Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/2076

25.7.2024

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2024/2076 DE LA COMMISSION

du 24 juillet 2024

modifiant les règlements (UE) nº 1178/2011 et (UE) nº 965/2012 en ce qui concerne la clarification des exigences applicables aux copilotes de relève en croisière, la mise à jour des exigences relatives à l'octroi de licences au personnel navigant et à la certification médicale et les améliorations apportées dans le domaine de l'aviation générale

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 ses articles 23, 27 et 31,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) nº 1178/2011 de la Commission ([2]) détermine les exigences applicables aux pilotes participant à l'exploitation des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points b) i) et ii), du règlement (UE) 2018/1139.

(2) Le règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission ([3]) détermine les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes.

(3) En vertu de l'article 140, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) 2018/1139, le règlement (UE) nº 1178/2011 doit être adapté au règlement (UE) 2018/1139 en ce qui concerne la définition des aéronefs à motorisation complexe qui figurait dans le règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ([4]), abrogé par le règlement (UE) 2018/1139. Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) nº 1178/2011 en conséquence.

(4) En ce qui concerne les avions monomoteurs, il convient de modifier le règlement (UE) nº 1178/2011 afin de tenir compte des dernières évolutions techniques et de prendre en considération les conceptions futures, telles que les motorisations électriques et hybrides, combinant des composants de moteurs thermiques et électriques.

(5) Il convient également de modifier le règlement (UE) nº 1178/2011 afin de clarifier et de mettre à jour ses dispositions sur la base des difficultés portées à la connaissance de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne par ses organes consultatifs, observées au cours des activités de suivi et de soutien à la mise en œuvre ou identifiées comme posant des problèmes spécifiques pour l'aviation générale ou la certification aéromédicale.

(6) La simplification des exigences applicables à la prorogation des privilèges d'une qualification de vol en montagne devrait s'accompagner de dispositions transitoires appropriées pour assurer une transition sans heurts entre les exigences actuelles et futures.

([1]) JO L 212 du 22.8.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([3]) Règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([4]) Règlement (CE) nº 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) nº 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO L 79 du 19.3.2008, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/216/oj).

(7) Les dispositions des règlements (UE) nº 1178/2011 et (UE) nº 965/2012 relatives aux copilotes de relève en croisière devraient être révisées afin de garantir une formation adéquate de ces pilotes et d'établir des procédures opérationnelles appropriées pour le transfert d'autorité entre membres de l'équipage de conduite.

(8) Les dispositions relatives aux pilotes qui ont atteint l'âge de 60 ans et qui participent à des opérations de service médical d'urgence par hélicoptère (SMUH) sur hélicoptère monopilote, tant dans le règlement (UE) nº 1178/2011 que dans le règlement (UE) nº 965/2012, devraient être révisées afin de favoriser une plus grande couverture des opérations SMUH en assurant un équilibre entre la nécessité d'améliorer la disponibilité des services médicaux et les risques associés aux exploitations effectuées par des pilotes âgés de plus de 60 ans.

(9) Étant donné que la recherche médicale nécessite des protocoles stricts, il convient de réviser les dispositions des règlements (UE) nº 1178/2011 et (UE) nº 965/2012 relatives aux circonstances médicales particulières afin de garantir qu'elles sont adaptées à l'usage prévu, n'ont pas d'incidence négative sur la sécurité des vols et garantissent le respect des principes établis en matière de recherche médicale.

(10) Les dispositions permettant aux personnes de demander un changement d'autorité compétente devraient être révisées afin de s'appliquer également aux titulaires d'un certificat médical n'ayant pas encore obtenu de licence.

(11) Dès lors que l'Organisation de l'aviation civile internationale recommande que soient évalués les facteurs de risque en matière de santé et les conseils préventifs, il convient de réviser les exigences médicales afin de permettre l'évaluation desdits risques, et notamment des facteurs de risque cardiovasculaire.

(12) Les dispositions relatives à l'évaluation aéromédicale devraient être révisées afin de garantir qu'elles tiennent dûment compte des effets dégénératifs du vieillissement sur les fonctions corporelles.

(13) Les modifications des exigences applicables aux certificats médicaux, aux examinateurs aéromédicaux et aux centres aéromédicaux, ainsi que les modifications relatives aux limites d'âge pour les pilotes participant à des missions de SMUH, devraient s'appliquer de façon différée afin de laisser aux autorités compétentes des États membres le temps nécessaire pour se préparer à leur mise en œuvre.

(14) L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne a élaboré un projet de règles de mise en œuvre qu'elle a présenté à la Commission accompagné de l'avis nº 05/2023, conformément à l'article 75, paragraphe 2, points b) et c), et à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.

(15) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 127, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

1) L'article 2 est modifié comme suit:

a) le point 3) est supprimé;

b) les points 3 *bis*) et 3 *ter*) suivants sont insérés:

«3 bis) "avion complexe", un avion qui répond à l'une des caractéristiques suivantes:

i) avoir une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg;

ii) être certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf;

iii) être certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal de deux pilotes;

iv) être équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur;

3 ter) "hélicoptère complexe", un hélicoptère qui répond à l'une des caractéristiques suivantes:

i) avoir une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 3 175 kg;

ii) être certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf;

iii) être certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal de deux pilotes;»;

c) les points 8 *bis*) et 8 *ter*) suivants sont insérés:

«8*bis*) "avion SEP", un avion monopilote monomoteur pour lequel aucune qualification de type n'est requise et dont l'unité de propulsion axiale unique est actionnée par une commande de poussée unique et répond à l'une des motorisations suivantes:

a) un moteur à pistons;

b) une motorisation électrique qui, si les spécifications arrêtées à la suite du processus de certification mené conformément au règlement (UE) nº 748/2012 le prévoient, peut se composer de plusieurs moteurs électriques;

c) une motorisation hybride combinant moteur à piston et moteur électrique, si les spécifications arrêtées à la suite du processus de certification mené conformément au règlement (UE) nº 748/2012 le prévoient;

8 *ter*) "hélicoptère SEP", un hélicoptère monopilote monomoteur équipé d'un moteur à pistons;».

2) À l'article 3, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Sans préjudice du règlement délégué (UE) 2020/723 de la Commission (*), les pilotes d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points b) i) et b) ii), du règlement (UE) 2018/1139 respectent les exigences techniques et les procédures administratives énoncées dans les annexes I et IV du présent règlement.

(*) èglement délégué (UE) 2020/723 de la Commission du 4 mars 2020 établissant des règles détaillées concernant l'acceptation de la certification des pilotes par les pays tiers et modifiant le règlement (UE) nº 1178/2011 (JO L 170 du 2.6.2020, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2020/723/oj).».

3) L'article 3 *bis* suivant est inséré:

«*Article 3 bis*

Mesures transitoires pour les protocoles d'évaluation médicale appliqués conformément au point ARA.MED.330 de l'annexe VI (partie ARA) et certificats médicaux délivrés sur la base de ces protocoles

1. Les autorités compétentes participant à des protocoles d'évaluation médicale ou souhaitant adhérer à un protocole d'évaluation médicale existant, conformément au point ARA.MED.330 de l'annexe VI (partie ARA) applicable avant le 13 février 2025, peuvent continuer à appliquer le protocole concerné ou y adhérer jusqu'à la fin de sa validité, si celle-ci a été déterminée avant le 13 août 2024.

2. Les titulaires de certificats médicaux délivrés conformément aux protocoles d'évaluation médicale visés au paragraphe 1 peuvent exercer les privilèges de leur licence de pilote sur la base de leurs certificats médicaux tant que le protocole d'évaluation médicale pertinent continue de s'appliquer conformément au paragraphe 1.».

4) À l'article 4, paragraphe 7, point b), le point iii) est remplacé par le texte suivant:

«iii) les avions et les hélicoptères SEP dont la masse maximale au décollage ne dépasse pas 2 000 kg;».

5) L'article 4 *nonies* suivant est inséré:

«*Article 4 nonies*

Mesures transitoires pour les titulaires d'une qualification de vol en montagne

Les titulaires d'une qualification de vol en montagne qui a été délivrée avant le 13 août 2024 et dont la date d'expiration a été mentionnée conformément au point FCL.815 de l'annexe I devront, pour continuer à exercer leurs privilèges après cette date, prendre les mesures suivantes:

a) faire redélivrer leur qualification de vol en montagne par l'autorité compétente sans date d'expiration;

b) se conformer au point FCL.815 d) de l'annexe I, sauf s'ils ont revalidé leur qualification de montagne au cours des 2 années précédentes conformément au point FCL.815 e) de l'annexe I applicable jusqu'au 12 août 2024.».

6) L'annexe I est modifiée conformément à l'annexe I du présent règlement.

7) L'annexe IV est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement.

8) L'annexe VI est modifiée conformément à l'annexe III du présent règlement.

9) L'annexe VII est modifiée conformément à l'annexe IV du présent règlement.

10) L'annexe VIII est modifiée conformément à l'annexe V du présent règlement.

Article 2

Le règlement (UE) nº 965/2012 est modifié comme suit:

1) L'annexe III (partie ORO) est modifiée conformément à l'annexe VI du présent règlement.

2) L'annexe V (partie SPA) est modifiée conformément à l'annexe VII du présent règlement.

Article 3

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

Les modifications suivantes s'appliquent à partir du 13 février 2025:

1) annexe I, point 7);

2) annexe II;

3) annexe III, points 6) à 18), 22) et 23);

4) annexe IV, points 2) à 9);

5) annexe VII.

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

Fait à Bruxelles, le 24 juillet 2024.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE I

Modifications de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) nº 1178/2011

L'annexe I est modifiée comme suit:

1) Au point FCL.015, le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) Le titulaire d'une licence délivrée conformément à la présente annexe (partie FCL) peut demander à l'autorité compétente désignée par un autre État membre un changement d'autorité compétente concernant toutes les licences détenues, conformément au point d). Les titulaires d'un certificat médical délivré conformément à l'annexe IV (partie MED) qui ne sont pas encore titulaires d'une licence de pilote sont autorisés à introduire une telle demande de changement d'autorité compétente concernant tous les dossiers médicaux conservés par l'autorité compétente.».

2) Au point FCL.020, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Un élève pilote ne volera pas en solo s'il ne remplit pas les conditions suivantes:

1) il est autorisé à le faire et est supervisé par un instructeur de vol;

2) avant de recevoir l'autorisation visée au point 1), il a acquis la compétence nécessaire pour exploiter en toute sécurité l'aéronef concerné pendant le vol solo prévu.».

3) Le point FCL.025 est modifié comme suit:

a) au point b), les points 4) et 5) sont remplacés par le texte suivant:

«4) Si les candidats à la délivrance d'une licence de pilote d'aéronef léger (LAPL), d'une licence de pilote privé (PPL) ou d'une qualification de base pour le vol aux instruments (Basic instrument rating — BIR) 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.

5) Avant de présenter à nouveau la totalité des sujets d'examen théorique, les candidats devront suivre une formation complémentaire auprès d'un DTO ou d'un ATO. La durée et le champ d'application de la formation nécessaire devront être déterminés par le DTO ou l'ATO sur la base des besoins des candidats.»;

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

«ii) dans le cadre de la délivrance d'une licence de pilote commercial, d'une licence de pilote en équipage multiple ou d'une qualification de vol aux instruments (IR), pour une durée de 36 mois;».

4) Au point FCL.035 b), le point 6) suivant est ajouté:

«6) Lorsque l'appendice 1 prévoit un crédit pour le sujet "communications", toutes les dispositions suivantes s'appliquent:

i) ce crédit n'est accordé pour les formations et les examens se rapportant à ce sujet que si les candidats, au cours d'examens théoriques antérieurs conformément au point ARA.FCL.300 de l'annexe VI, ont passé soit le sujet "communications" soit à la fois le sujet "communications en VFR" et le sujet "communications en IFR";

ii) les candidats qui ont passé uniquement le sujet "communications en VFR" ou uniquement le sujet "communications en IFR" doivent suivre une instruction théorique sur le sujet "communications", dont la durée peut être réduite sur la base d'une évaluation des candidats par l'ATO. Pour les candidats ayant passé le sujet "communications en VFR", les aspects purement liés à la communication en VFR peuvent être réduits. Pour les candidats ayant passé le sujet "communications en IFR", les aspects purement liés à la communication en IFR peuvent être réduits. En toute hypothèse, les candidats doivent passer l'examen théorique sur le sujet "communications".».

5) Au point FCL.045, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) Lors de tous ses vols en campagne en solo, un élève pilote devra être muni de la preuve qu'il est autorisé à voler, comme exigé au point FCL.020 a) 1).».

6) Au point FCL.060 b), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) en tant que copilote de relève en croisière, que s'il a accompli, au choix, au cours des 90 jours qui précèdent:

i) au moins trois secteurs en tant que copilote de relève en croisière sur le type d'aéronef concerné;

ii) une formation dont le contenu est déterminé par l'exploitant et qui comprend au moins trois secteurs en tant que copilote de relève en croisière dans un FSTD représentant le type concerné;

iii) une formation de maintien des compétences conformément à la sous-partie FC (ORO.FC) de l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) nº 965/2012;

iv) un contrôle de compétences pour les copilotes de relève en croisière conformément à l'appendice 9.».

7) Au point FCL.065, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) 60-64 ans. Avions et hélicoptères. Le titulaire d'une licence de pilote qui a atteint l'âge de 60 ans ne pourra agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial que s'il fait partie d'un équipage multipilote. Par dérogation, ces titulaires sont autorisés à agir en tant que pilotes d'un aéronef effectuant des opérations de service médical d'urgence par hélicoptère monopilote conformément au règlement (UE) nº 965/2012, à condition de satisfaire aux exigences applicables établies à cette fin dans ledit règlement et à l'annexe IV (partie MED) du présent règlement.».

8) Le point FCL.115 est remplacé par le texte suivant:

«**FCL.115 LAPL — Cours de formation**

a) Les candidats à une LAPL devront suivre un cours de formation auprès d'un DTO ou d'un ATO. Ce cours de formation devra comprendre:

1) une instruction théorique et une instruction au vol correspondant aux privilèges de la LAPL demandée;

2) de plus, pour la LAPL(H), les éléments de formation obligatoires pour le type d'hélicoptère concerné, comme défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies selon l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012.

b) L'instruction théorique et l'instruction au vol peuvent être achevées auprès d'un DTO ou d'un ATO différent de celui avec lequel les candidats ont commencé leur formation.

c) Pour la formation au privilège de classe d'avion SEP (mer), les éléments de la section B (Exigences particulières pour la catégorie d'avion), point 7 (Qualification de classe — mer) de l'appendice 9 seront pris en considération.

d) Les candidats à une LAPL peuvent recevoir des crédits pour une formation PPL antérieure qu'ils ont suivie conformément à la sous-partie C dans la même catégorie d'aéronef, sur la base d'une évaluation du candidat effectuée par l'ATO ou le DTO responsable du cours de formation LAPL. En tout état de cause, les candidats doivent satisfaire aux exigences en matière d'expérience énoncées aux points FCL.110.A a) ou FCL.110.H a), selon le cas.».

9) Au point FCL.105.A, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) *Privilèges*

Les privilèges d'un titulaire d'une LAPL pour avion permettent d'agir en tant que PIC sur des avions SEP (terre), des avions SEP (mer) ou des TMG ayant une masse maximale certifiée au décollage ne dépassant pas 2 000 kg, transportant trois passagers au maximum, de manière à ce qu'il ne se trouve jamais plus de quatre personnes à bord de l'aéronef.».

10) Au point FCL.110.A, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) Obtention de crédits. Les candidats ayant une expérience antérieure en tant que PIC peuvent obtenir les crédits correspondant aux exigences figurant au point a) moyennant le respect de conditions suivantes:

1) l'étendue du crédit sera décidée par le DTO ou l'ATO auprès duquel le pilote suit le cours de formation, sur la base d'un vol d'appréciation, mais en aucun cas:

i) ne devra dépasser le temps de vol total en tant que PIC;

ii) ne devra dépasser 50 % des heures requises au point a);

iii) n'inclura les exigences figurant au point a) 2);

2) une expérience antérieure en tant que PIC dans des aéronefs 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 peut être prise en considération, à condition que les aéronefs correspondent à la définition de la catégorie d'aéronef concernée en vertu de la présente annexe (partie FCL).».

11) Au point FCL.135.A, les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:

«a) Les candidats à une LAPL(A) se verront délivrer les privilèges correspondant à la classe d'avions ou de TMG utilisés pour présenter l'examen pratique. Pour étendre leurs privilèges à une autre classe, les titulaires d'une LAPL(A) devront accomplir, dans cette autre classe, l'ensemble de ce qui suit:

1) 3 heures d'instruction au vol, comportant:

i) 10 décollages et atterrissages en double commande;

ii) 10 décollages et atterrissages en solo supervisés;

2) un examen pratique pour démontrer un niveau adéquat de compétences dans la nouvelle classe. Au cours de l'examen pratique, le candidat devra également démontrer à l'examinateur un niveau adéquat de connaissances théoriques pour l'autre classe dans les sujets suivants:

i) procédures opérationnelles;

ii) performance et préparation du vol;

iii) connaissance générale de l'aéronef.

b) Afin d'étendre les privilèges à une autre variante au sein d'une classe, le pilote devra suivre une formation traitant des différences ou une formation de familiarisation. La formation traitant des différences sera inscrite dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent, et sera signée par l'instructeur. Lors de l'extension des privilèges de classe d'avions SEP à une variante équipée d'un autre type de moteur visé à l'article 2, point 8 *bis*), la formation aux différences consistera en une instruction au vol en double commande et en une instruction théorique qui comprendra, en ce qui concerne cet autre type de moteur et les systèmes d'aéronefs connexes, au moins tous les sujets suivants:

1) procédures opérationnelles;

2) performance et préparation du vol;

3) connaissance générale de l'aéronef.».

12) Le point FCL.140.A est modifié comme suit:

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

«1) avoir effectué au moins 12 heures de vol en tant que PIC ou en vol en double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur, y compris:

i) 12 décollages et atterrissages;

ii) un cours de remise à niveau d'au moins 1 heure de temps de vol total avec un instructeur, et à la satisfaction de celui-ci, qui sélectionne les exercices de vol qui permettront au candidat de remettre à niveau ses compétences pour exploiter l'aéronef en toute sécurité et appliquer les procédures normales, anormales et d'urgence;»;

b) les points c) et d) suivants sont ajoutés:

«c) Les titulaires d'une LAPL(A) ayant des privilèges pour avions SEP qui, conformément au point FCL.135.A b), ont étendu leurs privilèges à une variante équipée d'un type de moteur différent visé à l'article 2, point 8 *bis*), s'ils n'ont pas piloté cette variante au cours des 2 années précédentes, devront accomplir sur cette variante, avant d'exercer leurs privilèges sur cette variante, au choix:

1) une formation aux différences complémentaire conformément au point FCL.135.A b);

2) un contrôle de compétences;

3) une formation de remise à niveau conformément au point FCL.140.A a) 1) ii).

d) Les vols en double commande, les vols sous supervision visés dans la phrase introductive du point a) 1), la formation de remise à niveau visée au point a) 1) ii) et au point c) 3) et le contrôle de compétences visé au point a) 2) et au point c) 2) seront inscrits dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent, et seront signés par l'instructeur ou l'examinateur, selon le cas.».

13) Au point FCL.110.H, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Obtention de crédits. Les candidats ayant une expérience antérieure en tant que PIC peuvent obtenir les crédits correspondant aux exigences figurant au point a) moyennant le respect de conditions suivantes:

1) l'étendue du crédit sera décidée par le DTO ou l'ATO auprès duquel le pilote suit le cours de formation, sur la base d'un vol d'appréciation, mais en aucun cas:

i) ne devra dépasser le temps de vol total en tant que PIC;

ii) ne devra dépasser 50 % des heures requises au point a);

iii) n'inclura les exigences figurant au point a) 2);

2) une expérience antérieure en tant que PIC dans des aéronefs qui font l'objet d'une décision d'un État membre prise conformément à l'article 2, paragraphe 8, point b), du règlement (UE) 2018/1139 ou qui relèvent du champ d'application de l'annexe I dudit règlement peut être prise en considération, à condition que les aéronefs correspondent à la définition de la catégorie d'hélicoptère en vertu de la présente annexe (partie FCL).».

14) Au point FCL.135.H, les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:

«a) Les candidats à une LAPL(H) se verront délivrer les privilèges correspondant au type d'hélicoptère spécifique utilisé pour présenter l'examen pratique. Pour étendre leurs privilèges à un autre type d'hélicoptère, les titulaires d'une LAPL(H) devront accomplir, dans cet autre type, l'ensemble de ce qui suit:

1) sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012, au moins 5 heures d'instruction au vol, comportant:

i) 15 décollages, approches et atterrissages en double commande;

ii) 15 décollages, approches et atterrissages en solo supervisés;

2) un examen pratique ayant pour but de démontrer un niveau approprié de compétences dans le nouveau type. Au cours de l'examen pratique, le candidat devra également démontrer à l'examinateur un niveau adéquat de connaissances théoriques pour l'autre type dans les sujets suivants:

i) procédures opérationnelles;

ii) performance et préparation du vol;

iii) connaissance générale de l'aéronef.

b) Avant que le titulaire d'une LAPL(H) ne puisse exercer les privilèges de la licence sur d'autres variantes d'un hélicoptère que celle utilisée pour l'examen pratique, le pilote devra suivre une formation aux différences ou une formation de familiarisation, comme défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012. La formation aux différences sera inscrite dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent, et sera signée par l'instructeur.».

15) Le point FCL.140.H est remplacé par le texte suivant:

«FCL.140.H LAPL(H) — Exigences en matière d'expérience récente

a) Les titulaires d'une LAPL(H) n'exerceront les privilèges de leur licence sur un type spécifique que si, dans le type concerné, ils ont, au cours des 12 derniers mois, au choix:

1) accompli à la fois:

i) au moins 6 heures de vol sur des hélicoptères de ce type en tant que PIC ou volé en double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur, y compris 6 décollages, approches et atterrissages;

ii) un cours de remise à niveau d'au moins 1 heure de temps de vol total avec un instructeur, et à la satisfaction de celui-ci, qui sélectionne les exercices de vol qui permettront au candidat de remettre à niveau ses compétences pour exploiter l'aéronef en toute sécurité et appliquer les procédures normales, anormales et d'urgence;

2) réussi un contrôle des compétences avec un examinateur sur le type spécifique avant de pouvoir reprendre l'exercice des privilèges de leur licence. Le programme de contrôle des compétences sera basé sur l'examen pratique de la LAPL(H).

b) Les candidats peuvent décider de suivre la formation de remise à niveau visée au point a) 1) ii) sur l'aéronef ou sur un FSTD représentant le type concerné, ou sur une combinaison des deux.

c) Les vols en double commande, les vols sous supervision visés au point a) 1) i), la formation de remise à niveau visée au point a) 1) ii) et le contrôle de compétences visé au point a) 2) seront inscrits dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent, et seront signés par l'instructeur ou l'examinateur, selon le cas.».

16) Au point FCL.205.A b), les points 2) et 3) sont remplacés par le texte suivant:

«2) conduire des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les licences visées au point 1);

3) la formation, l'examen et les contrôles relatifs aux qualifications ou autorisations liées à la licence de l'instructeur ou de l'examinateur, selon le cas.».

17) Au point FCL.210.A, les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:

«a) Les candidats à une PPL(A) devront avoir effectué au moins 45 heures d'instruction au vol sur avions ou TMG, dont 5 heures peuvent avoir été effectuées sur un FSTD, avec au moins:

1) 25 heures d'instruction au vol en double commande;

2) 10 heures de vol en solo supervisé, comportant au minimum 5 heures de vol en campagne en solo avec au moins un vol en campagne d'un minimum de 270 km (150 NM), au cours duquel un atterrissage avec arrêt complet doit être effectué sur deux aérodromes autres que l'aérodrome de départ.

Les candidats peuvent effectuer le temps de vol d'un cours de formation pour la qualification de vol de nuit conformément au point FCL.810 a) 1) ii) en l'intégrant dans les 45 heures d'instruction au vol, à condition que, avant de commencer la formation à la qualification de vol de nuit, ils aient suivi une formation de base au vol aux instruments.

b) Exigences particulières pour les candidats ayant suivi une formation LAPL(A). Les candidats à une PPL(A) recevront les crédits associés à leur formation LAPL(A) antérieure et se verront délivrer une PPL(A) à condition qu'au total la formation LAPL(A) et la formation PPL(A) qu'ils ont accomplies respectent les exigences en matière d'expérience visées au point a). Toutefois, dans ce cas, l'ensemble des dispositions suivantes s'appliquent:

1) si les candidats sont déjà titulaires d'une LAPL(A), l'ensemble des dispositions suivantes s'appliquent, à condition que les candidats aient accompli au moins 45 heures de temps de vol total sur avions ou TMG:

i) l'exigence énoncée dans la phrase introductive du point a) est réduite à 40 heures d'instruction au vol;

ii) l'exigence énoncée au point a) 1) est réduite à 21 heures d'instruction au vol en double commande;

2) les candidats devront avoir accompli au moins l'ensemble de ce qui suit avec un instructeur qualifié pour dispenser une instruction en vue d'une PPL(A):

i) 5 heures d'instruction au vol en double commande;

ii) le temps de vol en solo spécifié au point a) 2).».

18) Au point FCL.205.H b), les points 2) et 3) sont remplacés par le texte suivant:

«2) conduire des examens pratiques et des contrôles de compétences pour les licences visées au point 1);

3) la formation, l'examen et les contrôles relatifs aux qualifications ou autorisations liées à la licence de l'instructeur ou de l'examinateur, selon le cas.».

19) Le point FCL.210.H est modifié comme suit:

a) au point a), la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«Les candidats à une PPL(H) devront avoir à leur actif au moins 45 heures d'instruction au vol sur hélicoptères, dont cinq heures peuvent avoir été accomplies dans un FSTD, avec au moins:»;

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

«b) Exigences particulières pour les candidats ayant suivi une formation LAPL(H). Les candidats à une PPL(H) recevront les crédits associés à leur formation LAPL(H) antérieure et se verront délivrer une PPL(H) à condition qu'au total la formation LAPL(H) et la formation PPL(H) qu'ils ont accomplies respectent les exigences en matière d'expérience visées au point a).».

20) Au point FCL.205.As b), les points 2) et 3) sont remplacés par le texte suivant:

«2) conduire des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la licence visée au point 1);

3) la formation, l'examen et les contrôles relatifs aux qualifications ou autorisations liées à la licence de l'instructeur ou de l'examinateur, selon le cas.».

21) Le point FCL.325.A est remplacé par le texte suivant:

«FCL.325.A CPL(A) — Exigences particulières pour les candidats titulaires d'une MPL

a) Les candidats à une CPL(A) qui sont titulaires d'une MPL devront avoir effectué sur avions:

1) 70 heures de vol de l'une des manières suivantes:

i) en tant que PIC;

ii) constituées d'au moins 10 heures en tant que PIC et du temps de vol additionnel en tant que PIC sous supervision (PICUS).

De ces 70 heures, 20 heures seront du temps de vol en VFR en campagne en tant que PIC ou du temps de vol en campagne comportant au moins 10 heures en tant que PIC et 10 heures en tant que PICUS. Elles incluront un vol en VFR en campagne d'au moins 540 km (300 NM), accompli en tant que PIC, au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur deux aérodromes différents;

2) les éléments du cours modulaire CPL(A) comme spécifié au chapitre E, point 10 a), et au point 11 de l'appendice 3;

3) l'examen pratique de la CPL(A), conformément au point FCL.320.

b) Lorsqu'ils se voient délivrer une CPL conformément au point a), les candidats sont soumis aux conditions suivantes:

1) satisfaire aux exigences du point FCL.405.A c) pour que les privilèges de leur IR(A) soient étendus aux exploitations monopilotes sur avions;

2) voir les privilèges de leurs qualifications de type restreints à l'exercice des privilèges d'un copilote uniquement. Cette restriction sera levée si les candidats effectuent un contrôle de compétences pour le type concerné conformément à l'appendice 9 en tant que PIC.».

22) Au point FCL.405.A, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Sur demande, les titulaires d'une MPL:

1) se voient délivrer les privilèges supplémentaires du titulaire d'une PPL(A) à condition de satisfaire aux exigences de la PPL(A) spécifiées dans la sous-partie C;

2) voient remplacer leur MPL par une CPL(A) à condition de satisfaire aux exigences spécifiées au point FCL.325.A.».

23) Au point FCL.510.A c), le point 3) suivant est ajouté:

«3) Les titulaires d'une qualification de type restreinte délivrée conformément au point FCL.720.A c) recevront des crédits correspondant au temps de vol qu'ils sont accompli en exerçant les privilèges de cette qualification de type à concurrence d'un maximum de 250 heures.».

24) Le point FCL.710 est modifié comme suit:

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

«a) Les pilotes devront suivre une formation aux différences ou une formation de familiarisation afin d'étendre leurs privilèges à une autre variante d'aéronef au sein d'une qualification de classe ou de type ou, dans le cas du point FCL.710 d) 1) de la présente annexe, afin de maintenir ces privilèges. Dans le cas de variantes au sein d'une qualification de classe ou de type, la formation aux différences ou la formation de familiarisation devra inclure les éléments pertinents définis dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012, le cas échéant. Lors de l'extension des privilèges d'une qualification de classe d'avions SEP à une variante équipée d'un autre type de moteur visé à l'article 2, point 8 *bis*), du présent règlement, la formation aux différences consistera en une instruction au vol en double commande et en une instruction théorique qui comprendra, en ce qui concerne cet autre type de moteur et les systèmes d'aéronefs connexes, au moins tous les sujets suivants:

1) connaissance générale de l'aéronef;

2) procédures opérationnelles;

3) performance et préparation du vol.»;

b) les points c) et d) sont remplacés par le texte suivant:

«c) Nonobstant l'exigence du point b), la formation aux différences pour les aéronefs suivants peut être dispensée par un instructeur dûment qualifié, sauf disposition contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012:

1) avions nécessitant une qualification de classe:

i) TMG;

ii) avions SEP;

iii) avions MEP;

iv) avions SEP, à l'exception des avions SET complexes ou hautes performances;

2) hélicoptères monomoteurs dont la masse maximale au décollage ne dépasse pas 3 175 kg.

d) Les pilotes qui, après avoir étendu leurs privilèges à une autre variante au sein d'une qualification de classe ou de type conformément au présent point, n'ont pas piloté cette variante au cours des 2 années précédentes devront, avant d'exercer leurs privilèges dans cette variante, effectuer dans cette variante, au choix:

1) une formation aux différences complémentaire conformément aux points a) et b) ou, le cas échéant, c);

2) un contrôle de compétences;

3) dans le cas d'une variante au sein de la qualification de classe SEP équipée d'un type de moteur particulier visé à l'article 2, point 8 *bis*), une formation de remise à niveau conformément au point FCL.740.A b) 1) ii) C).»;

c) le point d *bis*) suivant est inséré:

«d bis) Le point FCL.710 d), ne s'applique pas aux variantes au sein de la qualification de classe TMG et aux variantes au sein de la qualification de classe SEP équipées du même type de moteur visé à l'article 2, point 8 *bis*), du présent règlement.».

25) Le point FCL.725 est modifié comme suit:

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

«a) Cours de formation. Un candidat à une qualification de classe ou de type devra accomplir un cours de formation auprès d'un ATO. Un candidat à une qualification de classe d'avion SEP ne présentant pas de hautes performances, à une qualification de classe de TMG ou à une qualification de type d'hélicoptère monomoteur visé au point DTO.GEN.110 a) 2) c) de l'annexe VIII (partie DTO) du présent règlement pourra suivre le cours de formation auprès d'un DTO. Le cours de formation de qualification de type devra inclure les éléments de formation obligatoires pour le type concerné, comme défini dans les données d'adéquation opérationnelle établies selon l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012.»;

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

«d) Exploitations monopilotes et multipilotes sur aéronef monopilote – qualifications de type

1) Les privilèges des titulaires d'une qualification de type pour un aéronef monopilote comprennent les privilèges pour piloter l'aéronef en exploitation monopilote et en exploitation multipilote. Toutefois, ces titulaires n'exercent ces privilèges pour une forme d'exploitation particulière que s'ils satisfont à l'ensemble des conditions suivantes:

i) ils ont suivi avec succès une formation au vol pour la forme d'exploitation concernée sur le type d'aéronef pertinent conformément à l'appendice 9 de la présente annexe, sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012. Cette formation au vol pour une forme particulière d'exploitation sera soit incluse dans la formation de qualification initiale de type suivie auprès d'un ATO, soit, après la délivrance initiale de la qualification de type, suivie sous la forme d'une formation supplémentaire auprès de, au choix:

A) un ATO;

B) un organisme qui est soumis aux exigences de l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) nº 965/2012 et qui est autorisé à dispenser une telle formation sur la base d'un agrément ou d'une déclaration;

ii) ils ont accompli un examen pratique ou un contrôle de compétences:

A) pour les exploitations monopilotes, de l'une des manières suivantes:

1) en exploitation monopilote;

2) en exploitation multipilote avec des éléments supplémentaires pour les exploitations monopilotes, comme spécifié à l'appendice 9;

B) pour les exploitations multipilotes, en exploitation multipilote;

iii) en outre, en cas d'exploitations multipilotes sur aéronef monopilote:

A) ils satisfont aux exigences spécifiées dans:

1) le point FCL.720.A b) 4) ou le point FCL.720.H a) 2), selon le cas;

2) le point FCL.720.A b) 5), pour les avions monopilotes, avant le début de la formation au vol en exploitation multipilote conformément au point FCL.725 d) 1) i);

B) ils exercent leurs privilèges uniquement auprès d'un organisme soumis à l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) nº 965/2012.

2) Lorsque les candidats à la délivrance initiale d'une qualification de type pour aéronef monopilote suivent uniquement la formation au vol et l'examen pratique en exploitation multipilote, la délivrance de la qualification de type sera assortie d'une restriction aux exploitations multipilotes. Cette restriction est levée lorsque les candidats suivent, conformément à l'appendice 9, une formation supplémentaire et un contrôle de compétences comprenant les éléments nécessaires aux exploitations monopilotes.

Dans tous les autres cas, la forme d'exploitation ne sera pas inscrite sur la licence.»;

c) les points d *bis*) et d *ter*) suivants sont insérés:

«d bis) Exploitations monopilotes et multipilotes — qualifications de classe d'avion

Les privilèges des titulaires d'une qualification de classe pour un avion monopilote comprennent les privilèges pour piloter l'avion en exploitation multipilote, à condition que ces titulaires:

1) respectent les exigences énoncées:

i) au point FCL.720.A b) 4);

ii) au point FCL.720.A b) 5), avant le début de la formation au vol en exploitation multipilote conformément au point FCL.725 d *bis*) 2);

2) aient suivi une formation au vol et réussi un contrôle de compétences pour les exploitations multipilotes dans la classe d'avion concernée conformément à la section B, point 5 g), de l'appendice 9, auprès d'un organisme spécifié au point FCL.725 d) 1) i); et

3) exercent leurs privilèges uniquement auprès d'un organisme soumis à l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) nº 965/2012.

Les privilèges supplémentaires pour les exploitations multipilotes dans une classe d'avion monopilote ne seront pas inscrits sur la licence.

d ter) Si un examen pratique ou un contrôle de compétences pour une qualification de classe ou de type d'aéronef monopilote est effectué dans l'un des modes d'exploitation suivants, la ou les formes d'exploitation dans lesquelles cet examen pratique ou ce contrôle de compétences est effectué seront consignées dans le journal de bord des candidats et signées par l'examinateur:

1) exploitations multipilotes;

2) exploitations monopilotes et multipilotes.».

26) Au point FCL.740 b) 1), les points ii) et iii) sont remplacés par le texte suivant:

«ii) un DTO ou un ATO, si la qualification arrivée à échéance était une qualification de classe d'avion SEP 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 SEP ne présentant pas de hautes performances ou une qualification de classe de TMG;».

27) Le point FCL.720.A est modifié comme suit:

a) au point a), les deux alinéas entre le titre «a) Avions monopilotes» et le titre «1. les avions monopilotes multimoteurs» sont supprimés;

b) au point b) 5), le point i) est remplacé par le texte suivant:

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

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

«c) Nonobstant les dispositions du point FCL.720.A b), les candidats qui satisfont aux exigences de la section B, point 6) i), de l'appendice 9 se voient délivrer une qualification de type avec des privilèges limités pour un avion multipilote qui permet aux titulaires de cette qualification d'agir en tant que copilotes de relève en croisière au-dessus du niveau de vol. 200, à condition que deux autres membres d'équipage possèdent une qualification de type conformément au point FCL.720.A b).

Pour obtenir la levée de la restriction, les candidats doivent respecter l'ensemble des exigences suivantes:

1) se soumettre à une évaluation auprès d'un ATO qui détermine leurs besoins de formation en vue de la levée de la restriction;

2) sur la base de l'évaluation visée au point 1), suivre, auprès de cet ATO, une formation qui doit leur permettre d'atteindre le niveau de compétence nécessaire pour exploiter l'aéronef en toute sécurité;

3) à l'issue de la formation visée au point 2), effectuer un examen pratique conformément à l'appendice 9;

4) à l'issue de l'examen pratique visé au point 3), satisfaire à l'une des conditions suivantes:

i) se conformer au point ORO.FC.220 e) de l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) nº 965/2012, à condition de satisfaire aux exigences en matière d'expérience visées au point FCL.730.A de la présente annexe;

ii) effectuer une formation au vol à bord de l'aéronef, comprenant les manœuvres au décollage, à l'atterrissage et à la remise des gaz.».

28) Au point FCL.725.A, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) pour les avions complexes non hautes performances monopilotes, les avions complexes hautes performances monopilotes et les avions multipilotes: les cours de formation devront inclure une instruction théorique à l'UPRT et une instruction au vol adaptées aux spécificités de la classe ou du type concerné. Pour l'instruction au vol, des FSTD peuvent être utilisés conformément à la section A, point 18, de l'appendice 9.».

29) Au point FCL.730.A a), les points 1) et 2) sont remplacés par le texte suivant:

«1) si un FFS qualifié pour le niveau CG, C ou C intermédiaire est utilisé pendant le cours:

i) dans le cas des copilotes de relève en croisière, 1 500 heures de vol;

ii) dans tous les autres cas, 1 500 heures de vol ou 250 étapes;

2) si un FFS qualifié pour le niveau DG ou D est utilisé pendant le cours:

i) dans le cas des copilotes de relève en croisière, 750 heures de vol;

ii) dans tous les autres cas, 500 heures de vol ou 100 étapes.».

30) Le point FCL.740.A b) est modifié comme suit:

a) le point 1) est modifié comme suit;

i) la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«Qualifications de classe d'avion SEP et qualifications de classe de TMG. Pour la prorogation des qualifications de classe d'avion SEP ou des qualifications de classe de TMG, les candidats devront:»;

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

«ii) au cours des 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification, accomplir 12 heures de vol dans la classe concernée, dont:

A) 6 heures en tant que PIC;

B) 12 décollages et 12 atterrissages,

C) un cours de remise à niveau d'au moins 1 heure de temps de vol total avec un instructeur de vol (FI) ou un instructeur de qualification de classe (CRI), et à la satisfaction de ceux-ci, qui sélectionnent les exercices de vol qui permettront au candidat de remettre à niveau ses compétences pour exploiter l'aéronef en toute sécurité et appliquer les procédures normales, anormales et d'urgence;»; Les candidats seront exemptés de cette formation de remise à niveau s'ils ont réussi, au choix, pour toute classe ou tout type d'avion:

1) un contrôle de compétences pour la qualification de classe ou de type;

2) un examen pratique;

3) une évaluation pratique EBT;

4) une évaluation des compétences.»;

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

«2) Lorsque les candidats sont titulaires à la fois d'une qualification de classe d'avion SEP (terre) et d'une qualification de classe de TMG, ils peuvent satisfaire aux exigences du point 1) dans l'une des classes ou une association de ces classes et obtenir la prorogation des deux qualifications.»;

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

«4) Lorsque les candidats sont titulaires à la fois d'une qualification de classe d'avion SEP (terre) et d'une qualification de classe d'avion SEP (mer), ils peuvent satisfaire aux exigences du point 1) ii) dans l'une des classes ou une association de ces classes et remplir ces exigences pour les deux qualifications. Au moins 1 heure du temps de vol en tant que PIC requis et 6 des 12 décollages et des 12 atterrissages requis devront être effectués dans chaque classe.».

31) Au point FCL.745.A a), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) 3 heures d'instruction au vol en double commande avec un instructeur de vol sur avions FI(A) qualifié conformément au point FCL.915 e) et consistant en un cours avancé sur l'UPRT à bord d'un avion qualifié pour la formation. Le temps de vol qui ne comprend pas de cours avancé sur l'UPRT mais est utilisé pour se rendre sur le site de formation UPRT ou en revenir n'est pas pris en compte dans ces 3 heures.».

32) Le point FCL.740.H est remplacé par le texte suivant:

«FCL.740.H Prorogation des qualifications de type — hélicoptères

a) Prorogation. Pour la prorogation des qualifications de type d'hélicoptères, les candidats devront satisfaire à l'un des critères suivants, selon le cas:

1) ils procèdent aux formalités suivantes:

i) au cours de la période de validité de la qualification de type, effectuer au moins 2 heures en tant que pilote dans le type d'hélicoptère concerné;

ii) dans les 3 mois précédant immédiatement la date d'expiration de la qualification de type, réussir un contrôle de compétences:

A) qui est effectué conformément à l'appendice 9 dans le type d'hélicoptère concerné ou dans un FSTD représentant ce type;

B) dont la durée peut être comptabilisée dans le temps de vol visé au point i);

2) pour les qualifications de type d'hélicoptère monomoteur ayant une masse maximale au décollage ne dépassant pas 3 175 kg, ils doivent remplir l'une des conditions suivantes:

i) se conformer au point a) 1);

ii) accomplir, dans le type d'hélicoptère concerné, les deux formalités suivantes:

A) au cours de la période de validité de la qualification de type, au moins 6 heures en tant que PIC;

B) dans les trois mois précédant immédiatement la date d'expiration de la qualification, un cours de remise à niveau d'au moins 1 heure de temps de vol total avec un instructeur, et à la satisfaction de celui-ci, qui sélectionne les exercices de vol qui permettront au candidat de remettre à niveau ses compétences pour exploiter l'aéronef en toute sécurité et appliquer les procédures normales, anormales et d'urgence. Les candidats peuvent décider de suivre la formation de remise à niveau sur l'aéronef ou sur un FSTD représentant le type concerné, ou sur une combinaison des deux.

b) Lorsque les candidats sont titulaires de plus d'une qualification de type pour des hélicoptères SEP, ils peuvent obtenir la prorogation de toutes les qualifications de type concernées en effectuant le contrôle de compétences conformément au point a) 1) ii) ou en accomplissant la formation de remise à niveau conformément au point a) 2) ii) B) sur seulement un des types concernés pour lesquels ils ont la qualification, pour autant qu'ils aient accompli l'un des temps de vol suivants en tant que PIC sur chacun des autres types concernés au cours de la période de validité:

1) s'ils ont effectué un contrôle de compétences conformément au point a) 1) ii), au moins 2 heures;

2) s'ils ont accompli une formation de remise à niveau conformément au point a) 2) ii) B), au moins 6 heures.

Le contrôle de compétences ou la formation de remise à niveau, selon le cas, s'effectuera à chaque fois sur un type différent. La nouvelle période de validité de toutes les qualifications de type prorogées conformément au présent point devra commencer en même temps que la période de validité de la qualification de type pour laquelle le contrôle de compétences ou la formation de remise à niveau sont effectués.

c) Lorsque les candidats sont titulaires de plus d'une qualification de type pour des hélicoptères SET ayant une masse maximale certifiée au décollage ne dépassant pas 3 175 kg, ils peuvent obtenir la prorogation de toutes les qualifications de type concernées en effectuant le contrôle de compétences conformément au point a) 1) ii) ou en accomplissant la formation de remise à niveau conformément au point a) 2) ii) B) sur seulement un des types concernés pour lesquels ils ont la qualification, pour autant qu'ils aient accompli toutes les formalités suivantes:

1) 300 heures en tant que PIC sur hélicoptères;

2) 15 heures sur chacun des types pour lesquels ils sont titulaires d'une qualification;

3) l'un des temps de vol suivants en tant que PIC sur chacun des autres types concernés au cours de la période de validité:

i) s'ils ont effectué un contrôle de compétences conformément au point a) 1) ii), au moins 2 heures;

ii) s'ils ont accompli une formation de remise à niveau conformément au point a) 2) ii) B), au moins 6 heures.

Le contrôle de compétences sera à chaque fois exécuté sur un type différent; La nouvelle période de validité de toutes les qualifications de type prorogées conformément au présent point devra commencer en même temps que la période de validité de la qualification de type pour laquelle le contrôle de compétences ou la formation de remise à niveau sont accomplis.

d) Les candidats qui réussissent un examen pratique en vue de la délivrance d'une qualification de type supplémentaire ou un contrôle de compétences en vue du renouvellement d'une qualification de type devront obtenir une prorogation pour les qualifications de type concernées qu'ils détiennent déjà dans les groupes communs, comme indiqué aux points b) et c).

La nouvelle période de validité de toutes les qualifications de type prorogées conformément au présent point devra commencer en même temps que la période de validité de la qualification de type pour laquelle l'examen pratique ou le contrôle de compétences sont accomplis.

e) La prorogation d'une IR(H), si une telle qualification est détenue, peut être combinée avec un contrôle de compétences pour la prorogation d'une qualification de type.

f) Les candidats qui ne sont pas reçus à toutes les sections d'un contrôle de compétences avant la date d'expiration de la qualification de type ne pourront pas exercer les privilèges de cette qualification tant qu'ils n'auront pas réussi le contrôle de compétences. Dans le cas des points b) et c), les candidats n'exerceront leurs privilèges dans aucun des types.».

33) Au point FCL.810 a), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) Lorsque des candidats sont titulaires tant d'une qualification de classe d'avion SEP (terre) que d'une qualification de classe de TMG, ils peuvent remplir les exigences du point 1) dans l'une des classes ou les deux.».

34) Le point FCL.815 est modifié comme suit:

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

«d) Afin d'exercer les privilèges de la qualification de vol en montagne, le titulaire de la qualification devra, au cours des 2 dernières années, avoir rempli l'une des conditions suivantes:

1) avoir effectué au moins six atterrissages sur une surface désignée comme nécessitant une qualification de vol en montagne;

2) avoir réussi un contrôle de compétences satisfaisant aux exigences du point c). L'exécution du contrôle de compétences sera inscrite dans le carnet du pilote et signée par l'examinateur responsable.»;

b) les points e) et f) sont supprimés.

35) Le point FCL.820 b) est modifié comme suit:

a) la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«L'obligation de détenir une qualification pour les essais en vol établie au point a) ne s'appliquera qu'aux essais en vol menés sur:»;

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

«ii) aux normes du code de navigabilité CS-23 ou à des codes de navigabilité équivalents, à l'exception des avions ayant une masse maximale au décollage ne dépassant pas 2 000 kg.».

36) Au point FCL.835 a), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) Les privilèges du titulaire d'une BIR permettent d'effectuer des vols en IFR sur des avions monopilotes pour lesquels il détient les qualifications de classe, à l'exception des avions suivants:

i) avions à haute performance;

ii) variantes d'avion si des données d'adéquation opérationnelle ont établi qu'une IR était requise.».

37) Le point FCL.915 b) est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«Exigences supplémentaires pour les instructeurs qui dispensent une instruction au vol sur des aéronefs.»;

b) au point 3), le point ii) est remplacé par le texte suivant:

«ii) réussi une évaluation de compétences pour la qualification pertinente d'instructeur sur cette classe ou ce type d'aéronef;»;

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

«4) être autorisés à agir en tant que PIC à bord de l'aéronef au cours d'une telle instruction au vol; et»;

d) le point 5) suivant est ajouté:

«5) lorsqu'ils dispensent une instruction au vol sur une variante de la classe d'avion SEP équipée d'un type particulier de moteur visé à l'article 2, point 8 *bis*), du présent règlement, avoir satisfait à l'une des conditions suivantes:

i) avoir à leur actif au moins 5 heures de vol en tant que pilotes sur cette variante;

ii) avoir réussi une évaluation de compétences pour la catégorie pertinente d'instructeur sur cette variante.».

38) Au point FCL.930, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Un candidat à un certificat d'instructeur devra avoir suivi un cours théorique et une instruction au vol auprès d'un ATO.».

39) Le point FCL.945 est remplacé par le texte suivant:

«FCL.945 Obligations des instructeurs

Une fois effectué le vol d'entraînement pour la prorogation d'une qualification de classe d'avion SEP ou de TMG conformément au point FCL.740.A b) 1) ii) C) ou pour la prorogation d'une qualification de type d'hélicoptère monomoteur conformément au point FCL.740.H a) 2) ii) B), et seulement au cas où tous les autres critères de prorogation requis au point FCL.740.A b) 1) ii) ou au point FCL.740.H a) 2) ii), selon le cas, sont remplis, l'instructeur mentionne sur la licence du candidat la nouvelle date d'expiration de la qualification, s'il est expressément autorisé à le faire par l'autorité compétente responsable de la licence du candidat.».

40) Le point FCL.915.FI b) est modifié comme suit:

a) le point 2) est modifié comme suit;

i) la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«être titulaire d'au moins une PPL(A), ou d'une MPL avec des privilèges PPL supplémentaires conformément au point FCL.405.A b) 1), et avoir satisfait aux conditions suivantes:»;

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

«i) sauf dans le cas de FI(A) dispensant une formation pour la LAPL(A) uniquement, réussi l'examen de connaissances théoriques pour la CPL, qui peut être passé sans avoir suivi un cours de formation théorique à la CPL et qui dans ce cas ne sera pas valable pour:

A) la délivrance d'une CPL;

B) l'obtention de crédits au titre des connaissances théoriques pour la CPL conformément au point FCL.035 et à l'appendice 1;»;

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

«3) avoir effectué au moins 30 heures sur la classe ou le type d'avions utilisés pour le cours de formation FI(A), dont au moins 5 heures devront avoir été effectuées au cours des 6 mois qui précèdent le vol d'appréciation défini au point FCL.930.FI a);».

41) Au point FCL.930.FI, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Les candidats à la qualification FI devront avoir réussi auprès d'un ATO un vol d'appréciation avec un FI qualifié conformément au point FCL.905.FI j), au cours des 6 mois qui précèdent le début du cours, afin d'évaluer leur aptitude à suivre le cours. Ce vol d'appréciation reposera sur le contrôle de compétences pour les qualifications de classe et de type comme prévu dans l'appendice 9.».

42) Le point FCL.940.FI est modifié comme suit:

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

«ii) avoir suivi une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que FI auprès d'un ATO ou de l'autorité compétente.»;

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

«b) *Renouvellement*

Si la qualification FI est arrivée à expiration, les candidats devront, dans une période de 12 mois précédant la date d'introduction de la demande de renouvellement, accomplir une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que FI auprès d'un ATO ou d'une autorité compétente et valider une évaluation de compétences conformément au point FCL.935.».

43) Au point FCL.905.TRI a) 2), le point ii) est remplacé par le texte suivant:

«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 *ter*) 3), à la satisfaction du responsable de la formation d'un ATO;».

44) Le point FCL.910.TRI est modifié comme suit:

a) au point a), les points 1) et 2) sont remplacés par le texte suivant:

«1) vols en ligne sous supervision, à condition que le cours de formation TRI ait inclus la formation pertinente spécifiée au point FCL.930.TRI a *ter*) 4);

2) formation à l'atterrissage, à condition que le cours de formation TRI ait inclus la formation pertinente spécifiée au point FCL.930.TRI a *ter*) 4); ou»;

b) au point b), l'alinéa qui suit le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«Les privilèges des TRI seront étendus à d'autres variantes, pour autant qu'ils respectent le point FCL.710 pour ces autres variantes et, le cas échéant, les éléments figurant dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012 pour ces variantes.»;

c) au point c) 1), l'alinéa qui suit le point iii) est remplacé par le texte suivant:

«Les privilèges des TRI seront étendus à d'autres variantes, pour autant qu'ils respectent le point FCL.710 pour ces autres variantes et, le cas échéant, les éléments figurant dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012 pour ces variantes.».

45) Le point FCL.930.TRI est modifié comme suit:

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

«a) Le cours de formation TRI devra être dispensé:

1) dans le cas de MPA, dans un FFS ou une combinaison de FSTD et de FFS;

2) dans le cas de qualifications de type pour SPA et hélicoptères, selon l'une des modalités suivantes:

i) un FFS disponible et accessible ou une combinaison de FFS de ce type et d'un ou plusieurs FSTD;

ii) une combinaison d'un ou de plusieurs FSTD et d'aéronef si aucun FFS n'est disponible ou accessible;

iii) l'aéronef si aucun FSTD n'est disponible ou accessible.»;

b) les points a *bis*) et a *ter*) suivants sont insérés:

«a bis) Par dérogation au point a), le cours de formation TRI:

1) pour les hélicoptères non complexes peuvent être dispensés dans une combinaison d'un ou de plusieurs FSTD et d'aéronef, même si un FFS est disponible et accessible;

2) pour les aéronefs visés à la section A, point 1 *sexies*, de l'appendice 9 peuvent être effectués conformément aux points FCL.930.TRI a) 2) i), ii) ou iii), indépendamment de la disponibilité et de l'accessibilité de FFS ou FSTD.

a ter) Le cours de formation TRI devra inclure:

1) 25 heures d'enseignement et d'apprentissage;

2) 10 heures d'entraînement technique, comprenant la révision des connaissances techniques, la préparation des plans de leçons et le développement des aptitudes pédagogiques en classe ou sur simulateur;

3) 5 heures d'instruction en vol sur l'aéronef approprié ou dans un FSTD représentant ledit aéronef pour un aéronef monopilote et 10 heures pour les aéronefs multipilotes ou dans un FSTD représentant ledit aéronef;

4) si des privilèges sont demandés pour dispenser une formation aux vols en ligne sous supervision ou une formation au décollage et à l'atterrissage, la formation suivante, selon le cas:

i) dans un FSTD et en rapport avec les privilèges pertinents, une formation spécifique supplémentaire qui, dans le cas de privilèges pour dispenser la formation au décollage et à l'atterrissage, devra comprendre une formation aux procédures d'urgence liées à l'aéronef;

ii) une consolidation de la formation spécifique conformément au point 4) i), le candidat devant, à bord de l'aéronef, dispenser une formation aux vols en ligne sous supervision ou une formation au décollage et à l'atterrissage, selon le cas, sous la supervision d'un TRI désigné à cette fin par l'ATO.».

46) Au point FCL.905.CRI a), le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) une qualification de remorquage ou de vol acrobatique pour les avions, pour autant que le CRI soit titulaire de la qualification pertinente et ait fait la preuve de l'aptitude à dispenser une instruction pour ladite qualification à un FI qualifié conformément au point FCL.905.FI j);».

47) Au point FCL.905.IRI b), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) dans le cas d'un IRI déjà qualifié pour dispenser une instruction lors de cours ATP(A) ou CPL(A)/IR intégrés, l'exigence du point FCL.905.IRI b) 2), peut être remplacée par l'exécution d'un cours décrit au point FCL.905.FI k) 3).».

48) Au point FCL.930.IRI, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) L'instruction au vol sera dispensée par un FI qualifié conformément au point FCL.905.FI j).».

49) Au point FCL.910.SFI, deuxième alinéa, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«Sauf indication contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012, pour étendre les privilèges des SFI à d'autres FSTD représentant d'autres types de la même catégorie d'aéronefs, les SFI doivent avoir:».

50) Au point FCL.930.SFI, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Un candidat à une qualification SFI qui:

1) est titulaire d'une qualification TRI pour le type pertinent recevra les crédits correspondant à l'ensemble des exigences du point a).

2) qui est ou était titulaire d'une qualification d'instructeur recevra les crédits correspondant à l'exigence du point a) 3).».

51) L'appendice 1 est modifié comme suit:

a) les points 1.3 et 1.4 sont remplacés par le texte suivant:

«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. Ce crédit s'appliquera également aux candidats à une PPL qui ont déjà réussi l'examen théorique pour la LAPL dans la même catégorie d'aéronef, pour autant que ce soit pendant la période de validité spécifiée au point FCL.025 c).

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 SEP (terre) conformément au point FCL.135.A a) 2).»;

b) le point 2.2 est remplacé par le texte suivant:

«2.2. Les candidats devront réussir les examens théoriques tels que définis dans la présente annexe (partie FCL), portant sur les sujets suivants, dans la catégorie appropriée d'aéronef:

021 — connaissance générale de l'aéronef: cellule et systèmes, électricité, motorisation et équipements de secours;

022 — connaissance générale de l'aéronef: instruments;

032/034 — performances des avions ou des hélicoptères, selon le cas;

070 — procédures opérationnelles;

081/082 — principes du vol pour les avions ou les hélicoptères, selon le cas.»;

c) le point 2.4 est remplacé par le texte suivant:

«2.4. Les candidats à une CPL qui ont réussi les examens théoriques pertinents pour une IR dans la même catégorie d'aéronef reçoivent les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques sur les communications.»;

d) le point 3.2 est remplacé par le texte suivant:

«3.2. Les candidats devront réussir les examens théoriques tels que définis dans la présente annexe (partie FCL), portant sur les sujets suivants, dans la catégorie appropriée d'aéronef:

021 — connaissance générale de l'aéronef: cellule et systèmes, électricité, motorisation et équipements de secours;

022 — connaissance générale de l'aéronef: instruments;

032/034 — performances des avions ou des hélicoptères, selon le cas;

070 — procédures opérationnelles;

081/082 — principes du vol pour les avions ou les hélicoptères, selon le cas.».

52) À l'appendice 4, section B, le point 5 est modifié comme suit:

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

«Les rubriques de la section 2, points c) et e) iv), et de la section 3, point g), ainsi que la totalité des sections 5 et 6, peuvent être accomplies dans un FNPT II ou un FFS. L'examinateur peut décider d'omettre les rubriques de la section 6, point d).»;

b) le tableau est modifié comme suit:

i) la section 3 est modifiée comme suit:

— la ligne g est remplacée par le texte suivant:

«g	Tenue d'axe, positionnement (NDB, VOR ou routes entre des points de cheminement), identification des installations (vol aux instruments)»

— la ligne h suivante est ajoutée:

«h	Mise en œuvre d'un plan de déroutement vers un aérodrome de dégagement (vol à vue)»

ii) à la section 6, la ligne d est remplacée par le texte suivant:

«d	Coupure et redémarrage du moteur (à la discrétion de l'examinateur)»

53) L'appendice 8 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«*Appendice 8*

Obtention de crédits croisés pour la partie IR d'un examen pratique pour une qualification de classe ou de type ou d'une évaluation pratique EBT»;

b) dans le tableau de la section A, les première et deuxième lignes sont remplacées par le texte suivant:

«Si un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation pratique EBT comportant une partie IR sont effectués et que les titulaires disposent d'une des qualifications suivantes, valide:	Le crédit s'applique à la partie IR du contrôle de compétences pour:
qualification de type MPA qualification de type d'avion complexe hautes performances monopilote	qualification de classe SE (*), et qualification de type SE (*), et qualification de classe ou de type SP ME, à l'exception des qualifications de type d'avion complexe hautes performances, des crédits ne seront octroyés que pour la section 3B du contrôle de compétences du point B.5 de l'appendice 9 (*)»

54) L'appendice 9 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«*Appendice 9*

Formation, examen pratique et contrôle de compétences pour la MPL et l'ATPL et pour les qualifications de type et de classe et contrôles de compétences pour la BIR et l'IR»;

b) la section A est modifiée comme suit:

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

«1. Les candidats à un examen pratique devront avoir suivi une instruction sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui utilisé pour l'examen.»;

2) les points 1 *bis*) à 1 *septies*) suivants sont insérés:

«1 bis. La formation en FFS conformément aux points 1 *ter* et 1 quater de la présente section est complétée par une formation au décollage et à l'atterrissage sur un aéronef monopilote exploité en exploitation monopilote ou multipilote, ou sur un aéronef multipilote, selon le cas, conformément au point 17 de la présente section, sauf si la formation est accomplie conformément au point FCL.730.A ou constitue une formation pour les copilotes de relève en croisière conformément à la section B, point 6 i), du présent appendice.

1 ter. La formation pour les qualifications de type MPA et PL devra être effectuée dans un FFS ou dans une combinaison d'un ou de plusieurs FSTD et de FFS. L'examen pratique ou le contrôle de compétences pour les qualifications de type MPA et PL et la délivrance d'une ATPL et d'une MPL, sera effectué dans un FFS, si ce dispositif est disponible.

1 quater. La formation, l'examen pratique ou le contrôle de compétences pour les qualifications de classe ou de type pour SPA et hélicoptères sera effectué, au choix, dans:

a) un FFS disponible et accessible ou une combinaison de FFS de ce type et d'un ou plusieurs FSTD;

b) une combinaison d'un ou de plusieurs FSTD et d'aéronef si aucun FFS n'est disponible ou accessible;

c) l'aéronef si aucun FSTD n'est disponible ou accessible.

1 quinquies. Par dérogation au point 1 *quater*, la formation, l'examen pratique ou le contrôle de compétences pour les qualifications de classe ou de type pour SPA non complexes et pour hélicoptères non complexes peuvent être effectués dans une combinaison d'un ou de plusieurs FSTD et d'aéronef, même si un FFS est disponible et accessible.

1 sexies. Par dérogation au point 1 *quater*, la formation, l'examen pratique ou le contrôle de compétences pour les aéronefs suivants peuvent être effectués conformément aux points 1 *quater* a), b) ou c), indépendamment de la disponibilité et de l'accessibilité de FFS ou FSTD:

a) avions non complexes non hautes performances monopilotes;

b) TMG;

c) hélicoptères non complexes dont la configuration maximale certifiée en sièges n'excède pas cinq sièges;

1 septies. Si des FSTD sont utilisés pendant la formation, l'examen ou le contrôle, l'adéquation des FSTD utilisés devra être vérifiée par rapport aux tableaux intitulés "Table of functions and subjective tests" et "Table of FSTD validation tests" applicables, qui figurent dans le document de référence principal en vigueur pour le dispositif utilisé. Toutes les restrictions et limitations indiquées sur le certificat de qualification du dispositif devront être prises en compte.»;

3) le titre précédant le point 13 est remplacé par le texte suivant:

«EXIGENCES PARTICULIÈRES POUR LA FORMATION, L'EXAMEN PRATIQUE ET LE CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR LES QUALIFICATIONS DE TYPE D'AÉRONEF MULTIPILOTE ET POUR LES QUALIFICATIONS DE TYPE D'AÉRONEF MONOPILOTE EN EXPLOITATION MULTIPILOTE, POUR LA MPL ET POUR L'ATPL»;

4) le point 17 est modifié comme suit:

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

«Lorsque leur cours de qualification de type a inclus moins de 2 heures de formation en vol à bord de l'aéronef, les candidats devront, avant ou après l'examen pratique, suivre la formation en vol à bord de l'aéronef.»;

ii) au deuxième alinéa, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«Cette formation en vol agréée devra comprendre des manœuvres de décollage et d'atterrissage et devra être réalisée par un instructeur qualifié sous la responsabilité:»;

c) la section B est modifiée comme suit:

1) le point 5 est modifié comme suit:

i) les points g), h), i) et j) sont remplacés par le texte suivant:

«g) Pour exercer les privilèges d'une qualification de classe ou de type en exploitation multipilote conformément au point FCL.725 d) ou d *bis*), les pilotes qui sont déjà habilités à exercer leurs fonctions à bord de la classe ou du type d'avion concerné en exploitation monopilote devront remplir les conditions suivantes:

1) suivre un cours passerelle contenant des manœuvres et procédures incluant le MCC, ainsi que les exercices de la section 7 intégrant la gestion des menaces et des erreurs (TEM), la CRM et les facteurs humains auprès d'un organisme spécifié au point FCL.725 d) 1) i);

2) réussir un contrôle de compétences en matière d'exploitations multipilotes.

h) Pour exercer les privilèges d'une qualification de type en exploitation monopilote conformément au point FCL.725 d), les pilotes qui sont déjà habilités à exercer leurs fonctions à bord du type d'avion concerné en exploitation multipilote devront être formés auprès d'un organisme spécifié au point FCL.725 d) 1) i) et leurs compétences visées ci-après concernant les manœuvres et procédures supplémentaires en exploitations monopilotes seront contrôlées:

i) pour les avions monomoteurs, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 et, si applicable, une approche de la section 3.B;

ii) pour les avions multimoteurs, 1.6, section 6 et, si applicable, une approche de la section 3.B.

i) Les pilotes habilités à exercer les privilèges d'une qualification de classe ou de type en exploitation monopilote et multipilote conformément aux points g) et h) peuvent maintenir les privilèges pour les deux formes d'exploitation en accomplissant, au choix:

i) deux contrôles de compétences, l'un en exploitation monopilote et l'autre en exploitation multipilote;

ii) un contrôle de compétences en exploitation multipilote en plus des exercices visés aux points h) i) ou h) ii), selon le cas, en exploitation monopilote.

Les contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement des qualifications de classe comprennent toujours les exercices visés aux points h) i) ou h) ii), selon le cas, en exploitation monopilote.

j) Pour lever une restriction aux exploitations multipilotes s'appliquant à une qualification de type d'avion monopilote conformément au point FCL.725 d) 2), les pilotes devront satisfaire aux exigences du point h).»;

ii) au point l), les premier et deuxième alinéas sont remplacés par le texte suivant:

«Pour établir ou maintenir des privilèges PBN, une des approches est une RNP APCH. Lorsqu'une RNP APCH n'est pas réalisable, elle est effectuée sur un FSTD correctement équipé.

Par dérogation au premier alinéa, dans les cas où un contrôle de compétences aux fins de la prorogation de privilèges PBN est effectué sur un aéronef ou un FSTD représentant cet aéronef qui ne sont pas équipés pour des manœuvres RNP APCH, le contrôle de compétences ne doit pas comprendre d'exercices RNP APCH. En pareil cas, les privilèges PBN du pilote n'incluront pas de RNP APCH. La restriction sera levée si le pilote a effectué un contrôle de compétences comprenant un exercice RNP APCH pour la classe ou le type concernés.»;

2) le point 6 est modifié comme suit:

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

«h) Pour lever une restriction aux exploitations multipilotes conformément au point FCL.725 d) 2) s'appliquant à une qualification de type d'avion complexe hautes performances monopilote, les pilotes devront réaliser les manœuvres/procédures visées aux points 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 et au moins une manœuvre/procédure de la section 3.4 en exploitation monopilote.»;

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

«i) Les candidats à une qualification de type restreinte délivrée conformément au point FCL.720.A c) et les titulaires d'une telle qualification de type devront effectuer une formation, des examens pratiques et des contrôles de compétences conformément au présent appendice. Toutefois, à moins de se soumettre à un examen pratique conformément au point FCL.720.A c) 3), ils devront, au cours d'un examen pratique ou d'un contrôle de compétences, effectuer au moins les manœuvres d'atterrissage en tant que pilote non aux commandes, mais ne seront pas tenus d'effectuer les manœuvres suivantes:

i) manœuvres de décollage;

ii) manœuvres d'atterrissage en tant que pilote aux commandes.»;

iii) au point j), les premier et deuxième alinéas sont remplacés par le texte suivant:

«Pour établir ou maintenir des privilèges PBN, une des approches est une RNP APCH. Lorsqu'une RNP APCH n'est pas réalisable, elle est effectuée sur un FSTD correctement équipé.

Par dérogation au premier alinéa, dans les cas où un contrôle de compétences aux fins de la prorogation de privilèges PBN est effectué sur un aéronef ou un FSTD représentant cet aéronef qui ne sont pas équipés pour des manœuvres RNP APCH, le contrôle de compétences ne doit pas comprendre d'exercices RNP APCH. En pareil cas, les privilèges PBN du pilote n'incluront pas de RNP APCH. La restriction sera levée si le pilote a effectué un contrôle de compétences comprenant un exercice RNP APCH pour la classe ou le type concernés.»;

d) la section C est modifiée comme suit:

1) le tableau figurant à la suite du point 12 est modifié comme suit:

i) la ligne correspondant à l'exercice 2.6.1 est remplacée par le texte suivant:

«2.6.1	Pour les hélicoptères monomoteurs (SEH): — atterrissage en autorotation, ou — remise des gaz, à condition qu'au cours de l'année précédente, les candidats aient suivi une formation comportant un atterrissage en autorotation et que cette formation ait été consignée et signée dans le carnet de vol des candidats par l'instructeur. Pour les hélicoptères monomoteurs (MEH): remise des gaz.	P	——>		M»	

ii) les lignes correspondant aux exercices 5.4.1 et 5.4.2 sont remplacées par le texte suivant:

«5.4.1	Manuellement, sans directeur de vol Remarque: conformément à l'AFM, les procédures RNP APCH peuvent exiger l'utilisation du pilote automatique ou du directeur de vol. La procédure à exécuter manuellement est sélectionnée en tenant compte de ces limitations (par exemple, sélectionner un ILS pour 5.4.1 en cas de limitation de l'AFM).	P*	——>*		M* (sauf si l'exercice 5.4.2 est réalisé)	
5.4.2	Manuellement, avec directeur de vol	P*	——>*		M* (sauf si l'exercice 5.4.1 est réalisé)»	

2) le point 13 est remplacé par le texte suivant:

«13. Pour exercer les privilèges de la qualification de type conformément au point FCL.725 d), les candidats à la délivrance, à la prorogation ou au renouvellement d'une qualification de type pour hélicoptère monopilote devront:

a) pour les exploitations monopilotes, effectuer l'examen pratique ou le contrôle de compétences en exploitation monopilote;

b) pour les exploitations multipilotes, effectuer l'examen pratique ou le contrôle de compétences en exploitation multipilote;

c) tant pour l'exploitation monopilote que pour l'exploitation multipilote, effectuer l'examen pratique ou le contrôle de compétences en exploitation multipilote et, en outre, effectuer les manœuvres et procédures suivantes en exploitation monopilote:

1) dans le cas des hélicoptères monomoteurs: 2.1 décollage et 2.6 et 2.6.1 descente en autorotation et atterrissage en autorotation;

2) dans le cas des hélicoptères multimoteurs: 2.1 décollage et 2.4 et 2.4.1 panne moteur juste avant d'atteindre le TDP et juste après avoir atteint le TDP;

3) dans le cas des privilèges IR, outre le point 1) ou le point 2), selon le cas, une approche de la section 5, sauf si les critères de l'appendice 8 sont remplis;

d) afin de lever une restriction aux exploitations multipilotes d'une qualification de type pour hélicoptère monopilote conformément au point FCL.725 d) 2), effectuer un contrôle de compétences incluant les manœuvres et procédures visées au point c) 1) ou au point c) 2), selon le cas.».

ANNEXE II

Modifications de l'annexe IV (partie MED) du règlement (UE) nº 1178/2011

L'annexe IV est modifiée comme suit:

1) Au point MED.A.010, la définition suivante est insérée après la définition de «vision sûre des couleurs»:

«— "opération de service médical d'urgence par hélicoptère (SMUH)", un "vol SMUH" au sens de l'annexe I, point 61), du règlement (UE) nº 965/2012;».

2) Au point MED.A.040 c), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) Les certificats médicaux de classe 1 ou 2 sont prorogés ou renouvelés par un AeMC ou un AME. En particulier, les certificats médicaux de classe 1 pour les demandeurs qui ont atteint l'âge de 60 ans et qui participent à des opérations SMUH en mode monopilote doivent être prorogés et renouvelés à titre primaire par un AeMC ou, à la discrétion de l'autorité compétente, par un AME expérimenté désigné par l'autorité compétente.».

3) Au point MED.B.005, le troisième alinéa suivant est ajouté:

«Dans le cadre de leur examen, les AME tiennent dûment compte des effets dégénératifs du vieillissement sur les fonctions corporelles.».

4) Le point MED.B.010 est modifié comme suit:

a) au point a), les points 3) et 4) sont remplacés par le texte suivant:

«3) Pour un certificat médical de classe 1, une évaluation cardiovasculaire approfondie est effectuée lors du premier examen de prorogation ou de renouvellement après l'âge de 65 ans, puis tous les quatre ans. Pour les demandeurs participant à des opérations SMUH en mode monopilote, une évaluation cardiovasculaire approfondie doit être réalisée lors du premier examen de prorogation ou de renouvellement après l'âge de 60 ans et, par la suite, sous réserve d'une évaluation du facteur de risque cardiovasculaire.

4) Pour un certificat médical de classe 1, une estimation des lipides sériques, y compris les fractions cholestérol, est exigée lors de l'examen initial, et lors du premier examen après l'âge de 40 ans.»;

b) au point b), le point 5) suivant est ajouté:

«5) Une évaluation du facteur de risque cardiovasculaire fait partie des examens pour les certificats médicaux de classe 1 et de classe 2 lors du premier examen après l'âge de 40 ans et à intervalles réguliers par la suite.».

5) Le point MED.B.015 est modifié comme suit:

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

«b) Pour un certificat médical de classe 1, le demandeur doit se soumettre à des tests fonctionnels pulmonaires lors de l'examen initial et lorsque la situation clinique l'exige.»;

b) le point b *bis*) suivant est inséré:

«b bis) Pour les titulaires d'un certificat médical de classe 1 participant à des opérations SMUH en mode monopilote, les tests fonctionnels pulmonaires et le dépistage de l'apnée obstructive du sommeil (OSA) doivent être réalisés lors du premier examen de prorogation ou de renouvellement après l'âge de 60 ans.»;

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

«c) Pour un certificat médical de classe 2, le demandeur doit se soumettre à des tests pulmonaires morphologiques et fonctionnels lorsque la situation clinique ou épidémiologique l'exige.».

6) Au point MED.B.070 a) 1), le point iii) suivant est ajouté:

«iii) lorsque les titulaires participent à des opérations SMUH en mode monopilote, un examen ophtalmologique complet doit être pratiqué lors du premier examen de prorogation ou de renouvellement après l'âge de 60 ans et, par la suite, chaque année.».

7) Au point MED.B.075 b), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) Le demandeur doit se soumettre au test d'Ishihara pour la délivrance initiale d'un certificat médical. Pour les titulaires d'un certificat médical de classe 1 qui participent à des opérations SMUH en mode monopilote, un test de perception des couleurs doit être pratiqué lors du premier examen de prorogation ou de renouvellement après l'âge de 60 ans et, par la suite, chaque année. Le demandeur qui réussit le test peut être déclaré apte.».

8) Le point MED.B.080 a) est modifié comme suit:

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

«i) Pour un certificat médical de classe 1, et pour un certificat médical de classe 2 si une qualification pour vol aux instruments ou une qualification de base pour le vol aux instruments doit être ajoutée à la licence, l'audition est testée par une audiométrie tonale à sons purs lors de l'examen initial, puis tous les cinq ans jusqu'à ce que le titulaire de la licence atteigne l'âge de 40 ans, puis tous les deux ans jusqu'à ce que le titulaire de la licence atteigne l'âge de 60 ans, et chaque année par la suite.»;

b) le point 3) suivant est ajouté:

«3) Pour les titulaires d'un certificat médical de classe 1 participant à des opérations SMUH en mode monopilote, un examen oto-rhino-laryngologique approfondi doit être pratiqué lors du premier examen de prorogation ou de renouvellement après l'âge de 60 ans.».

9) Au point MED.D.020, le point a *bis*) suivant est inséré:

«a bis) Pour démontrer la conformité aux points MED.D.010 b) et MED.D.015 c), un cours de formation en médecine aéronautique suivi par un demandeur en dehors des territoires relevant de la responsabilité des États membres en vertu de la convention de Chicago peut être accepté par l'autorité compétente, pour autant que les conditions suivantes soient remplies:

i) l'autorité compétente a évalué et vérifié le programme d'études conformément au point ARA.MED.200 c) 1) de l'annexe VI;

ii) le demandeur a suivi un module de formation spécifique sur les exigences aéromédicales exposées dans la présente annexe (partie MED), émanant de l'autorité compétente.».

ANNEXE III

Modifications de l'annexe VI (partie ARA) du règlement (UE) nº 1178/2011

L'annexe VI est modifiée comme suit:

1) Au point ARA.GEN.305, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) Pour les personnes titulaires d'une licence, d'une attestation, d'une qualification ou d'une autorisation délivrée par l'autorité compétente, le programme de surveillance doit prévoir une quantité appropriée d'inspections et d'inspections inopinées.».

2) Au point ARA.GEN.360, le point e) suivant est ajouté:

«e) Lorsqu'une autorité compétente reçoit une demande de changement d'autorité compétente présentée par le titulaire d'un certificat aéromédical, conformément aux exigences visées au point a), la procédure indiquée aux points a) à d) s'applique.».

3) Au point ARA.FCL.200, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) Mentions de validation portées sur les licences par des instructeurs. Avant d'autoriser spécifiquement certains instructeurs à proroger une qualification de classe d'avion SEP, une qualification de classe de' TMG ou une qualification de type pour hélicoptère monomoteur dont la MTOM n'excède pas 3 175 kg, l'autorité compétente élabore des procédures appropriées.».

4) Au point ARA.FCL.300 b), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) l'examen portant sur les communications peut être passé séparément de ceux portant sur d'autres sujets.».

5) Le point ARA.FSTD.120 est remplacé par le texte suivant:

«ARA.FSTD.120 Maintien d'un certificat de qualification FSTD

«a) L'autorité compétente supervise en permanence l'organisme qui exploite le FSTD, dans le cadre du programme de surveillance, afin de vérifier que les conditions suivantes sont remplies:

1) l'ensemble complet des tests du QTG de référence (guide de test de qualification de référence) est réitéré progressivement sur une période de douze mois;

2) les résultats des évaluations récurrentes continuent de satisfaire à la base de qualification et sont datés et conservés;

3) un système de contrôle de configuration est instauré pour s'assurer de l'intégrité permanente du matériel et des logiciels du FSTD qualifié.

b) L'autorité compétente évalue le FSTD de manière régulière selon les procédures détaillées au point ARA.FSTD.100. Ces évaluations ont lieu:

1) chaque année, dans le cas d'un simulateur de vol (FFS), d'un système d'entraînement au vol (FTD) ou d'un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation (FNPT). Le début de chaque période récurrente de 12 mois est la fin du mois de la qualification initiale, à moins qu'une autre date ne soit définie d'un commun accord entre l'autorité compétente et l'organisme exploitant le FSTD. Chaque réévaluation du FSTD a lieu dans les 60 jours qui précèdent et les 30 jours qui suivent le début de chaque période récurrente de 12 mois;

2) tous les trois ans dans le cas d'un BITD.

c) L'autorité compétente peut prolonger la période de réévaluation d'un FSTD spécifiée au point ARA.FSTD.120 b) 1) d'un maximum de 36 mois, à condition que toutes les conditions suivantes s'appliquent:

1) au cours des 36 mois précédents, l'organisme exploitant ce FSTD satisfait aux critères spécifiés aux points ARA.GEN.305 c) 1) à c) 4);

2) le FSTD a été soumis à une évaluation initiale et au moins une évaluation récurrente qui ont démontré le maintien de sa conformité avec la base de qualification;

3) l'autorité compétente réalise tous les 12 mois un audit des éléments du système de gestion de l'organisme, conformément aux points ORA.GEN.200 a) 3) et a) 6) de l'annexe VII;

4) l'organisme a élaboré des procédures pour l'exécution des tâches spécifiées au point ORA.FSTD.225 b) de l'annexe VII.».»

6) Le point ARA.MED.120 est remplacé par le texte suivant:

«**ARA.MED.120 Évaluateurs médicaux**

L'autorité compétente désigne un ou plusieurs évaluateurs médicaux pour exécuter les tâches aéromédicales décrites dans le présent règlement. L'évaluateur médical est diplômé en médecine, dispose des qualifications requises et possède:

a) une expérience professionnelle de troisième cycle en médecine clinique;

b) une connaissance et une expérience spécifiques en médecine aéronautique et dans l'exercice de la profession aéromédicale;

c) une formation propre à la procédure de certification aéromédicale.».

7) Le point ARA.MED.125 est remplacé par le texte suivant:

«**ARA.MED.125 Renvoi devant l'autorité de délivrance d'une licence**

Lorsqu'un AeMC ou un examinateur aéromédical (AME) a renvoyé la décision de l'aptitude médicale d'un demandeur devant l'évaluateur médical de l'autorité de délivrance de la licence, les mesures suivantes sont prises:

a) l'évaluateur médical ou le personnel médical désigné par l'évaluateur médical évalue la documentation médicale pertinente et demande, le cas échéant, des documents, examens et contrôles médicaux additionnels;

b) l'évaluateur médical détermine l'aptitude physique du candidat pour la délivrance d'un certificat médical comportant une ou plusieurs limitations si nécessaire;

c) l'évaluateur médical informe l'AeMC ou l'AME de la décision;

d) si le demandeur est déclaré apte, l'évaluateur médical délivre, le cas échéant, le certificat médical ou en délègue la délivrance à l'AeMC ou à l'AME qui a renvoyé devant lui le demandeur concerné.».

8) Les points ARA.MED.126 et ARA.MED.128 suivants sont insérés:

«**ARA.MED.126 Limitation, suspension ou retrait de certificats médicaux**

a) L'autorité de délivrance des licences établit une procédure visant à limiter, suspendre ou retirer un certificat médical.

b) L'autorité de délivrance des licences limite, suspend ou retire un certificat médical s'il existe des éléments prouvant que:

1) un certificat médical est falsifié ou obtenu par une fausse déclaration ou de faux éléments de preuve;

2) un certificat médical est utilisé en violation des dispositions du point MED.A.020 de l'annexe IV;

3) le titulaire d'un certificat médical ne satifait plus à l'annexe IV (partie MED).

c) L'autorité de délivrance des licences peut également suspendre ou retirer un certificat médical sur demande écrite du titulaire d'un certificat médical.

d) En cas de limitation, de suspension ou de retrait d'un certificat médical, l'autorité de délivrance des licences informe l'AME ou l'AeMC ayant délivré le certificat de la raison de la limitation, de la suspension ou du retrait.

e) En cas de suspension ou de retrait d'un certificat médical, l'autorité de délivrance des licences veille au respect des dispositions du point MED.A.046 de l'annexe IV (partie MED).

f) L'autorité de délivrance des licences établit une procédure visant à rétablir un certificat médical.

ARA.MED.128 Procédure de consultation

L'autorité compétente établit une procédure de consultation pour les AeMC et les AME conformément à l'annexe IV (partie MED).».

9) Le point ARA.MED.130 est modifié comme suit:

a) le point a) est modifié comme suit:

1) le point 2) est supprimé;

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

«3) Numéro de certificat médical commençant par le code de pays "UN" de l'État dans lequel la licence de pilote a été délivrée ou demandée et suivi d'un code constitué d'une suite de numéros et/ou de lettres, en chiffres arabes et caractères latins (III)»;

3) le point 6) est remplacé par le texte suivant:

«6) Date de naissance du titulaire: (jj/mm/aaaa) (IV *bis*)»;

4) le point 9) est remplacé par le texte suivant:

«9) Date d'expiration du certificat médical (IX) pour:

i) Classe 1;

ii) Classe 1, exploitation commerciale monopilote avec transport de passagers;

iii) Classe 2;

iv) LAPL.»;

5) le point 11) est remplacé par le texte suivant:

«11) Date du dernier électrocardiogramme et du prochain électrocardiogramme»;

6) le point 12) est remplacé par le texte suivant:

«12) Date du dernier électrocardiogramme et du prochain audiogramme»;

7) le point 12 *bis*) suivant est inséré:

«12*bis*) date du dernier examen ophtalmologique et du prochain examen ophtalmologique»;

8) un point 15) rédigé comme suit est ajouté:

«15) Autres informations»;

b) les points b) et c) sont remplacés par le texte suivant:

«b) Le papier ou tout autre matériau utilisé doit prévenir toute altération ou suppression, ou les faire apparaître clairement. Tout élément ajouté sur ou supprimé du formulaire est validé d'une manière claire par l'autorité compétente.

c) Langue: Les certificats médicaux sont établis dans la/les langue(s) nationale(s) et en anglais, ainsi que dans toute autre langue que l'autorité compétente juge appropriée.».

10) Les points ARA.MED.135, ARA.MED.145 et ARA.MED.150 sont remplacés par le texte suivant:

«ARA.MED.135 Formulaires aéromédicaux

L'autorité compétente fournit aux AME le modèle des documents suivants:

a) la demande de certificat médical;

b) le rapport d'examen pour les candidats de classe 1 et de classe 2;

c) le rapport d'examen pour les candidats à l'obtention d'une licence de pilote d'aéronef léger (LAPL).

ARA.MED.145 Notification du GMP à l'autorité compétente

L'autorité compétente établit, le cas échéant, une procédure d'information à l'attention des médecins généralistes (GMP) pour s'assurer que le GMP est conscient des exigences applicables établies dans le présent règlement.

ARA.MED.150 Archivage

a) En plus des dossiers requis au point ARA.GEN.220, l'autorité compétente inclut dans son système d'archivage les éléments relatifs aux examens et évaluations aéromédicaux transmis par les AME, AeMC ou GMP.

b) Tous les dossiers aéromédicaux des titulaires d'une licence et des demandeurs sont conservés pendant au moins 10 ans après l'expiration de leur dernier certificat médical.

c) Aux fins des évaluations aéromédicales et de la standardisation et après consentement écrit du candidat/du titulaire d'une licence, les dossiers aéromédicaux sont mis à la disposition des entités suivantes:

1) un AeMC, un AME ou un GMP aux fins d'accomplir une évaluation aéromédicale;

2) un comité d'examen médical qui peut être établi par l'autorité compétente pour effectuer un réexamen du dossier médical dans des cas limites;

3) des spécialistes médicaux concernés aux fins de pratiquer une évaluation aéromédicale;

4) l'évaluateur médical de l'autorité compétente d'un autre État membre à des fins de coopération dans les activités de surveillance;

5) le titulaire de licence ou le demandeur concerné sur demande écrite; et

6) l'Agence à des fins de normalisation, de manière à garantir que la confidentialité médicale est continuellement préservée.

d) L'autorité compétente peut mettre les dossiers aéromédicaux à disposition à d'autres fins que celles visées au point c) conformément au règlement (UE) 2016/679.

e) L'autorité compétente conserve une liste:

1) des AeMC et AME qu'elle a certifiés;

2) des AME certifiés par d'autres autorités compétentes exerçant leurs privilèges sur son territoire et auxquels il a fourni des instructions conformément au point MED.D.001 f) 3) de l'annexe IV (partie MED);

3) des GMP exerçant leurs privilèges conformément au point MED.A.040 de l'annexe IV (partie MED), le cas échéant;

4) des OHMP ayant notifié à l'autorité compétente leur intention d'effectuer des évaluations aéromédicales de l'équipage de cabine conformément aux points MED.C.005 c) et MED.D.040 de l'annexe IV (partie MED), le cas échéant.

La liste mentionne les privilèges des personnes et organismes spécifiés aux points 1) à 4) du premier alinéa et est publiée et tenue à jour par l'autorité compétente.

f) L'autorité compétente analyse les données de santé des pilotes âgés de plus de 60 ans, en particulier des pilotes participant à des opérations SMUH en mode monopilote, et communique ces données de santé de manière anonymisée et agrégée à l'AESA sur une base annuelle.».

11) Le point ARA.MED.200 est remplacé par le texte suivant:

«ARA.MED.200 Procédure de délivrance, prorogation, renouvellement ou modification d'un certificat d'AME

Sans préjudice des dispositions du point ARA.GEN.315, toutes les exigences suivantes s'appliquent:

a) l'autorité compétente veille à ce qu'avant la délivrance, la prorogation, le renouvellement ou l'extension des privilèges d'un certificat d'AME, les demandeurs démontrent leur compétence aéromédicale conformément aux points MED.D.030 a) 6) et b) 5) de l'annexe IV;

b) l'autorité compétente dispose d'une procédure garantissant qu'avant de délivrer le certificat d'AME, elle s'assure que le cabinet de l'AME possède l'équipement nécessaire et que les procédures appropriées sont en place pour effectuer les examens aéromédicaux dans le champ d'application du certificat d'AME sollicité. Si l'AME exerce ses activités sur plusieurs sites, tous ceux-ci doivent être indiqués sur le certificat d'AME;

c) pour les demandeurs visés au point MED.D.020 a *bis*) de l'annexe IV, l'autorité compétente peut accepter un cours de formation en médecine aéronautique suivi en dehors des territoires relevant de la responsabilité des États membres en vertu de la convention de Chicago, pour autant que l'autorité compétente ait effectué toutes les tâches suivantes:

1) avoir évalué et vérifié que le programme d'études est équivalent aux cours de formation en médecine aéronautique proposés dans les États membres;

2) avoir fourni au demandeur un module de formation spécifique aux exigences aéromédicales détaillées à l'annexe IV (partie MED);

d) lorsque l'autorité compétente est assurée que l'AME satisfait aux exigences applicables, elle délivre, proroge, renouvelle ou modifie le certificat d'AME pour une période ne dépassant pas trois ans, en utilisant le formulaire établi à l'appendice VII.».

12) Le titre du point ARA.MED.240 est remplacé par le texte suivant:

«**ARA.MED.240 Médecins généralistes (GMP) exerçant les privilèges conformément au point MED.A.040 de l'annexe IV (partie MED)**».

13) Le point ARA.MED.245 est remplacé par le texte suivant:

«ARA.MED.245 Surveillance continue des AME et des GMP

Lors de l'élaboration du programme de surveillance continue visé au point ARA.GEN.305, l'autorité compétente tient compte des éléments suivants:

1) le nombre d'AME et de GMP qui exercent leurs privilèges sur un territoire soumis à la supervision de l'autorité compétente;

2) du nombre d'AME par les autorités compétentes d'autres États membres qui exercent leurs privilèges sur un territoire soumis à la supervision de l'autorité compétente;

3) une évaluation fondée sur les risques de l'activité des AME et des BPF.».

14) Le point ARA.MED.246 suivant est inséré:

«ARA.MED.246 Surveillance coopérative des AME et des AeMC

Sans préjudice des dispositions du point ARA.GEN.300 e):

a) lorsqu'un AME ou un AeMC exerce son activité dans plus d'un État membre, l'autorité compétente qui a certifié l'AME ou l'AeMC dispose d'une procédure garantissant l'échange d'informations conformément au point ARA.GEN.200 c) et aux points ARA.GEN.300 d) et e) avec l'autorité compétente de l'autre ou des autres États membres dans lesquels l'AME ou l'AeMC exerce son activité. La procédure doit être approuvée par les autorités compétentes concernées;

b) dans le cas mentionné au point a), l'autorité compétente de l'autre ou des autres États membres dans lesquels l'AME ou l'AeMC exerce son activité partage toutes les informations pertinentes pour la supervision de l'AME ou de l'AeMC avec l'autorité compétente qui certifie l'AME ou l'AeMC.».

15) Le point ARA.MED.250 est modifié comme suit:

a) le point a) est modifié comme suit:

i) la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«L'autorité compétente limite, suspend ou retire un certificat d'AME dans les circonstances suivantes:»;

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

«1) l'AME ne satisfait pas aux exigences applicables;»;

iii) la conjonction «et» est supprimée à la fin du point 6);

iv) le point 8) suivant est inséré:

«8) tout contexte opérationnel de l'AME susceptible d'avoir une incidence négative directe ou indirecte sur la sécurité des vols»;

b) au point b), la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«Le certificat d'AME est considéré comme nul dans l'une des circonstances suivantes et l'autorité compétente le retire sans délai:»;

c) le point c) suivant est ajouté:

«c) L'autorité compétente dispose d'une procédure permettant de rechercher les certificats d'AME retirés, met à jour la liste des AME et en informe les autorités compétentes des autres États membres.».

16) Le point ARA.MED.255 est remplacé par le texte suivant:

«ARA.MED.255 Mesures d'exécution

Si, au cours des activités de surveillance ou par tout autre moyen, la preuve est faite qu'un AeMC, un AME ou un GMP n'est pas en conformité, l'autorité compétente réexamine les certificats médicaux délivrés par ledit AeMC, AME ou GMP et est en droit de les annuler afin de garantir la sécurité des vols.

En ce qui concerne les certificats médicaux délivrés aux demandeurs dont l'autorité de délivrance des licences est différente de l'autorité compétente qui a délivré le certificat d'AME, cette autorité compétente informe l'évaluateur médical de l'autorité de délivrance des licences du titulaire du certificat médical concerné et échange les informations pertinentes avec lui.».

17) Les points ARA.MED.315 et ARA.MED.325 sont remplacés par le texte suivant

«ARA.MED.315 Revue des rapports d'examen

L'autorité de délivrance des licences dispose d'une procédure permettant à l'évaluateur médical de procéder aux démarches suivantes:

a) réexaminer les rapports d'examen et d'évaluation reçus des AeMC, AME et GMP et à informer ces derniers de toute incohérence, méprise ou erreur commise lors du processus d'évaluation;

a *bis*) prendre les mesures correctives appropriées si des incohérences, des méprises ou des erreurs sont constatées;

b) assister les AME et AeMC, à leur demande, pour prendre leur décision dans des cas limites et complexes quant à l'examen de l'aptitude aéromédicale d'un demandeur.

ARA.MED.325 Procédure de réexamen médical

L'autorité compétente établit une procédure de réexamen des cas limites et complexes et des cas dans lesquels un demandeur sollicite un réexamen selon les exigences médicales applicables et la conclusion médicale accréditée telle que définie au point MED.A.010 de l'annexe IV (partie MED).».

18) Le point ARA.MED.330 est supprimé.

19) À l'appendice I, point a) 2), le point XIII) est remplacé par le texte suivant:

«(XIII) remarques: c'est-à-dire validations spéciales liées à des limitations et validations de privilèges, notamment en termes de compétences linguistiques, et annotations concernant la validation automatique de la licence; et».

20) L'appendice III est modifié comme suit:

a) à la page 1 du modèle de certificat, la note de bas de page et le pied de page sont remplacés par le texte suivant:

«(*) "Union européenne" à effacer pour les États qui ne sont pas membres de l'Union européenne ou de l'EASA.

Formulaire 143 de l'EASA — 3e édition — page 1/2»;

b) à la page 2 du modèle de certificat, le pied de page est remplacé par le texte suivant:

«Formulaire 143 de l'EASA — 3e édition — page 2/2».

21) L'appendice IV est modifié comme suit:

a) à la page 1 du modèle de certificat, la note de bas de page et le pied de page sont remplacés par le texte suivant:

«(*) "Union européenne" à effacer pour les États qui ne sont pas membres de l'Union européenne ou de l'EASA.

Formulaire 145 de l'EASA — 2e édition — page 1/2»;

b) à la page 2 du modèle de certificat, le pied de page est remplacé par le texte suivant:

«Formulaire 145 de l'EASA — 2e édition — page 2/2».

22) L'appendice V est remplacé par le texte suivant:

«*Appendice V de l'ANNEXE VI (PARTIE ARA)*

CERTIFICAT POUR LES CENTRES AÉROMÉDICAUX (AeMC)

Union européenne ([1])

Autorité compétente

CERTIFICAT DE CENTRE AÉROMÉDICAL

RÉFÉRENCE:

En vertu du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission et du règlement (UE) 2015/340 de la Commission ([2]), et sous réserve des conditions spécifiées ci-dessous, [l'autorité compétente] certifie par la présente

[NOM DE L'ORGANISME]

[ADRESSE DE L'ORGANISME]

en tant que centre aéromédical certifié selon la partie ORA, dont les privilèges et la portée des activités sont mentionnés dans les termes d'agrément en pièces jointes.

CONDITIONS

1. Le présent certificat est limité à ce qui est spécifié dans la section relative au champ d'application de l'agrément du manuel d'organisme agréé.
2. Le présent certificat exige la conformité avec les procédures spécifiées dans la documentation de l'organisme, tel qu'exigé par la partie ORA.
3. Le présent certificat restera valide sous réserve de conformité avec les exigences de la partie ORA, pour autant qu'il n'ait pas été restitué, annulé et remplacé, suspendu ou révoqué.

Date de délivrance: jj/mm/aaaa Signature: [Autorité compétente]

([1]) "Union européenne" à effacer pour les États qui ne sont pas membres de l'Union européenne ou de l'EASA.
([2]) La référence au règlement (UE) n° 1178/2011 ou au règlement (UE) 2015/340 est modifiée en fonction du champ d'application du certificat.

Formulaire 146 de l'EASA — 2e édition

CERTIFICAT DE CENTRE AÉROMÉDICAL

Pièce jointe ([1]) au certificat d'AeMC numéro:

PRIVILÈGES ET CHAMP D'APPLICATION

[Nom de l'organisme] a obtenu le(s) privilège(s) d'effectuer des examens et évaluations aéromédicaux en vue de la délivrance de certificats médicaux et de rapports médicaux comme indiqué dans le tableau ci-dessous et de délivrer ces certificats médicaux et ces rapports médicaux pour:

	Délivrance initiale/prorogation/ renouvellement	Date de délivrance
Classe 1		
Classe 2/LAPL/équipage de cabine		
Classe 3 ([1])		

([1]) La classe 3 n'est ajoutée que pour les AeMC agréés pour l'exécution d'examens aéromédicaux de classe 3.

Date: jj/mm/aaaa Signature: [Autorité compétente]».

([1]) Cette pièce jointe peut être intégrée au certificat d'AeMC ou délivrée sous la forme d'un document séparé.

23) L'appendice VII est remplacé par le texte suivant:

«Appendice VII de l'ANNEXE VI (PARTIE ARA)

CERTIFICAT POUR LES EXAMINATEURS AÉROMÉDICAUX (AME)

Union européenne ([1])

Autorité compétente

CERTIFICAT D'EXAMINATEUR AÉROMÉDICAL

NUMERO/RÉFÉRENCE DU CERTIFICAT:

En vertu du règlement (UE) nº 1178/2011 de la Commission et du règlement (UE) 2015/340 de la Commission ([2]), et sous réserve des conditions spécifiées ci-dessous, [l'autorité compétente] certifie par la présente

[NOM DE L'EXAMINATEUR AÉROMÉDICAL]

[ADRESSE(S) DU (DES) CABINET(S) DE L'EXAMINATEUR AÉROMÉDICAL]

en tant qu'examinateur aéromédical

CONDITIONS

1. Le présent certificat est limité aux privilèges spécifiés dans le document joint au présent certificat d'AME.
2. Le présent certificat exige la conformité avec les procédures spécifiées dans les modalités d'exécution et procédures décrites dans la partie MED/partie ATCO.MED ([2]) .
3. Le présent certificat restera valide du [jj/mm/aaaa] au [jj/mm/aaaa ([3])] sous réserve de conformité avec les exigences de la partie MED / partie ATCO.MED ([2]) , pour autant qu'il n'ait pas été restitué, annulé et remplacé, suspendu ou révoqué.

Date de délivrance: jj/mm/aaaa Signature: [Autorité compétente]

([1]) "Union européenne" à effacer pour les États qui ne sont pas membres de l'Union européenne.
([2]) La référence au règlement (UE) nº 1178/2011 ou au règlement (UE) 2015/340 ainsi qu'à la partie MED et à la partie ATCO.MED est modifiée en fonction du champ d'application du certificat.
([3]) Format de la date d'expiration: jour/mois/année.

Formulaire 148 de l'EASA — 2e édition

CERTIFICAT D'EXAMINATEUR AÉROMÉDICAL

Pièce jointe ([1]) au certificat d'AME numéro:

PRIVILÈGES ET CHAMP D'APPLICATION

[Nom et titre de formation de l'examinateur aéromédical] a obtenu le(s) privilège(s) d'effectuer des examens et évaluations aéromédicaux en vue de la délivrance de certificats médicaux et de rapports médicaux comme indiqué dans le tableau ci-dessous et de délivrer ces certificats médicaux et ces rapports médicaux pour:

Classe 1 — Prorogation/renouvellement	[valable jusqu'au]/[sans objet]
Classe 2/LAPL/équipage de cabine — Délivrance initiale/ prorogation/renouvellement	[valable jusqu'au]
Classe 3 ([1]) — Prorogation/renouvellement	[valable jusqu'au]/[sans objet]

([1]) La classe 3 n'est ajoutée que pour les AME agréés pour l'exécution d'examens aéromédicaux de classe 3.

Date de délivrance: jj/mm/aaaa

Signature: [Autorité compétente]

([1]) Cette pièce jointe peut être intégrée au certificat d'AME ou délivrée sous la forme d'un document séparé.

ANNEXE IV

Modifications de l'annexe VII (partie ORA) du règlement (UE) nº 1178/2011

L'annexe VII est modifiée comme suit:

1) Le point ORA.FSTD.225 est modifié comme suit:

a) le point a) est modifié comme suit:

1) la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«Le certificat de qualification FSTD reste valide sous réserve du respect des conditions suivantes:»;

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

«2) l'autorité compétente ait accès à l'organisme de la manière définie au point ORA.GEN.140 aux fins de déterminer le maintien de la conformité avec les exigences applicables du règlement (UE) 2018/1139 et des actes délégués et actes d'exécution adoptés sur la base dudit règlement;»;

b) les points b) et c) sont remplacés par le texte suivant:

«b) Si l'autorité compétente a prolongé la période d'évaluation récurrente d'un FSTD conformément au point ARA.FSTD.120 c) de l'annexe VI (partie ARA), l'organisme désigne une personne ou un groupe de personnes possédant l'expérience requise pour exécuter l'ensemble des tâches suivantes dans les 60 jours qui précèdent et les 30 jours qui suivent le début de chaque période récurrente de 12 mois conformément au point ARA.FSTD.120 b) 1) de l'annexe VI:

1) examiner l'exécution régulière de l'ensemble complet des tests du QTG de référence;

2) effectuer les tests fonctionnels et subjectifs applicables;

3) envoyer un compte rendu des résultats à l'autorité compétente.

c) Une qualification BITD reste valide pour sous réserve d'une évaluation régulière de la conformité avec la base de qualification applicable, effectuée par l'autorité compétente conformément au point ARA.FSTD.120 de l'annexe VI.».

2) Le point ORA.AeMC.105 est remplacé par le texte suivant:

«**ORA.AeMC.105 Champ d'application**

La présente sous-partie établit les exigences additionnelles auxquelles doit satisfaire un organisme aux fins de se qualifier pour la délivrance ou le maintien d'un agrément de centre aéromédical (AeMC), en vue de:

a) fournir une expertise aéromédicale et une formation pratique aux AME;

b) délivrer des certificats médicaux, ainsi que des rapports médicaux pour l'équipage de cabine, y compris des certificats médicaux initiaux de classe 1 ou des certificats médicaux de classe 3 conformément au règlement (UE) 2015/340 de la Commission (*) , ou les deux, selon le cas.

(*) Règlement (UE) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) nº 805/2011 de la Commission (JO L 63 du 6.3.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/340/oj).».

3) Au point ORA.AeMC.115, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) outre la documentation destinée à l'obtention de l'agrément d'un organisme, telle que spécifiée au point ORA.GEN.115, fournissent des détails relatifs aux activités sous-traitées à des hôpitaux ou des instituts médicaux désignés aux fins des examens médicaux spécialisés.».

4) Le point ORA.AeMC.120 suivant est inséré:

«ORA.AeMC.120 Certificat d'AeMC

Un organisme titulaire d'un certificat d'AeMC ne peut, à aucun moment, détenir plus d'un certificat d'AeMC délivré pour le même champ d'application conformément au règlement (UE) 2018/1139 et aux actes d'exécution et délégués adoptés sur la base de celui-ci.».

5) Le point ORA.AeMC.135 est remplacé par le texte suivant:

«ORA.AeMC.135 Maintien de la validité

Le certificat d'AeMC est délivré pour une durée illimitée. Il reste valide sous réserve que le titulaire et les examinateurs aéromédicaux de l'organisme respectent les conditions suivantes:

a) satisfaire au point MED.D.030 de l'annexe IV (partie MED) du présent règlement ou au point ATCO.MED.C.025 de l'annexe IV (partie ATCO.MED) du règlement (UE) 2015/340, selon le cas;

b) assurer le maintien de leur expérience en effectuant chaque année un nombre suffisant d'examens médicaux de classe 1 ou de classe 3 conformément au règlement (UE) 2015/340, ou d'examens aéromédicaux militaires équivalents, selon le cas.».

6) Le point ORA.AeMC.160 suivant est inséré:

«ORA.AeMC.160 Rapports

L'AeMC fournit à l'autorité compétente des rapports statistiques concernant les évaluations aéromédicales des demandeurs, y compris des rapports sur le dépistage de la consommation de drogue et d'alcool effectué conformément au point MED.B.055 b) de l'annexe IV (partie MED) et sur les facteurs ou tendances en matière de risque sanitaire observés lors des évaluations aéromédicales.».

7) Le point ORA.AeMC.200 est modifié comme suit:

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

«a) portant sur la délivrance de certificats médicaux conformément à la partie MED;»;

b) le point a *bis*) suivant est inséré:

«a bis) visant à faciliter la coopération entre les AME et les autres experts médicaux de l'AeMC; et».

8) Le point ORA.AeMC.205 suivant est inséré:

«ORA.AeMC.205 Activités sous-traitées

Nonobstant le point ORA.GEN.205, toutes les exigences suivantes s'appliquent:

a) les examens aéromédicaux minimaux requis doivent être effectués au sein de l'organisation de l'AeMC, conformément au champ d'application et aux privilèges définis dans les termes d'agrément joints au certificat de l'AeMC;

b) des examens et investigations à caractère médical supplémentaires peuvent être effectués par des experts individuels ou des organismes sous-traitants. L'organisme veille à ce que, dans le cadre de la sous-traitance de toute partie de son activité, le produit ou service sous-traité soit conforme aux exigences applicables.».

9) Le point ORA.AeMC.210 est remplacé par le texte suivant:

«ORA.AeMC.210 Exigences en termes de personnel

a) Parmi le personnel de l'AeMC figurent:

1) un examinateur aéromédical (AME) désigné comme responsable de l'AeMC, qui dispose des privilèges requis pour délivrer des certificats médicaux de classe 1, ou des certificats médicaux de classe 3 conformément au règlement (UE) 2015/340, selon le cas, en fonction du champ d'application défini dans les termes d'agrément joints au certificat de l'AeMC et qui a a son actif une expérience suffisante en médecine aéronautique pour s'acquitter des tâches qui lui sont imparties;

2) au moins un AME qualifié supplémentaire disposant des privilèges requis pour délivrer des certificats médicaux de classe 1, ou des certificats médicaux de classe 3 conformément au règlement (UE) 2015/340, selon le cas, en fonction du champ d'application défini dans les termes d'agrément joints aux privilèges du certificat de l'AeMC, ainsi que du personnel technique;

3) des experts médicaux disponibles.

b) Le responsable de l'AeMC est chargé de:

1) coordonner l'analyse des résultats d'examen;

2) signer les comptes rendus, certificats et certificats médicaux initiaux de classe 1 et de classe 3 conformément au règlement (UE) 2015/340.».

ANNEXE V

Modifications de l'annexe VIII (partie DTO) du règlement (UE) nº 1178/2011

À l'annexe VIII, le point DTO.GEN.135 est remplacé par le texte suivant:

«**DTO.GEN.135 Retrait de l'autorisation de dispenser une formation**

a) Un DTO n'est plus autorisé à dispenser une partie ou la totalité de la formation décrite dans sa déclaration, sur la base de cette déclaration, lorsque l'une des situations suivantes se présente:

1) le DTO a notifié à l'autorité compétente la cessation partielle ou totale des activités de formation couvertes par la déclaration, conformément au point DTO.GEN.116 b);

2) le DTO n'a pas dispensé la formation pendant plus de 36 mois consécutifs.

b) Un DTO restitue sans délai les certificats d'agrément conformément au point DTO.GEN.230 c) à l'autorité compétente:

1) en cas de cessation des activités de formation conformément au point a);

2) en cas de retrait conformément au point ARA.GEN.350 d *bis*) 3) de l'annexe VI (partie ARA).».

ANNEXE VI

Modifications de l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) nº 965/2012

Au point ORO.FC.A.201 b) 2) de l'annexe III, le point iii) est remplacé par le texte suivant:

«iii) les formations de maintien de compétences et les contrôles conformément au point ORO.FC.230, sous réserve du respect des conditions suivantes:

A) les contrôles n'incluent pas les manœuvres de décollage;

B) les contrôles comprennent les manœuvres d'atterrissage au moins en tant que pilote non aux commandes;».

ANNEXE VII

Modifications de l'annexe V (partie SPA) du règlement (UE) nº 965/2012

Au point SPA.HEMS.130 de l'annexe V, le point g) suivant est ajouté:

«g) *Membres d'équipage de conduite ayant atteint l'âge de 60 ans et effectuant des opérations SMUH en mode monopilote conformément au point FCL.065 a) de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) nº 1178/2011*

1) Pour les membres d'équipage de conduite qui ont atteint l'âge de 60 ans et qui effectuent des opérations SMUH en mode monopilote conformément au point FCL.065 a), de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) nº 1178/2011, l'exploitant tient compte, dans son évaluation des risques effectuée conformément au point ORO.GEN.200, de l'augmentation du risque d'incapacité en raison de facteurs cardiovasculaires et cérébrovasculaires liés aux circonstances opérationnelles.

2) La formation et les contrôles des membres d'équipage de conduite visés au point 1) sont effectués par du personnel ayant reçu une formation appropriée pour pouvoir détecter un léger déclin cognitif et demander une évaluation médicale du membre d'équipage si nécessaire.».