RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2020/2193 DE LA COMMISSION

du 16 décembre 2020

modifiant le règlement (UE) nº 1178/2011 en ce qui concerne les exigences relatives aux compétences et aux méthodes de formation des équipages de conduite, ainsi que les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil ([1]), et notamment son article 23, paragraphe 1, son article 27, paragraphe 1, et son article 72, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) nº 1178/2011 de la Commission ([2]) établit les exigences en matière de formation, d'examen et de contrôle applicables à l'octroi de licences de pilote.

(2) Le plan européen pour la sécurité aérienne adopté par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») en vertu de l'article 6 du règlement (UE) 2018/1139 a établi qu'il est essentiel que le personnel de l'aviation ait les compétences appropriées et que les méthodes de formation soient adaptées pour garantir que le personnel est en mesure de faire face aux nouvelles technologies émergentes et à la complexité croissante du système aéronautique.

(3) En 2013, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a publié le «Manuel de formation basée sur des données probantes» (Doc.9995 AN/497), qui contient un cadre de compétences («compétences de base») accompagné des descriptions correspondantes et des indicateurs comportementaux correspondants pour évaluer ces compétences, englobant ce que l'on appelait auparavant dans la formation des pilotes les connaissances, habiletés et attitudes techniques et non techniques. Dans cette nouvelle approche, le contenu de la formation est aligné sur les compétences réelles nécessaires pour une exploitation sûre, efficace et efficiente dans un environnement commercial de transport aérien.

(4) L'objectif de la formation basée sur des données probantes (EBT) est d'améliorer la sécurité et de renforcer les compétences de l'équipage de conduite pour qu'il puisse exploiter l'aéronef en toute sécurité dans tous les régimes de vol et être en mesure d'identifier et de gérer des situations imprévues. L'EBT est conçue de manière à optimiser l'apprentissage et à limiter les contrôles formels.

(5) L'alignement du règlement (UE) nº 1178/2011 sur le règlement (UE) nº 376/2014 du Parlement européen et du Conseil ([3]) en ce qui concerne les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile devrait accroître la sécurité juridique, faciliter les inspections de normalisation de l'Agence dans le domaine des comptes rendus d'événements et soutenir la mise en œuvre de systèmes efficaces de comptes rendus d'événements dans le cadre de la gestion de la sécurité.

([1]) JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

([2]) Règlement (UE) nº 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

([3]) Règlement (UE) nº 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) nº 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) nº 1321/2007 et (CE) nº 1330/2007 (JO L 122 du 24.4.2014, p. 18).

(6) Il y a donc lieu de modifier le règlement (UE) nº 1178/2011 en conséquence.

(7) L'Agence a élaboré un projet de règles d'application qu'elle a soumis accompagné de l'avis nº 08/2019 ([4]), conformément à l'article 75, paragraphe 2, points b) et c), et à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.

(8) Des négociations sont toujours en cours entre l'Union et certains pays tiers, notamment en ce qui concerne la conversion des licences de pilote et des certificats médicaux associés. Afin que les États membres puissent continuer à reconnaître les licences et certificats médicaux des pays tiers pendant une période provisoire qui dépendra de la durée de ces négociations, il est nécessaire de prolonger la période pendant laquelle les États membres peuvent décider de ne pas appliquer, sur leur territoire, les dispositions du règlement (UE) nº 1178/2011 aux pilotes titulaires d'une licence et d'un certificat médical associé délivrés par un pays tiers participant à l'exploitation non commerciale d'aéronefs.

(9) En outre, les modifications de l'appendice 1 du règlement (UE) nº 1178/2011, qui ont été introduites par le règlement d'exécution (UE) 2018/1974 de la Commission ([5]) et qui s'appliqueront à compter du 31 janvier 2022, devraient être alignées sur les modifications apportées à cet appendice par le règlement d'exécution (UE) 2020/359 de la Commission ([6]).

(10) Il convient également de modifier le règlement afin de corriger certaines erreurs techniques contenues dans des modifications antérieures et de clarifier certaines dispositions.

(11) Les modifications relatives à la qualification de base pour le vol aux instruments devraient s'appliquer à la même date que les dispositions correspondantes du règlement (UE) 2020/359, à savoir le 8 septembre 2021.

(12) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 127 du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement (UE) nº 1178/2011

Le règlement (UE) nº 1178/2011 est modifié comme suit:

1) à l'article 12, paragraphe 4, la date du «20 juin 2021» est remplacée par celle du «20 juin 2022»;

2) les annexes I, VI et VII sont modifiées conformément à l'annexe I du présent règlement;

3) les annexes I et VI sont corrigées conformément à l'annexe II du présent règlement.

Article 2

Entrée en vigueur et application

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le point 1) r) de l'annexe I et le point 1) a) de l'annexe II s'appliquent à partir du 8 septembre 2021 et le point 1) p) de l'annexe I s'applique à partir du 31 janvier 2022.

([4]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

([5]) Règlement d'exécution (UE) 2018/1974 de la Commission du 14 décembre 2018 modifiant le règlement (UE) nº 1178/2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil (JO L 326 du 20.12.2018, p. 1).

([6]) Règlement d'exécution (UE) 2020/359 de la Commission du 4 mars 2020 modifiant le règlement (UE) nº 1178/2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 67 du 5.3.2020, p. 82).

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

Fait à Bruxelles, le 16 décembre 2020.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE I

Les annexes I, VI et VII du règlement (UE) nº 1178/2011 sont modifiées comme suit:

1) l'annexe I (partie FCL) est modifiée comme suit:

a) au point FCL.010, les définitions suivantes sont insérées:

i) «Un "exploitant EBT (formation basée sur des données probantes)" désigne un organisme qui est titulaire d'un certificat de transporteur aérien (CTA) conformément à l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) nº 965/2012 et qui a mis en œuvre un programme EBT approuvé par l'autorité compétente, conformément aux dispositions dudit règlement.»

ii) «L'"évaluation pratique EBT" désigne une méthode d'évaluation des performances qui sert à vérifier la performance intégrée des compétences. Elle s'effectue soit dans un environnement simulé, soit dans un environnement d'exploitation.»

iii) «Le "programme EBT" désigne un programme d'évaluation et de formation des pilotes conformément au point ORO.FC.231 de l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) nº 965/2012.»

iv) «Un "programme mixte EBT" désigne un programme de l'exploitant en matière de formation de maintien des compétences et de contrôle conformément au point ORO.FC.230 de l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) nº 965/2012, dont une partie est consacrée à la mise en œuvre de l'EBT, mais qui ne remplace pas les contrôles de compétences prévus à l'appendice 9 de la présente annexe.»

b) au point FCL.015, le point g) suivant est ajouté:

«g) La formation effectuée à bord d'un aéronef ou dans un FSTD conformément à l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) nº 965/2012 sera prise en compte pour les exigences en matière d'expérience et de prorogation établies dans la présente annexe (partie FCL).»

c) au point FCL.035 a), le point 4) suivant est ajouté:

«4) Toutes les heures de vol effectuées à bord d'un avion ou d'un TMG qui font l'objet d'une décision d'un État membre prise conformément à l'article 2, paragraphe 8, point a) ou c), du règlement (UE) 2018/1139 ou qui relèvent du champ d'application de l'annexe I dudit règlement seront intégralement portées en crédit pour satisfaire aux exigences en matière de temps de vol énoncées au point FCL.140.A a) 1) et au point FCL.740.A b) 1) ii) de la présente annexe, pour autant que les conditions suivantes soient remplies:

i) l'avion ou le TMG concerné appartient à la même catégorie et à la même classe que l'aéronef relevant de la partie FCL pour lequel les heures de vol doivent être créditées;

ii) dans le cas de vols d'entraînement avec un instructeur, l'avion ou le TMG utilisé est soumis à une autorisation prévue au point ORA.ATO.135 de l'annexe VII (partie ORA) ou au point DTO.GEN.240 de l'annexe VIII (partie DTO).»

d) au point FCL.235, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Les candidats à une PPL devront démontrer, au moyen d'un examen pratique, leur aptitude à exécuter, en tant que PIC sur la catégorie appropriée d'aéronef, les procédures et manœuvres pertinentes avec la compétence correspondant aux privilèges accordés.»

e) le point FCL.625 est modifié comme suit:

i) au point b), le point 4) suivant est ajouté:

«4) Les candidats à la prorogation d'une IR bénéficieront de l'intégralité des crédits correspondant au contrôle de compétences, comme requis dans la présente sous-partie, lorsqu'ils auront achevé l'évaluation pratique EBT conformément à l'appendice 10 relative à l'IR obtenue auprès d'un exploitant EBT.»

ii) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) Renouvellement

Si une IR a expiré, les candidats devront, pour renouveler leurs privilèges, satisfaire à toutes les conditions suivantes:

1) afin de déterminer si une formation de remise à niveau est nécessaire pour que les candidats atteignent le niveau de compétences requis pour réussir la rubrique de l'examen pratique relative au vol aux instruments conformément à l'appendice 9, ils devront faire l'objet d'une évaluation auprès de l'un des organismes suivants:

i) un ATO;

ii) un exploitant EBT spécialement agréé pour cette formation de remise à niveau;

2) si l'organisme effectuant l'évaluation conformément au point 1) le juge nécessaire, ils devront suivre une formation de remise à niveau auprès de cet organisme;

3) après avoir satisfait aux dispositions du point 1) et, le cas échéant, du point 2), ils devront réussir un contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 ou effectuer une évaluation pratique EBT conformément à l'appendice 10 dans la catégorie d'aéronef concernée. L'évaluation pratique EBT peut être combinée avec la formation de remise à niveau prévue au point 2);

4) ils devront détenir la qualification de classe ou de type appropriée, sauf disposition contraire dans la présente annexe.»

iii) les points e) et f) sont remplacés par le texte suivant:

«e) Les titulaires d'une IR valide sur une licence de pilote délivrée par un pays tiers conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago seront dispensés de se conformer aux exigences définies aux points c) 1), c) 2) et d) lors du renouvellement des privilèges IR contenus dans les licences délivrées conformément à la présente annexe.

f) Le contrôle de compétences visé au point c) 3) peut être combiné avec un contrôle de compétences effectué en vue du renouvellement de la qualification de classe ou de type concernée.»

f) au point FCL.625.A, le point a) est modifié comme suit:

i) le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) réussir un contrôle de compétences conformément à l'appendice 9, ou effectuer une évaluation pratique EBT conformément à l'appendice 10, si la prorogation de l'IR est combinée avec la prorogation d'une qualification de classe ou de type;»

ii) le point 4) est remplacé par le texte suivant:

«4) Un FNPT II ou un FFS représentant la classe ou le type pertinent d'avion peut être utilisé pour la prorogation conformément au point 3), à condition qu'au moins chaque contrôle de compétences suivant visant la prorogation d'une IR(A) soit accompli dans un avion.»

g) le point FCL.740 est remplacé par le texte suivant:

«FCL.740 Validité et renouvellement de qualifications de classe et de type

a) Validité

1) La période de validité des qualifications de classe et de type sera d'un an, à l'exception des qualifications de classe monopilote monomoteur, dont la période de validité sera de 2 ans, sauf spécification contraire prévue dans les OSD. Si les pilotes choisissent de satisfaire aux exigences de prorogation avant la date prescrite aux points FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL et FCL.740.As, la nouvelle période de validité commencera à compter de la date du contrôle de compétences.

2) Les candidats à la prorogation d'une qualification de classe et de type bénéficieront de l'intégralité des crédits correspondant au contrôle de compétences, comme requis dans la présente sous-partie, lorsqu'ils auront achevé l'évaluation pratique EBT conformément à l'appendice 10 auprès d'un exploitant ayant mis en œuvre un programme EBT pour la qualification de classe ou de type pertinente.

b) Renouvellement

Pour le renouvellement d'une qualification de classe ou de type, les candidats devront satisfaire à toutes les conditions suivantes:

1) afin de déterminer si une formation de remise à niveau est nécessaire pour que les candidats atteignent le niveau de compétences requis pour exploiter l'aéronef en toute sécurité, ils devront faire l'objet d'une évaluation auprès de l'un des organismes suivants:

i) un ATO;

ii) un DTO ou un ATO, si la qualification arrivée à échéance était une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons ne présentant pas de hautes performances, une qualification de classe de TMG ou une qualification de type d'hélicoptère monomoteur visé au point DTO.GEN.110 a) 2) c), de l'annexe VIII;

iii) un DTO, un ATO ou avec un instructeur, si la qualification est arrivée à échéance depuis moins de 3 ans et était une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons ne présentant pas de hautes performances ou une qualification de classe de TMG;

iv) un exploitant EBT spécialement agréé pour cette formation de remise à niveau;

2) si l'organisme ou l'instructeur procédant à l'évaluation conformément au point 1) le juge nécessaire, ils devront suivre une formation de remise à niveau auprès de cet organisme ou avec cet instructeur;

3) après avoir satisfait aux dispositions du point 1) et, le cas échéant, du point 2), ils devront réussir un contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 ou effectuer une évaluation pratique EBT conformément à l'appendice 10. L'évaluation pratique EBT peut être combinée avec la formation de remise à niveau prévue au point 2).

Au moyen d'une dérogation aux points b) 1), b) 2) et b) 3), les pilotes titulaires d'une qualification pour les essais en vol délivrée conformément au point FCL.820, qui étaient impliqués dans les essais en vol de développement, de certification ou de production pour un type d'aéronef, et qui ont à leur actif soit 50 heures de vol au total, soit 10 heures de vol en tant que PIC pour des vols d'essai sur ledit type d'aéronef pendant l'année précédant la date d'introduction de leur demande, pourront demander la prorogation ou le renouvellement de la qualification de type concernée.

Les candidats seront exemptés des exigences énoncées aux points b) 1) et b) 2) s'ils sont titulaires d'une qualification valide pour la même classe ou le même type d'aéronef sur une licence de pilote délivrée par un pays tiers conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago et s'ils sont habilités à exercer les privilèges de cette qualification.

c) Les pilotes qui quittent le programme EBT d'un exploitant sans avoir démontré un niveau de compétence acceptable conformément à ce programme EBT ne pourront exercer les privilèges de cette qualification de type qu'après s'être conformés à l'une des conditions suivantes:

1) ils ont achevé une évaluation pratique EBT conformément à l'appendice 10;

2) ils ont réussi un contrôle de compétences conformément au point FCL.625 c) 3) ou au point FCL.740 b) 3), selon le cas. Dans une telle hypothèse, le point FCL.625 b) 4) et le point FCL.740 a) 2) ne s'appliquent pas.»

h) le point FCL.720.A est modifié comme suit:

i) le point a) est modifié comme suit:

1) le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les candidats à la délivrance initiale de privilèges pour l'exploitation d'un avion monopilote en exploitation multipilote, soit lors de la demande de délivrance d'une qualification de classe ou de type, soit lors de l'extension des privilèges d'une qualification de classe ou de type déjà détenue en exploitation multipilote, devront satisfaire aux exigences du point b) 4) et, avant de commencer le cours de formation correspondant, au point b) 5).»

2) le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) les avions complexes hautes performances monopilotes

Les candidats à la délivrance d'une qualification de type pour un avion monopilote complexe classé comme avion hautes performances devront, en plus de satisfaire aux exigences du point 2), satisfaire à toutes les conditions suivantes:

i) être titulaires ou avoir été titulaires d'une IR(A) monomoteur ou multimoteur, selon le cas et comme défini dans la sous-partie G;

ii) pour la délivrance de la première qualification de type, ils devront, avant de commencer le cours de formation à la qualification de type, satisfaire aux exigences du point b) 5).»

ii) le point b) est modifié comme suit:

1) l'alinéa introductif est remplacé par le texte suivant:

«Les candidats à la délivrance de la première qualification de type pour un avion multipilote seront des élèves pilotes en train de suivre une formation dans un cours MPL ou devront, avant de commencer le cours de formation à la qualification de type, satisfaire aux exigences suivantes:»

2) le point 5) est remplacé par le texte suivant:

«5) avoir suivi le cours de formation visé au point FCL.745.A, à moins qu'ils ne satisfassent à l'une des conditions suivantes:

i) avoir achevé, au cours des 3 années précédentes, les formations et les contrôles conformément aux points ORO.FC.220 et ORO.FC.230 de l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) nº 965/2012;

ii) avoir achevé la formation visée au point FCL.915 e) 1) ii).»

i) au point FCL.740.A a), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) réussir un contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 ou effectuer une évaluation pratique EBT conformément à l'appendice 10 dans la classe ou le type pertinent d'avion ou un FSTD représentant cette classe ou ce type, dans les 3 mois précédant immédiatement la date d'expiration de la qualification; et»

j) le point FCL.905.TRI est remplacé par le texte suivant:

«FCL.905.TRI TRI — Privilèges et conditions

a) Les privilèges d'un TRI permettent de dispenser une instruction pour:

1) la prorogation et le renouvellement d'une IR, pour autant que le TRI dispose d'une IR valable;

2) la délivrance d'une qualification TRI ou SFI, pour autant que le titulaire remplisse toutes les conditions suivantes:

i) avoir au moins 50 heures d'expérience d'instruction en tant que TRI ou SFI conformément au présent règlement ou au règlement (UE) nº 965/2012;

ii) avoir dispensé le programme d'instruction en vol de la partie concernée du cours de formation TRI conformément au point FCL.930.TRI a) 3), à la satisfaction du responsable de la formation d'un ATO;

3) dans le cas d'un TRI pour les avions monopilotes:

i) la délivrance, la prorogation et le renouvellement de qualifications de type pour les avions complexes hautes performances monopilotes, pour autant que le candidat souhaite obtenir des privilèges couvrant les exploitations monopilotes.

Les privilèges du TRI(SPA) peuvent être étendus à l'instruction au vol pour les qualifications de type d'avions complexes hautes performances monopilotes dans des exploitations multipilotes, pour autant que le TRI remplisse l'une des conditions suivantes:

A) être ou avoir été titulaire d'une qualification TRI pour des avions multipilotes;

B) avoir effectué au moins 500 heures de vol sur des avions en exploitation multipilotes et avoir accompli un cours de formation MCCI conformément au point FCL.930.MCCI;

ii) la phase "de base" du cours MPL, pour autant qu'il dispose de privilèges étendus aux opérations multipilotes et soit ou ait été titulaire d'une qualification FI(A) ou d'IRI(A);

4) dans le cas d'un TRI pour les avions multipilotes:

i) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type pour:

A) les avions multipilotes;

B) les avions complexes hautes performances monopilotes lorsque le candidat souhaite obtenir des privilèges en exploitations multipilotes;

ii) la formation au MCC;

iii) les phases de base, intermédiaire et avancée du cours MPL pour autant que, pour la phase de base, il soit ou ait été titulaire d'une qualification FI(A) ou IRI(A);

5) dans le cas d'un TRI pour hélicoptères:

i) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type d'hélicoptère;

ii) la formation au MCC, pour autant qu'il soit titulaire d'une qualification de type pour hélicoptères multipilotes;

iii) l'extension des qualifications IR(H) monomoteurs aux qualifications IR(H) multimoteur;

6) dans le cas d'un TRI pour les aéronefs à sustentation motorisée:

i) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type des aéronefs à sustentation motorisée;

ii) la formation au MCC.

b) Les privilèges d'un TRI incluent les privilèges pour effectuer une évaluation pratique EBT auprès d'un exploitant EBT, à condition que l'instructeur satisfasse aux exigences de l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) nº 965/2012 en ce qui concerne la standardisation de l'instructeur EBT auprès de cet exploitant EBT.»

k) au point FCL.905.SFI, le point e) suivant est ajouté:

«e) Les privilèges d'un SFI incluent les privilèges pour effectuer une évaluation pratique EBT auprès d'un exploitant EBT, à condition que l'instructeur satisfasse aux exigences de l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) nº 965/2012 en ce qui concerne la standardisation de l'instructeur EBT auprès de cet exploitant EBT.»

l) au point FCL.930.SFI, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Le cours de formation pour le SFI devra inclure:

1) la partie relative au FSTD du cours de qualification de type applicable;

2) les parties pertinentes de la formation technique et le contenu FSTD du programme d'instruction au vol qui font partie du cours de formation TRI applicable;

3) 25 heures d'enseignement et d'apprentissage.»

m) au point FCL.1015, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Un candidat à un certificat d'examinateur devra suivre un cours de standardisation dispensé par l'autorité compétente, ou dispensé par un ATO et agréé par l'autorité compétente.»

n) au point FCL.1025 b), les points 1) et 2) et la phrase introductive du point 3) sont remplacés par le texte suivant:

«1) avant la date d'expiration du certificat, avoir conduit au moins six examens pratiques, contrôles de compétences, évaluations de compétences ou phases d'évaluation EBT au cours d'un module EBT visé au point ORO.FC.231 de l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) nº 965/2012;

2) au cours de la période de 12 mois précédant immédiatement la date d'expiration de l'autorisation, avoir suivi un cours de remise à niveau d'examinateur dispensé par l'autorité compétente ou par un ATO et agréé par l'autorité compétente.

3) l'un des examens pratiques, l'un des contrôles de compétences, l'une des évaluations de compétences ou l'une des phases d'évaluation EBT effectués conformément au point 1) devra avoir lieu au cours de la période de 12 mois précédant immédiatement la date d'expiration de l'autorisation d'examinateur et devra:»

o) au point FCL.1010.SFE, le point a) est modifié comme suit:

i) au point 1, le point ii) est remplacé par le texte suivant:

«ii) être titulaires d'une qualification SFI(A) pour le type applicable d'avion; et»

ii) au point 2, le point ii) est remplacé par le texte suivant:

«ii) être titulaires d'une qualification SFI(A) pour la classe ou le type applicable d'avion; et»

p) l'appendice 1 est modifié comme suit:

i) le point 1 est remplacé par le texte suivant:

«1) **LAPL et PPL**»;

ii) les points 1.1, 1.2, 1.3 et 1.4 sont remplacés par le texte suivant:

«1.1. Dans le cas de la délivrance d'une LAPL, le titulaire d'une LAPL dans une autre catégorie d'aéronef recevra l'intégralité des crédits correspondant aux exigences en matière de connaissances théoriques dans les sujets communs établis au point FCL.120 a).

1.2. Dans le cas de la délivrance d'une LAPL ou d'une PPL, les titulaires d'une PPL, d'une CPL ou d'une ATPL dans une autre catégorie d'aéronef recevront les crédits correspondant aux exigences en matière de connaissances théoriques dans les sujets communs établis au point FCL.215 a). Ces crédits seront également octroyés aux candidats à une LAPL ou à une PPL qui sont titulaires d'une BPL délivrée conformément à l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 ou d'une SPL délivrée conformément à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976, à l'exception du sujet "navigation" pour lequel il ne sera pas accordé de crédit.

1.3. Dans le cas de la délivrance d'une PPL, le titulaire d'une LAPL dans la même catégorie d'aéronef recevra l'intégralité des crédits correspondant aux exigences en matière d'instruction et d'examen théoriques.

1.4. Par dérogation au point 1.2, pour l'obtention d'une LAPL(A), le titulaire d'une SPL délivrée conformément à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 ayant des privilèges pour piloter des TMG devra démontrer un niveau suffisant de connaissances théoriques pour la classe d'avion monomoteur à pistons (terre) conformément au point FCL.135.A a) 2).»

iii) le point 4.1 est remplacé par le texte suivant:

«4.1. Les candidats à l'obtention d'une IR ou d'une BIR qui ont réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL dans la même catégorie d'aéronef recevront les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques dans les sujets suivants:

— performance humaine,

— météorologie,

— communications.»

q) dans la section A de l'appendice 3, le point b) du point 9 est remplacé par le texte suivant:

«b) 70 heures en tant que PIC, dont 55 heures, au plus, peuvent être effectuées en tant que SPIC. Le temps de vol aux instruments en tant que SPIC ne sera comptabilisé comme du temps de vol PIC qu'à concurrence de 20 heures;»

r) dans la section A de l'appendice 6, le point 2 est remplacé par le texte suivant:

«2) Les candidats à un cours modulaire IR(A) devront être titulaires d'une PPL(A) ou d'une CPL(A). Les candidats au module des procédures de vol aux instruments qui ne sont pas titulaires d'une CPL(A) devront être titulaires d'une BIR ou d'un certificat attestant du suivi du cours "module de vol aux instruments de base".

L'ATO devra s'assurer que le candidat à un cours IR(A) multimoteur qui ne détenait pas de qualification de type ou de classe d'avion multimoteur a reçu la formation multimoteur spécifiée dans la sous-partie H avant de commencer la formation en vol du cours IR(A).»

s) la section B de l'appendice 9 est modifiée comme suit:

i) le point 5 est modifié comme suit:

1) au point k), le tableau est remplacé par le tableau suivant:

	«**(1)**		**(2)**		**(3)**		**(4)**		**(5)**	
	Type d'exploitation									
Type d'aéronef	**SP**		**MP**		**PS → MP (initial)**		**MP → SP (initial)**		SP + MP	
	Formation	*Examen/ contrôle*	*Formation*	*Examen/ contrôle*	*Formation*	*Examen/ contrôle*	*Formation, examen et contrôle (avions SE)*	*Formation, examen et contrôle (avions ME)*	*Avions SE*	*Avions ME*
Délivrance initiale										
Tous (sauf SP complexe)	Sections 1-6	Sections 1-6	MCC CRM Facteurs humains TEM Sections 1-7	Sections 1-6	MCC CRM Facteurs humains TEM Section 7	Sections 1-6	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 et, si applicable, une approche de la section 3.B	1.6, section 6 et, si applicable, une approche de la section 3.B		
SP complexe	1-7	1-6								
Prorogation										
Tous	s.o.	Sections 1-6	s.o.	Sections 1-6	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	MPO: Sections 1-7 (formation) Sections 1-6 (contrôle) SPO: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 et, si applicable, une approche de la section 3.B	MPO: Sections 1-7 (formation) Sections 1-6 (contrôle) SPO: 1.6, section 6 et, si applicable, une approche de la section 3.B

Renouvellement										
Tous	FC-L.740	Sections 1-6	FCL.740	Sections 1-6	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	Formation: FCL.740 Contrôle: comme pour la prorogation	Formation: FCL.740 Contrôle: comme pour la prorogation»

2) dans le tableau suivant le point l), la ligne relative au point 7.2.2 (exercices) est remplacée par le texte suivant:

«7.2.2	Exercices suivants à la suite d'une perte de contrôle: — récupération d'un cabré à différents angles d'inclinaison latérale, et — récupération d'un piqué selon différents angles d'inclinaison latérale	P	X Ne pas utiliser d'avion pour cet exercice»			

t) l'appendice 10 suivant est ajouté:

«*Appendice 10*

Prorogation et renouvellement des qualifications de type, et prorogation et renouvellement des IR en combinaison avec la prorogation ou le renouvellement des qualifications de type — évaluation pratique EBT

A **— Généralités**

1. La prorogation et le renouvellement des qualifications de type, ainsi que la prorogation et le renouvellement des IR lorsqu'ils sont combinés avec la prorogation ou le renouvellement de qualifications de type conformément au présent appendice, devront être effectués uniquement auprès d'exploitants EBT qui satisfont à toutes les conditions suivantes:

   a) ils ont établi un programme EBT pertinent pour la qualification de type ou l'IR applicable conformément au point ORO.FC.231 de l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) nº 965/2012;

   b) ils ont une expérience d'au moins 3 ans dans la mise en œuvre d'un programme mixte EBT;

   c) pour chaque qualification de type dans le cadre du programme EBT, l'organisme a désigné un responsable EBT. Les responsables EBT satisfont à l'ensemble des conditions suivantes:

      i) ils sont titulaires de privilèges d'examinateur pour la qualification de type pertinente;

      ii) ils ont une expérience approfondie de la formation en tant qu'instructeur pour la qualification de type pertinente;

      iii) il s'agit soit de la personne désignée conformément au point ORO.AOC.135 a) 2) de l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) nº 965/2012, soit d'un suppléant de cette personne.

2. Le responsable EBT chargé de la qualification de type pertinente devra s'assurer que le candidat satisfait à toutes les exigences en matière de qualification, de formation et d'expérience de la présente annexe pour la prorogation ou le renouvellement de la qualification concernée.

3. Les candidats qui souhaitent proroger ou renouveler une qualification conformément au présent appendice devront satisfaire à toutes les conditions suivantes:

   a) être inscrits au programme EBT de l'exploitant;

   b) dans le cas de la prorogation d'une qualification, avoir achevé le programme EBT de l'exploitant pendant la période de validité de la qualification concernée;

   c) dans le cas du renouvellement d'une qualification, s'être conformés aux procédures établies par l'exploitant EBT conformément au point ORO.FC.231 a) 5) de l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) nº 965/2012.

4. La prorogation ou le renouvellement d'une qualification conformément au présent appendice devra comprendre l'ensemble des éléments suivants:

   a) l'évaluation pratique continue EBT dans le cadre d'un programme EBT;

   b) la démonstration d'un niveau acceptable de performance pour l'ensemble des compétences;

   c) l'action administrative de prorogation ou de renouvellement d'une licence, pour laquelle le responsable EBT chargé de la qualification de type concernée prendra toutes les mesures suivantes:

      1) veiller à ce que les exigences du point FCL.1030 soient respectées;

2) lorsqu'il agit conformément au point FCL.1030 b) 2), mentionner sur la licence du candidat la nouvelle date d'expiration de la qualification. Cette mention pourra être apportée par une autre personne au nom du responsable EBT si ce dernier lui en a donné le pouvoir conformément aux procédures établies dans le programme EBT.

B **— Conduite de l'évaluation pratique ebt**

L'évaluation pratique EBT doit être effectuée conformément au programme EBT de l'exploitant.»

2) l'annexe VI (partie ARA) est modifiée comme suit:

a) le point ARA.GEN.125 est remplacé par le texte suivant:

«**ARA.GEN.125 Informations fournies à l'Agence**

a) L'autorité compétente notifiera à l'Agence tout problème important lié à la mise en œuvre du règlement (UE) 2018/1139 et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci dans un délai de 30 jours à compter de la date à laquelle l'autorité a eu connaissance du problème.

b) Sans préjudice du règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil (*) et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, l'autorité compétente communiquera dès que possible à l'Agence les informations pertinentes en matière de sécurité provenant des comptes rendus d'événements stockés dans la base de données nationale.

_____

(*) Règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007 (JO L 122 du 24.4.2014, p. 18).»

b) le point ARA.GEN.135 est modifié comme suit:

i) les point a) et b) sont remplacés par le texte suivant:

«a) Sans préjudice du règlement (UE) n° 376/2014 et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, l'autorité compétente mettra en œuvre un système visant à recueillir, à analyser et à diffuser de manière appropriée les informations relatives à la sécurité.

b) L'Agence met en œuvre un système visant à analyser de manière appropriée toute information reçue relative à la sécurité et à fournir dans les meilleurs délais aux États membres et à la Commission toute information, notamment des recommandations ou des actions correctives à mettre en œuvre, utile pour leur permettre de réagir de manière opportune à un problème de sécurité ayant trait à des produits, des pièces, des équipements non fixes, des personnes ou des organismes soumis au règlement (UE) 2018/1139 et aux actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.»

ii) le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) Les mesures prises au titre du point c) seront immédiatement notifiées à l'ensemble des personnes ou des organismes qui sont tenus de s'y conformer en vertu du règlement (UE) 2018/1139 et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci. L'autorité compétente notifiera également lesdites mesures à l'Agence et, lorsqu'une action conjuguée est nécessaire, aux autres États membres concernés.»

c) le point ARA.GEN.200 est modifié comme suit:

i) au point a), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) des politiques et procédures documentées décrivant son organisation, les moyens et les méthodes pour se conformer au règlement (UE) 2018/1139 et aux actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci. Lesdites procédures sont tenues à jour et servent de documents de travail de base au sein de ladite autorité compétente pour toutes les tâches concernées;»

ii) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) L'autorité compétente, qu'elle appartienne à l'État membre en question ou à d'autres États membres, établit des procédures visant à partager dans un échange mutuel toute information et toute assistance requise avec d'autres autorités compétentes impliquées, notamment les informations suivantes:

1) l'ensemble des constatations relevées, des actions correctives de suivi prises à la suite de ces constatations et des mesures exécutoires résultant de la supervision des personnes et des organismes qui exercent des activités sur le territoire d'un État membre, mais qui sont certifiés ou dont la déclaration a été reçue par l'autorité compétente d'un autre État membre ou par l'Agence;

2) les informations provenant des comptes rendus d'événements obligatoires et volontaires requis par le point ORA.GEN.160 de l'annexe VII.»

d) le point ARA.GEN.210 est remplacé par le texte suivant:

«**ARA.GEN.210 Modifications apportées au système de gestion**

a) L'autorité compétente a mis en place un système permettant d'identifier les modifications qui ont une incidence sur sa capacité à s'acquitter de ses tâches et à exercer ses responsabilités au sens du règlement (UE) 2018/1139 et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci. Ce système lui permet de prendre les mesures appropriées pour veiller à ce que son système de gestion reste adéquat et efficace.

b) L'autorité compétente met à jour son système de gestion en temps opportun pour refléter toute modification apportée au règlement (UE) 2018/1139 et aux actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, de manière à assurer une mise en œuvre efficace.

c) L'autorité compétente notifie l'Agence des modifications qui ont une incidence sur sa capacité à s'acquitter de ses tâches et à exercer ses responsabilités au sens du règlement (UE) 2018/1139 et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.»

e) le point ARA.FCL.200 est modifié comme suit:

i) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) Mentions de validation portées sur les licences par des examinateurs. Avant d'autoriser spécifiquement un examinateur à proroger ou renouveler des qualifications ou des autorisations, l'autorité compétente élabore des procédures adéquates.»

ii) au point e), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) les points BFCL.315 a) 4) ii) et BFCL.360 a) 2) de l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395; et»

f) à l'appendice VIII, les termes «Formulaire XXX de l'EASA, 2e édition» sont remplacés par les termes «Formulaire 157 de l'EASA — 2e édition»

3) l'annexe VII (partie ORA) est modifiée comme suit:

a) le point ORA.GEN.160 est remplacé par le texte suivant:

«**ORA.GEN.160 Compte rendu d'événement**

a) Dans le cadre de son système de gestion, l'organisme met en place et tient à jour un système de comptes rendus d'événements, notamment pour les comptes rendus obligatoires et volontaires. Pour les organismes ayant leur principal établissement dans un État membre, ce système satisfait aux exigences du règlement (UE) no 376/2014 et du règlement (UE) 2018/1139, ainsi qu'aux actes délégués et aux actes d'exécution adoptés sur la base de ces règlements.

b) L'organisme signale à l'autorité compétente et, dans le cas d'aéronefs non immatriculés dans un État membre, à l'État d'immatriculation, tout événement ou condition lié à la sécurité qui met en danger ou, s'il n'est pas corrigé ou traité, pourrait mettre en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne, et en particulier tout accident ou incident grave.

c) Sans préjudice du point b), l'organisme rapporte à l'autorité compétente et au titulaire de l'agrément de conception de l'aéronef tout incident, défaillance, défaut technique, dépassement des limitations techniques ou événement qui mettrait en évidence des informations imprécises, incorrectes ou ambiguës contenues dans les données établies conformément au règlement (UE) nº 748/2012, ou toute autre circonstance anormale qui a ou pourrait avoir mis en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne, et qui n'a pas débouché sur un accident ou un incident grave.

d) Sans préjudice du règlement (UE) nº 376/2014 et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, les comptes rendus visés au point c):

1) sont établis dès que possible, mais dans tous les cas dans les 72 heures qui suivent l'identification par l'organisme de l'événement ou des circonstances faisant l'objet du compte rendu, sauf si des événements exceptionnels l'en empêchent;

2) sont établis sous une forme et selon des modalités définies par l'autorité compétente, telle qu'elle est définie au point ORA.GEN.105;

3) contiennent toutes les informations pertinentes relatives aux circonstances connues de l'organisme.

e) Pour les organismes n'ayant pas leur principal établissement dans un État membre:

1) les comptes rendus obligatoires initiaux:

i) préservent de façon appropriée la confidentialité de l'identité de l'auteur du compte rendu et des autres personnes mentionnées dans le compte rendu d'événement;

ii) sont établis dès que possible, mais dans tous les cas dans les 72 heures à partir du moment où l'organisme a eu connaissance de l'événement, sauf si des événements exceptionnels l'en empêchent;

iii) sont rédigés dans les formes et selon les modalités établies par l'Agence;

iv) contiennent toutes les informations pertinentes relatives aux circonstances connues de l'organisme.

2) le cas échéant, l'organisme établit un compte rendu de suivi afin de détailler les actions qu'il a l'intention de prendre pour éviter que des événements similaires ne se répètent à l'avenir, dès que lesdites actions sont identifiées; ces comptes rendus de suivi:

i) sont envoyés aux entités concernées auxquelles il a été initialement fait rapport conformément aux points b) et c);

ii) sont rédigés dans les formes et selon les modalités établies par l'Agence.»

b) au point ORA.GEN.200 a), le point 7) est remplacé par le texte suivant:

«7) toute exigence supplémentaire pertinente prévue par le règlement (UE) 2018/1139 et le règlement (UE) nº 376/2014, ainsi que par les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de ces derniers.»

ANNEXE II

Les annexes I et VI du règlement (UE) n° 1178/2011 sont corrigées comme suit:

1) l'annexe I (partie FCL) est corrigée comme suit:

a) au point FCL.025 b), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) Si un candidat à l'examen théorique dans le cadre d'une ATPL ou à la délivrance d'une licence de pilote professionnel (CPL) ou d'une qualification de vol aux instruments (IR) a échoué à l'un des sujets d'examen théorique après quatre tentatives ou a échoué à tous les sujets après six sessions d'examen ou au cours de la période mentionnée au point b) 2), il devra présenter à nouveau la totalité des sujets d'examen théorique.»

b) au point FCL.025 b), le point 4) est remplacé par le texte suivant:

«4) Si les candidats à la délivrance d'une licence de pilote d'aéronef léger (LAPL) ou d'une licence de pilote privé (PPL) ont échoué à l'un des sujets d'examen théorique après quatre tentatives ou ont échoué à tous les sujets au cours de la période mentionnée au point b) 2), ils devront présenter à nouveau la totalité des sujets d'examen théorique.»

c) au point FCL.035 b) 5), la référence à «FCL.720.A. b) 2) i)» est remplacée par la référence à «FCL.720.A. a) 2) ii) A)»

d) la section B de l'appendice 9 est modifiée comme suit:

au point 6) i), la référence à «FCL.720.A. e)» est remplacée par la référence à «FCL.720.A. c)»

2) l'annexe VI (partie ARA) est corrigée comme suit:

à l'appendice I, dans la rubrique XIII du modèle suivant le titre «Page 3», la référence à «l'article 3 ter, point 2 b)» est remplacée par la référence à l'«article 3 ter, point 2 a)».