre pas entièrement le programme A.

L'Agence relève à ce propos que la licence B2 n'inclut aucune sous-catégorie A (voir le point 66.A.20(a)3). En revanche, une prérogative comprise dans la licence B2 a bien été incluse au point 66.A.20(a)3(ii) sous réserve de certaines mesures compensatoires.

- Elle n'est pas d'accord avec l'obligation de reproduire l'expérience de 6 mois afin de conserver les prérogatives décrites en 66.A.20(a)3(ii) si le détenteur de licence B2 change d'employeur. Ce commentaire a également été envoyé par l'« Administration de l'aviation civile néerlandaise ».

La position de l'Agence est la suivante : cela est absolument indispensable puisqu'il s'agit de l'une des mesures compensant le fait de ne pas posséder toutes les connaissances de base de la catégorie A. L'objectif de cette exigence consiste à s'assurer que le détenteur de licence possède 6 mois d'expérience concernant les tâches particulières qu'il va effectuer pour le compte de son nouvel employeur, qui peuvent être différentes de celles effectuées chez l'employeur précédent.

(2) Une personne privée a envoyé les commentaires suivants :

- Demande visant à étendre aux organismes de maintenance de la sous-partie F la prérogative contenue au point 66.A.20(a)3(ii).

La position de l'Agence est la suivante : cette prérogative est limitée aux organismes Partie 145, la même que la prérogative du personnel de certification visée au point 66.A.20(a)1. Les organismes de maintenance de la sous-partie F ne sont pas habilités à employer des personnels de certification de catégorie A pour les raisons suivantes :

- Le concept d'entretien en ligne ou d'entretien en base est absent dans la Partie M, Sous-partie F.
- Le concept d'échelles est absent dans la Partie M, Sous-partie F.
- Les organismes de maintenance Sous-partie F ne sont pas tenus de mettre en place un système qualité pour contrôler un tel type de qualifications et d'habilitations.

- Suggestion visant à transférer de B1 à B2 la prérogative contenue dans l'AMC 66.A.20(a), qui permet de contrôler la sonde anémo-barométrique, en raison des tests complexes requis lors des tests des systèmes EFIS de données aériennes avec un transpondeur et des pilotes automatiques mis en interface.

L'Agence est d'accord avec ce commentaire et l'AMC 66.A.20(a) sera modifié pour se lire comme suit :

*« Les instruments font officiellement partie des prérogatives des détenteurs de licence B2. Cependant, les composants électromécaniques et de sonde anémo-barométrique peuvent également être mis en service par un détenteur de licence B1 ».*

- Commentaire selon lequel les prérogatives du détenteur de licence B2 ont été réduites en raison de l'introduction des prérogatives visées au point 66.A.20(a)3(ii) pour effectuer « un entretien en ligne mineur programmé et une rectification simple de défaut ».

L'Agence objecte que les prérogatives n'ont pas été réduites mais augmentées. Le détenteur de licence conserve l'ensemble des prérogatives B2 qu'il avait auparavant et, en plus, pour les tâches qui ne faisaient pas partie de ces prérogatives, il obtient l'« entretien en ligne mineur programmé et la rectification simple de défaut ».

- (3) « THOMAS COOK AIRCRAFT ENGINEERING » a déclaré que la nouvelle prérogative incluse en 66.A.20(a)3(i) pour les détenteurs de licence B2, qui leur permet d'accomplir des tâches dans les domaines de l'électricité et de l'avionique sur la motorisation et les systèmes mécaniques, est limitée aux tâches n'exigeant que des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement. Selon cet organisme, cela signifie également que si le test requis n'est pas simple, la tâche ne peut être accomplie ni par un détenteur de licence B2 ni par un détenteur de licence B1 dans la mesure où le détenteur de licence B1 peut uniquement accomplir des tâches dans le domaine de l'avionique si le test est simple.

L'Agence précise ici que le détenteur de licence B1 peut exécuter ces tâches. Veuillez noter que nous parlons de « tâches dans les domaines de l'électricité et de l'avionique sur la motorisation et les systèmes mécaniques ». Les prérogatives d'un détenteur de licence B1 comprennent l'exécution des travaux effectués sur la motorisation et les systèmes mécaniques, quelle que soit la nature spécifique de la tâche. La limitation imposée aux détenteurs de licence B1 affecte la mise en service des systèmes avioniques lorsque la tâche n'est pas simple, mais à nouveau, nous ne parlons pas de systèmes avioniques, mais de motorisation et de systèmes mécaniques.

- (4) Une personne privée a demandé que dans le Module 13 de la Partie 66, annexe I, le niveau de formation pour le détenteur de licence B2 concernant les « commandes de vol » passe du niveau 1 au niveau 2 à des fins d'harmonisation avec le niveau requis pour la partie théorique de la formation aux types.

L'Agence a exprimé son accord avec ce commentaire et a passé ce sujet au niveau 2.

- (5) Une personne privée a proposé d'inclure dans le Module 11.11 « Génération hydraulique » un thème appelé « Filtres » et dans le Module 11.13 « Train d'atterrissage » un thème appelé « Référence air-sol ».

L'Agence a exprimé son accord avec ce commentaire et a modifié dans l'annexe I de la Partie 66 le Module 11A (sous-modules 11.11 et 11.13), le Module 11B (sous-modules 11.11 et 11.13), le Module 12 (sous-modules 12.12 et 12.14) et enfin le Module 13 (sous-modules 13.14 et 13.16).

- (6) « TYROLEAN AIRWAYS » a demandé à ce que soit remplacé au point 66.A.20(a)3(i) le mot ... « pièces » avioniques ... par ... « équipements » avioniques. L'« Administration de l'aviation civile néerlandaise » a proposé le mot « tâches ».

Afin d'expliquer que la prérogative supplémentaire est liée à la nature des tâches, l'Agence a préféré reformuler le paragraphe, qui se lit désormais comme suit :

*« tâches dans les domaines de l'électricité et de l'avionique sur la motorisation et les systèmes mécaniques, nécessitant des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement »*

- (7) Une personne privée a demandé à ce que soit supprimée la limitation concernant le nombre d'étapes figurant dans la définition de « test simple » dans l'AMC 66.A.20(a). Cette personne a également demandé qu'il soit précisé si un test dont le résultat consiste à lire une valeur se situant dans une tolérance donnée devrait être considéré comme un test qui n'est pas simple.

La position de l'Agence est la suivante : la longueur d'un test est liée dans la plupart des cas à sa complexité. Pour les cas particuliers où un test plus long est manifestement simple, ce point peut être convenu avec l'autorité compétente puisqu'il s'agit d'un AMC, et d'autres AMC peuvent être proposés soit par l'autorité compétente soit par l'organisme.

À propos de la deuxième question, le fait que le test consiste à lire une valeur située dans une tolérance donnée ne le disqualifie pas en tant que test simple, tant que cette tolérance a été établie par les données de maintenance et non pas par le détenteur de la licence. Cela sera expliqué plus en détail dans l'AMC 66.A.20(a).

- (8) L'« Administration de l'aviation civile suédoise » s'oppose à la prérogative proposée par l'Agence au point 66.A.20(a)3(ii), qui permet aux détenteurs de licence de catégorie B2 d'avoir la prérogative d'effectuer « un entretien en ligne mineur programmé et une rectification simple de défaut ». Elle avance que la licence de catégorie B2 ne comporte pas de sous-catégories, contrairement à la licence de catégorie A. Par ailleurs, elle estime que cela pourrait revenir à supprimer la licence de catégorie A et à accorder ses prérogatives à n'importe quel détenteur d'une licence Partie 66, sur la seule base de l'appréciation de l'organisme de maintenance délivrant l'habilitation.

L'Agence souligne que les nouvelles prérogatives accordées aux détenteurs de licence B2 font l'objet de restrictions plus nombreuses et de conditions plus strictes que celles de la licence de catégorie A. Par conséquent, l'objectif n'est pas de supprimer la licence de catégorie A.

De plus, l'Agence est consciente que la licence B2 ne comporte pas de sous-catégories. C'est l'une des raisons de la limitation des prérogatives aux types d'aéronefs déjà mentionnés sur la licence B2. Cela est complété par des mesures compensatoires supplémentaires afin de garantir que le détenteur de licence B2 possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour compenser ses lacunes initiales en matière de connaissances de base.

En outre, les connaissances de base décrites dans le Module 13 de la Partie 66, annexe I, ont été modifiées pour couvrir les systèmes mécaniques.

- (9) L'« Administration de l'aviation civile suédoise » a demandé des précisions sur ce que l'expérience de 6 mois requise en 66.A.45(b) est censée comprendre (travail à temps plein ou simplement activités occasionnelles en rapport avec les tâches spécifiques pendant l'intervalle de temps défini).

L'Agence commentera plus en détail ce sujet dans l'AMC 66.A.45(b).

- (10) L'« Administration de l'aviation civile néerlandaise » estime que le système de licences émanant du CRD 2008-03 et du CRD 2007-07 est très complexe, et elle propose de démarrer une nouvelle tâche visant à restructurer et à simplifier le système de licences dans sa globalité.

L'Agence prend note de ce commentaire.

- (11) L'« Administration de l'aviation civile néerlandaise » a déclaré que la nouvelle prérogative accordée aux détenteurs de licence B2, c'est-à-dire l'exécution de tâches dans les domaines de l'électricité et de l'avionique sur la motorisation et les systèmes mécaniques, devrait être applicable uniquement aux systèmes couverts par la formation aux types de niveau 3, même si elle a également ajouté que le fait que les prérogatives sont limitées aux tâches n'exigeant que des tests simples peut justifier une formation de niveau inférieur.

L'Agence souligne que l'annexe I comme l'annexe II de la Partie 66 ont été modifiées pour couvrir l'augmentation des prérogatives. Le niveau 3 a été requis pour tous les thèmes dans lesquels le détenteur de licence B2 est généralement impliqué, tels que « Indications et alarmes », « Commandes », etc. D'autres thèmes associés davantage à la structure et à la configuration physique de ces systèmes ont été maintenus au niveau 1 ou 2. En outre, comme l'« Administration de l'aviation civile néerlandaise » l'a fait remarquer, il existe une limitation concernant les prérogatives des tâches n'exigeant que des tests simples.

- (12) L'« Administration de l'aviation civile néerlandaise » a proposé de réécrire les paragraphes 66.A.45(a) et (b) afin qu'ils se ressemblent davantage.

L'Agence souligne qu'il n'est pas possible de rendre ces deux paragraphes plus ressemblants l'un à l'autre en raison des mesures compensatoires introduites en 66.A.45(b) afin d'accorder au détenteur de licence B2 la prérogative d'effectuer « un entretien en ligne mineur programmé et une rectification simple de défaut ».

- (13) L'« Administration de l'aviation civile néerlandaise » a demandé qu'il soit précisé si un nouvel examen est nécessaire pour les nouvelles prérogatives, notamment, par exemple, lorsqu'un détenteur de licence B1.1 demande que celle-ci s'étende à B1.2.

L'Agence a par ailleurs modifié l'article 7.9(a) qui se lit désormais comme suit :

*« Les personnes détenant une licence Partie 66 valable dans une catégorie / sous-catégorie donnée avant **(15 mois après la date d'entrée en vigueur)** doivent automatiquement obtenir les prérogatives décrites dans le point modifié 66.A.20(a) correspondant à une telle catégorie / sous-catégorie. Les exigences en matière de connaissances de base correspondant à ces nouvelles prérogatives doivent être considérées comme satisfaites aux fins d'extension d'une telle licence à une nouvelle catégorie / sous-catégorie. »*

Par conséquent, si une personne possède déjà une licence B1.1 avant l'échéance fixée ci-dessus, cette personne conserverait les prérogatives de la licence B1.1 sans avoir à passer l'examen sur les différences introduit à l'annexe I de la Partie 66. De plus, ces différences seraient reconnues aux fins d'extension de la licence B1.1 à d'autres catégories / sous-catégories, même si l'extension est effectuée après l'échéance établie ci-dessus.

- (14) L'« Administration de l'aviation civile néerlandaise » a déclaré que le détenteur de licence B2 devrait obtenir des prérogatives de catégorie A totales au lieu d'être limité aux qualifications de type déjà mentionnées sur la licence. Elle justifie son point de vue par le fait que les lacunes des détenteurs de licence B2 se situent au niveau des connaissances de base, et ne sont pas liées au type d'aéronef.

L'Agence exprime son désaccord avec la proposition dans la mesure où cette limitation a été introduite comme l'une des mesures compensatoires. L'Agence estime qu'il est plus probable que le détenteur de licence B2 possède une meilleure compréhension des tâches mécaniques concernant les types d'aéronefs déjà mentionnés sur la licence, pour lesquelles il a reçu une formation aux types et dans lesquelles il est généralement impliqué au niveau de la maintenance.

- (15) L'« Administration de l'aviation civile néerlandaise » a déclaré que les prérogatives du personnel de certification de catégorie A devraient inclure le dépannage, pour autant qu'il fasse partie de ses prérogatives de tâches simples. Elle justifie son point de vue par le fait que tous les défauts nécessitent un degré de dépannage avant que la rectification ne puisse avoir lieu.

L'Agence n'est pas d'accord sur le fait que tous les défauts nécessitent un dépannage. Par exemple :

- Remplacement des pneumatiques (s'ils sont usés).
- Remplacement des blocs de freins de roue (si les freins sont usés).
- Remplacement des balais d'essuie-glaces (s'ils ne nettoient pas proprement).
- Remplacement des déperditeurs de potentiel (s'ils sont cassés ou manquants).

- (16) L' « ASSOCIATION DES TECHNICIENS AÉRONAUTIQUES DES PAYS-BAS (NVLT) » a envoyé les commentaires et questions ci-dessous :

- La NVLT a déclaré que la Foire Aux Questions (FAQ) figurant sur le site Web de l'AESA indique que « le personnel de certification de catégorie A est autorisé à effectuer tout dépannage ou à reporter un défaut dans le champ d'application de l'habilitation du personnel de certification », tandis que le texte proposé du CRD2007-07 stipule que le dépannage ne devrait pas être autorisé.

L'Agence souligne que la question n° 34 de la Foire Aux Questions (FAQ) figurant sur le site Web de l'AESA parle uniquement de « report » et non pas de « dépannage ».

- La NVLT a manifesté son désaccord avec la réponse apportée dans le CRD2007-07 à son commentaire n° 311. Elle souhaite savoir pourquoi l'Agence a indiqué avoir « PRIS NOTE » du commentaire et demande que l'Agence réponde à toutes les questions posées dans le commentaire.

L'Agence a indiqué avoir « PRIS NOTE » du commentaire dans la mesure où le commentaire ne contenait aucune demande de changement de la règle ou du matériel AMC / GM.

En outre, une seule question était posée dans le commentaire, à laquelle l'Agence a répondu. Le reste du commentaire était un copier-coller des questions et réponses obtenues sur le site Web de l'AESA.

- La NVLT a demandé, si la nouvelle proposition n'autorise pas le dépannage, comment le personnel de certification de catégorie A peut identifier l'origine d'une panne lorsqu'il reporte un élément décrit dans la LEM.

La position de l'Agence est la suivante : le personnel de certification de catégorie A ne devrait pas reporter les défauts qui nécessitent une identification de l'origine de la panne. Cette personne devrait uniquement reporter les éléments de la LEM qui peuvent être reportés sans effectuer aucun dépannage, par exemple :

- Report du remplacement d'un déperditeur de potentiel (s'il est cassé ou manquant).
- Report du remplacement d'un équipement de secours endommagé (lorsque cela est autorisé par la LEM).

Néanmoins, la déclaration selon laquelle « le dépannage ne devrait pas être autorisé » est contenue dans l'AMC 145.A.30(g), ce qui signifie que d'autres AMC peuvent être proposés par l'autorité compétente ou par les organismes du moment que la tâche particulière fait clairement partie des compétences du personnel de certification de catégorie A.

- La NVLT a demandé des clarifications concernant le personnel de certification de catégorie A, à propos de la différence entre le report d'une tâche et la rectification d'une telle tâche.

La position de l'Agence apparaît clairement dans l'AMC 145.A.30(g):

- Le report de défauts est autorisé par l'élément (q) au paragraphe 2, ce qui signifie que lorsqu'un dépannage n'est pas nécessaire, la tâche se trouve dans la LEM et l'autorité compétente reconnaît que l'opération de maintenance requise par la LEM est simple.
- La rectification d'un tel défaut reporté peut être entreprise du moment que la tâche est contenue dans la liste figurant au paragraphe 2, qui comprend l'élément (q). Cet élément permet l'exécution de toute autre tâche dont l'autorité compétente reconnaît qu'elle est simple.

Cela signifie que même si l'autorité compétente reconnaît que l'opération de maintenance requise pour reporter un défaut est simple, l'autorité compétente peut reconnaître ou non que l'opération de maintenance permettant de rectifier un tel défaut est simple.

- La NVLT a demandé si le personnel de certification B1 peut reporter des défauts sur les systèmes / composants avioniques et si le personnel de certification B2 peut reporter des défauts sur les systèmes / composants mécaniques.

L'Agence estime que cela est impossible.

- La NVLT a demandé qu'il soit précisé si le pilote peut reporter des éléments de la LEM qui requièrent une opération de maintenance et si un « dépannage » est considéré comme de la « maintenance ». La NVLT a également demandé qu'il soit précisé si un « test simple » est considéré comme faisant partie du « dépannage ».

La position de l'Agence est la suivante: lorsque la LEM exige qu'une opération classée comme de la « maintenance » par la LEM soit effectuée, il est nécessaire qu'elle soit accomplie par le personnel de certification appropriée. L'Agence souligne ici que l'AMC 145.A.30(j)(4) permet au commandant de bord de se voir délivrer une habilitation de personnel de certification limitée.

En outre, le « dépannage » est considéré comme de la « maintenance » et, en tant que tel, nécessite une autorisation de remise en service. Toutefois, cet argument n'est pas applicable si une telle opération fait partie des LEM et si elle n'a pas été identifiée dans la LEM comme de la « maintenance ». Le commandant de bord peut reporter tout élément autorisé par la LEM du moment qu'il ne comporte aucune opération classée par la LEM comme de la « maintenance ».

À propos du « test simple », la position de l'Agence est la suivante: il existe des cas où il n'est pas considéré comme faisant partie du « dépannage », par exemple lorsque le test simple est effectué après le remplacement d'un élément remplaçable en escale (LRU) afin de démontrer son bon fonctionnement.

- La NVLT a déclaré que la définition de « maintenance en ligne » contenue dans l'AMC 66.A.20(a) comprend la phrase « toute opération de maintenance qui est réalisée avant le vol pour garantir que l'aéronef est apte au vol prévu ». Selon elle, il s'agit d'une incohérence dans la mesure où la définition de l'« inspection avant le vol » fournie dans le règlement CE 2042/2003, article 2(j), comprend également la phrase « l'inspection réalisée avant le vol pour garantir que l'aéronef est apte au vol prévu ». En outre, l'« inspection avant le vol » n'est pas considérée comme de la maintenance.

La position de l'Agence est la suivante: il n'y a pas d'incohérence ni de contradiction. Afin de garantir qu'« un aéronef est apte au vol prévu », d'autres opérations doivent être effectuées préalablement à l'« inspection avant le vol ». Il est nécessaire de satisfaire aux exigences du M.A.201(a) et du M.A.708(b), qui comprennent notamment l'exécution de toutes les opérations de maintenance requises par le programme de maintenance et la rectification des défauts.

L'« inspection avant le vol » est la dernière étape visant à s'assurer que l'« aéronef est apte au vol prévu » et elle comprend également la vérification du compte-rendu matériel ainsi que la conformité aux procédures de l'exploitant afin de garantir que toutes les étapes précédentes ont été réalisées (y compris la maintenance).

Conformément à l'EU-OPS 1.290, le commandant de bord est le dernier responsable de l'acceptation de l'aéronef avant le vol. C'est la raison pour laquelle une case a été incluse dans le compte-rendu matériel et dans laquelle le commandant de bord indique que l'« aéronef est apte au vol prévu ».

**Réactions relatives à la tâche 66.009 « Qualifications de type et de groupe » :**

- (17) « HELICOPTERS ITALIA » a signalé que, conformément à la proposition de l'Agence, une licence B2 pour un aéronef du groupe 2 peut uniquement comporter les mentions « qualifications de type individuelles » et « qualifications de sous-groupe ». Elle suggère la possibilité d'ajouter la mention « qualifications de sous-groupe constructeur » dans la mesure où il se peut que certains détenteurs de licence B2 travaillent uniquement sur des aéronefs d'un constructeur spécifique et où il leur serait difficile de justifier d'une expérience représentative du sous-groupe complet.

L'Agence a exprimé son accord avec la proposition et a modifié le paragraphe 66.A.45(d). Cela a rendu le paragraphe 66.A.45(e) précédent inutile. Une renumérotation complète des différents paragraphes du point 66.A.45 a été réalisée. Le tableau contenu en GM66.A.45 sera modifié en conséquence pour correspondre au tableau affiché dans la note explicative.

- (18) L'Autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni « CAA » a déclaré que, en réponse au commentaire n° 331 du CRD2007-07, l'Agence a rétorqué que la formation concernant des équipements avioniques spécifiques relevait de la responsabilité de l'organisme de maintenance, ce qui contredit selon elle l'AMC 147.A.300, qui permet la subdivision de la formation aux types afin qu'elle comprenne un volet « systèmes avioniques ».

L'Agence souligne que la proposition faite par l'Autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni « CAA » dans le commentaire n° 331 comprenait la création de qualifications de type B2 sur la base des installations des équipements des aéronefs se trouvant dans la gamme plus petite. Par exemple le système avionique intégré Primus 1000.

L'Agence maintient sa position. Il n'est pas nécessaire de créer des qualifications différentes sur la base de l'installation des équipements pour les groupes 2 et 3 étant donné que, dans la plupart des cas, les équipements sont similaires pour les différents constructeurs et cela est considéré comme suffisant pour justifier d'une expérience représentative du groupe / sous-groupe requis. Il appartient alors à l'organisme de maintenance qui emploie cette personne d'évaluer ses compétences et de lui dispenser toute formation supplémentaire jugée nécessaire. Cette formation peut être suivie dans un organisme Partie 147 mais, au lieu de faire partie des exigences en matière de licence, elle fait partie des exigences en matière de délivrance de l'habilitation réservée au personnel de certification.

- (19) « BRITISH AIRWAYS ENGINEERING » a proposé que les aéronefs de transport public soient considérés comme un groupe distinct des aéronefs-cargo aux fins de définition des qualifications contenues dans la « Liste des qualifications de type » de l'AMC de la Partie 66, annexe I. Elle estime qu'avec des variantes d'aéronefs-cargo et d'aéronefs de transport public comprises dans la même qualification, comme c'est le cas actuellement, il est difficile voire impossible pour les compagnies aériennes de recevoir la formation pour la variante qu'elles n'exploitent pas.

La position de l'Agence est la suivante : il n'est pas nécessaire de suivre la formation aux types pour toutes les variantes contenues dans une qualification de type spécifique pour avoir la qualification complète homologuée. En effet, lorsque l'Agence décide que deux variantes peuvent être incluses dans la même qualification de type dans l'AMC de la Partie 66, annexe I, cela s'explique par le fait que l'Agence juge que les deux variantes sont suffisamment proches du point de vue de la maintenance, et qu'il n'est pas nécessaire de

suivre une formation aux différences à des fins d'octroi de licence. Dès lors qu'une variante est incluse dans la licence, l'autre variante peut être automatiquement homologuée.

Néanmoins, cela ne signifie pas que la personne peut obtenir une habilitation de personnel de certification pour la variante à laquelle elle n'a pas été formée. Cela relève de la responsabilité de l'organisme de maintenance qui emploie la personne ou du détenteur de la licence lui-même s'il agit en tant que personnel de certification indépendant. Ce point a été clarifié dans le nouveau paragraphe 66.A.20(b)3 et l'AMC 66.A.20(b)3 associé.

Par conséquent, l'Agence est d'avis qu'il n'est pas nécessaire de faire une distinction entre les variantes, tel que proposé par « BRITISH AIRWAYS ENGINEERING ».

- (20) La « DGAC-FRANCE » a proposé de supprimer la référence indiquée à l'élément 15 de la Partie 66, annexe V, où il est dit que les limitations mentionnées sur la licence correspondent à des exclusions des prérogatives de certification. Elle propose de la remplacer par du matériel AMC expliquant que les limitations devraient être écrites de sorte qu'il soit clairement indiqué s'il s'agit de prérogatives de certification ou d'exclusions des prérogatives de certification. La raison est la suivante : dans certains cas, il se peut que l'autorité compétente ait déjà délivré des licences lorsque les limitations découlant de la conversion de qualifications nationales signifient des prérogatives de certification.

Toutefois, la « DGAC-FRANCE » soutient l'idée selon laquelle les limitations mentionnées dans l'application du paragraphe 66.A.45 sont considérées comme des tâches qui sont exclues des prérogatives de certification.

Un commentaire similaire a été reçu de l'« Administration de l'aviation civile néerlandaise ».

L'Agence convient qu'il existe quelques incohérences dans le règlement. Par exemple :

- 66.B.305 fait référence aux « *examens nécessaires pour garantir la conversion sans limitations* », ce qui signifie que la limitation se rapporte aux tâches qui ne peuvent pas être certifiées.
- Le point 15 dans la licence Partie 66 (annexe V de la Partie 66) stipule que « *en l'absence de limitations applicables, la page LIMITATIONS sera émise en indiquant « Pas de limitations »*. À nouveau, cela signifie que la limitation se rapporte aux tâches qui ne peuvent pas être certifiées.
- La Partie 145 utilise des limitations pour limiter l'étendue des activités, ce qui signifie que la limitation se rapporte aux tâches qui peuvent être certifiées.

Même si l'Agence a choisi de déclarer que les limitations mentionnées sur une licence B3 sont des tâches qui ne peuvent pas être certifiées, nous convenons que, dans certains cas, il peut être plus pratique de se rapporter à des tâches qui peuvent être certifiées, par exemple lorsque les prérogatives sont très réduites en comparaison avec les tâches qui ne sont pas autorisées. Dans ces cas, il s'avère peu pratique de répertorier toutes les tâches qui ne peuvent pas être certifiées.

Une autre activité de réglementation peut être nécessaire dans le futur afin de traiter toutes ces incohérences.

- (21) L'« Administration de l'aviation civile néerlandaise » a demandé à l'Agence de garantir une normalisation adéquate à travers l'UE en définissant dans la « Liste des qualifications de type » toutes les qualifications et les qualifications de groupe à mentionner sur les licences Partie 66.

L'Agence prendra en compte cette proposition lors de la prochaine révision annuelle de la « Liste des qualifications de type » (AMC de la Partie 66, annexe I).

- (22) L'« Administration de l'aviation civile néerlandaise » a proposé de supprimer la possibilité d'avoir des « qualifications de type individuelles » pour les aéronefs du groupe 3. Elle est partie du principe que ces « qualifications de type individuelles » seraient soumises aux mêmes limitations que le groupe 3.

L'Agence souligne que les limitations sont uniquement applicables à la licence B1.2 pour les aéronefs du groupe 3, mais pas dans le cas des « qualifications de type individuelles ». La raison est la suivante : afin d'avoir une « qualification de type individuelle », il est nécessaire soit de suivre la partie pratique de la formation aux types soit, si la formation aux types n'est pas suivie, de posséder l'expérience pratique requise après l'examen de type.

En outre, l'Agence signale que la possibilité d'avoir des « qualifications de type individuelles » est maintenue afin de garantir une certaine flexibilité aux détenteurs de licence qui travaillent uniquement sur un type d'aéronef particulier qui n'est pas représentatif du groupe 3 complet.

- (23) L'« Administration de l'aviation civile néerlandaise » a demandé que l'expérience concernant les aéronefs des groupes 1 et 2 puisse rentrer dans le cadre de l'expérience requise afin d'obtenir une qualification de groupe 3.

L'Agence exprime son accord avec cette proposition et modifiera l'AMC 66.A.45(g)(3) et (h) en conséquence.

### **Réactions relatives à la tâche 66.011 « Formation aux types » :**

- (24) « AIRBUS SAS », « AIR FRANCE », « DGAC-FRANCE », « BRITISH AIRWAYS ENGINEERING », « FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL » et « KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE » ont fait part de plusieurs commentaires relatifs au contenu des parties théorique et pratique de la formation à la qualification de type (FQT), telles que décrites dans les paragraphes 2.1(e) et 2.2(b) de la Partie 66, annexe III.

Concernant le niveau de formation ou la nature des tâches, l'Agence a été d'accord avec la plupart des suggestions et a corrigé les tâches en conséquence.

Concernant le contenu du tableau de la partie pratique, trois organismes ont indiqué que le volume des tâches était trop important et, par conséquent, irréaliste, notamment par rapport aux tâches de dépose et de pose, qui demandent beaucoup de temps. L'Agence a été d'accord avec ce commentaire et a allégé le contenu en introduisant une certaine flexibilité : au lieu de tous les éléments cochés, il est désormais exigé qu'au moins 50 % des éléments soient réalisés dans le cadre de la formation pratique.

Il a également été ajouté que seuls les éléments qui se rapportent au type d'aéronef particulier doivent être réalisés.

- (25) Le « COMITÉ DE FORMATION EUROPÉEN POUR LA MAINTENANCE DES AÉRONEFS (EAMTC) », « FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL » et une personne privée ont demandé des précisions et ont exprimé leur préoccupation concernant la durée des parties théoriques de la FQT, eu égard notamment au nombre maximal d'heures de cours par jour. Après avoir étudié le bien-fondé des commentaires, l'Agence a décidé :
- de limiter à 6 le nombre d'heures de cours par jour. Ici, « par jour » doit être entendu dans le sens « par tranche de 24 heures » ;
  - de confirmer que les heures de cours excluent toute pause, tout travail préparatoire et tout examen, etc. ;
  - de supprimer la limitation des « heures normales de bureau », dans la mesure où il est possible, sous certaines conditions, que la formation soit dispensée en soirée ou pendant le week-end.

Cela est également en adéquation avec l'AMC 147.A.200 actuel.

- (26) L'« ASSOCIATION DES TECHNICIENS AÉRONAUTIQUES DES PAYS-BAS (NVLT) » a demandé à ce qu'il soit confirmé que, pendant le déroulement de la formation, lorsque des tâches pratiques sont considérées comme des tâches de maintenance réelles, par exemple l'ouverture et la fermeture de panneaux, la dépose / pose de composants etc., de telles tâches conduisent à la délivrance du Certificat d'autorisation de remise en service (CARS) par le personnel de certification, même lorsqu'elles sont effectuées sous le contrôle des formateurs ou des superviseurs.

La position de l'Agence sur cette question est la suivante : il est clair que les stagiaires ne possèdent pas les prérogatives du personnel de certification et, par conséquent, seul le personnel de certification travaillant pour l'organisme de maintenance peut délivrer les CARS. Cette position devient encore plus évidente pour les tâches de la FST dans la mesure où elles sont effectuées dans un environnement de maintenance réel et sous le contrôle du superviseur.

D'autre part, l'EAMTC a demandé à ce que les parties de la formation pratique dispensées par les organismes Partie 147 ne prennent jamais la forme d'activités de maintenance réelles. L'Agence a rejeté ce commentaire étant donné que, dans certains cas, la formation pratique débouche sur des activités de maintenance, par exemple, lorsque l'organisme Partie 147 sous-traite l'activité à un organisme Partie 145. Un certificat d'autorisation de remise en service doit être délivré dans la mesure où le maintien de la navigabilité de l'aéronef doit être restauré chaque fois qu'un composant a été, par exemple, démonté ou remonté.

- (27) L'« ASSOCIATION DES TECHNICIENS AÉRONAUTIQUES DES PAYS-BAS (NVLT) » et une personne indépendante ont réalisé des commentaires à propos de la définition, du rôle et de la qualification des évaluateurs désignés.

L'Agence a examiné cette question et a amélioré le texte. En outre, l'Agence développera du matériel AMC afin d'apporter de meilleures explications concernant le rôle et la qualification des évaluateurs et des superviseurs. Ce point sera mis en place pour la partie pratique de la FQT et pour la FST.

- (28) « KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE » a indiqué qu'avec la proposition actuelle, les organismes Partie 145 employant du personnel avec des licences délivrées par des autorités compétentes différentes devraient se faire agréer leur programme de FST par chacune de ces autorités pour la première homologation d'un type spécifique. Elle a proposé une nouvelle option pour la FST dans la mesure où elle souhaiterait que le programme de la FST soit agréé par l'autorité compétente en charge de la supervision de l'organisme de maintenance et que ce programme de la FST soit reconnu par tous les États membres.

Tout d'abord, l'Agence aimerait souligner que la FST est indispensable uniquement pour l'homologation de la première qualification de type pour une catégorie / sous-catégorie donnée, mais pas pour l'homologation de la première qualification de type pour un type spécifique tel que mentionné par KLM. Par conséquent, le problème s'appliquerait uniquement pour les organismes employant du personnel provenant de différents États membres, qui ne détiennent que des licences de base (pas de qualifications mentionnées). Le bien-fondé de cette pratique est discutable.

En outre, la proposition faite par KLM est contraire aux exigences de l'article 6 du règlement (CE) n° 2042/2003, qui ne confère pas de prérogatives à un organisme de maintenance à agréer à des fins de formation. Seuls des organismes Partie 147 peuvent avoir une telle prérogative.

Même s'il est vrai que des cours peuvent être directement agréés par l'autorité compétente elle-même lorsqu'ils ne sont pas dispensés par un organisme Partie 147, il est supposé que l'agrément est donné au cas par cas et ils ne font pas l'objet d'une reconnaissance mutuelle entre États membres de l'UE. Un cours directement agréé par l'autorité compétente est valable uniquement à des fins de licence pour une telle autorité.

- (29) « FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL » et une personne privée ont émis deux recommandations concernant l'examen de la formation aux types :

- Le premier commentaire, apporté par « FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL », remet en cause le fait qu'il soit nécessaire que le nombre de questions soit un multiple de 4 et suggère de remplacer cette exigence par l'introduction d'une interdiction des notes arrondies.

L'Agence souligne que cette proposition ne résoudrait pas le problème actuel. Si le nombre de questions n'est pas un multiple de 4, il est alors nécessaire d'obtenir un score supérieur à 75 % afin de réussir l'examen, ce qui contredit la règle. Des affaires ont déjà été portées devant les tribunaux à propos de ce thème.

Par conséquent, l'Agence maintient les exigences selon lesquelles le nombre de questions est un multiple de 4, non seulement dans l'annexe III de la Partie 66 pour la norme de formation aux types mais également dans l'annexe II de la Partie 66 pour les normes de l'examen de base.

- Le second commentaire, réalisé par une personne privée, suggère d'introduire dans l'annexe III de la Partie 66 le nombre de questions requises pour chaque chapitre.

Cette proposition a été rejetée par l'Agence dans la mesure où le nombre de questions dépend des heures de formation passées sur chaque chapitre, qui dépendent des objectifs d'apprentissage et des analyses des besoins en matière de formation correspondants, et sont spécifiques à chaque type d'aéronef.

- (30) « AIRBUS SAS », « FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL » et l'EAMTC ont indiqué ne pas savoir dans quels cas l'analyse des besoins en matière de formation est obligatoire et dans quels cas elle ne l'est pas.

L'Agence a précisé au paragraphe 2.1(d) de la Partie 66, annexe III, qu'une analyse des besoins en matière de formation est toujours requise. Les seules exceptions sont décrites à l'article 7.9(f). Par conséquent, il n'est pas nécessaire de produire une analyse des besoins en matière de formation (ABF) pour les cours agréés moins de 15 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement de modification si leur durée est déjà supérieure à la durée minimale mentionnée à l'annexe III de la Partie 66.

- (31) « AIRBUS SAS » a réalisé un commentaire relatif à l'AMC 66.A.45(k) et à l'AMC 66.B.115, où l'Agence déclare que l'interface entre les systèmes du moteur / de la cellule doit être abordée soit par la formation aux types de cellules soit par la formation aux types de motorisations. Airbus SAS estime que l'interface devrait être abordée lors de la formation aux types de motorisations.

La position de l'Agence est la suivante : cela dépend du type / de la catégorie d'aéronef. Dans certains cas, par exemple dans l'aviation générale, il peut être plus judicieux de couvrir l'interface pendant les cours sur la cellule en raison de la grande variété d'aéronefs qui peuvent avoir le même type de moteur installé.

- (32) « AIR FRANCE » a réalisé un commentaire relatif au paragraphe 3(j) de la Partie 66, annexe III. Selon elle, un AMC devrait établir pour un examen de niveau 3 le pourcentage de questions qui devraient se situer au niveau 1, au niveau 2 et au niveau 3.

L'Agence juge qu'autant de prescriptions ne sont pas nécessaires. Toutefois, le paragraphe 3(j) de l'annexe III a été supprimé et les paragraphes 3(d) et 3(f) ont été modifiés afin de préciser que :

- L'utilisation d'un nombre limité de questions à un niveau inférieur est acceptable.
- L'autorité compétente évaluera le nombre et le niveau des questions lorsqu'elle agréera le cours.

- (33) L'EAMTC a déclaré, pour sa part, que le document de planification de l'entretien (MPD), le manuel de réparations structurales (SRM), la réduction du minimum de séparation verticale (RVSM) et d'autres éléments ne devraient pas faire partie de l'AMC 66.A.45(k)(1) et (k)(2) en ne devraient pas être pris en compte lors de l'élaboration du contenu théorique d'un cours de formation aux types.

Il justifie sa position en avançant que ces éléments ne sont pas propres à un type d'aéronef.

L'Agence exprime son désaccord avec cette proposition dans la mesure où un type d'aéronef particulier peut avoir des réparations très spécifiques contenues dans le manuel de réparations structurales (y compris des opérations de maintenance découlant des exigences en matière de réduction du minimum de séparation verticale) dont il se peut qu'elles doivent être prises en compte lors de l'élaboration du contenu du cours.

- (34) Le « SERVICE DE FORMATION TECHNIQUE D'EAT-DHL » a recommandé de modifier le paragraphe 147.A.100(f) afin de réduire de 15 à 7 le nombre maximal de stagiaires par superviseur suivant une formation pratique pendant un cours de formation.

L'Agence ne peut pas adopter cette proposition, étant donné que ce paragraphe ne faisait pas partie des discussions du groupe de travail et n'a pas été abordé lors des consultations externes réalisées. Par conséquent, elle peut uniquement être traitée dans le cadre des activités de réglementation futures.