

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2020/359 DE LA COMMISSION****du 4 mars 2020****modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil <sup>(1)</sup>, et notamment ses articles 23 et 27,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission <sup>(2)</sup> 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) Compte tenu du caractère spécifique de l'octroi de licences aux membres d'équipage de conduite de ballons et de planeurs, des exigences particulières en matière d'octroi de licences devraient être définies dans des règlements distincts, à savoir le règlement (UE) 2018/395 de la Commission <sup>(3)</sup> et le règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission <sup>(4)</sup>.
- (3) Parallèlement, les exigences en matière d'octroi de licences de pilote de ballons et de planeurs définies à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 devraient être supprimées et certaines exigences de ladite annexe I (partie FCL) relatives à des questions transversales, telles que les dispositions relatives à l'obtention de crédits entre les licences de pilote de ballons ou de planeurs et les licences pour d'autres catégories d'aéronefs, devraient être révisées à la lumière des nouvelles exigences en matière d'octroi de licences de pilote de ballons et de planeurs.
- (4) Les exigences énoncées à l'annexe IV (partie MED), l'annexe VI (partie ARA), l'annexe VII (partie ORA) et l'annexe VIII (partie DTO) du règlement (UE) n° 1178/2011 devraient continuer de s'appliquer à l'octroi de licences aux membres d'équipage de conduite de ballons et de planeurs.
- (5) Afin d'améliorer encore la sécurité aérienne, les pilotes qui participent à des activités aériennes de sport et de loisir devraient être incités à obtenir des privilèges en vue d'effectuer des vols selon les règles du vol aux instruments (IFR). Par conséquent, il y a lieu d'adapter les règles en vigueur concernant les privilèges IFR en introduisant la qualification de base pour le vol aux instruments (BIR) dans l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011. La BIR devrait être spécialement adaptée aux besoins des pilotes qui participent à des activités aériennes de sport et de loisir en ce qui concerne le contenu de leur formation et l'étendue de leurs privilèges.
- (6) Avec l'introduction de la BIR, la qualification de vol aux instruments en route (EIR) visée au paragraphe FCL.825 de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 fait à présent double emploi, il convient donc de la supprimer. Toutefois, les titulaires d'une EIR existante devraient être autorisés à continuer d'exercer leurs privilèges et devraient recevoir les crédits liés à leur EIR lorsqu'ils tentent d'obtenir une BIR. Il devrait également être possible de poursuivre une formation en vue d'une EIR qui est en cours et qui a débuté avant l'application du présent règlement et de l'achever en tant que formation en vue d'une BIR.

<sup>(1)</sup> JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

<sup>(2)</sup> Règlement (UE) n° 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) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

<sup>(3)</sup> Règlement (UE) 2018/395 de la Commission du 13 mars 2018 établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de ballons conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 71 du 14.3.2018, p. 10).

<sup>(4)</sup> Règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission du 14 décembre 2018 établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de planeurs conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil (JO L 326 du 20.12.2018, p. 64).

- (7) Il convient de mettre à jour sur le plan technique le règlement (UE) n° 1178/2011 sur la base des enseignements tirés, en particulier dans les domaines de la navigation fondée sur les performances (PBN), de la formation à la prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle (UPRT) et des qualifications d'instructeur et d'examineur.
- (8) Les mesures prévues dans le présent règlement se fondent sur l'avis n° 01/2019 <sup>(7)</sup> émis par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne conformément à l'article 75, paragraphe 2, point b), et à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.
- (9) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 127 du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Le règlement (UE) n° 1178/2011 est modifié comme suit:

- 1) L'article 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant:

«*Article premier*

**Objet**

1. Le présent règlement fixe des règles détaillées concernant:

- a) les différentes qualifications pour les licences de pilote, les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des licences de pilote, les privilèges et responsabilités des titulaires de licences de pilote, ainsi que les conditions dans lesquelles les licences nationales de pilote existantes et les licences nationales de mécanicien navigant peuvent être converties en licences de pilote;
- b) la certification des personnes qui sont chargées de dispenser une formation au vol ou une formation au vol sur simulateur et d'évaluer les compétences des pilotes;
- c) les différents certificats médicaux des pilotes, les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des certificats, les privilèges et responsabilités des titulaires de certificats médicaux ainsi que les conditions dans lesquelles les certificats médicaux nationaux peuvent être convertis en certificats médicaux mutuellement reconnus;
- d) la certification des examinateurs aéromédicaux ainsi que les circonstances dans lesquelles un médecin généraliste peut agir en tant qu'examineur aéromédical;
- e) l'évaluation aéromédicale régulière des membres de l'équipage de cabine, ainsi que les qualifications des personnes qui sont chargées de cette évaluation;
- f) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait du certificat de membre d'équipage de cabine, ainsi que les privilèges et les responsabilités des titulaires d'un certificat de membre d'équipage de cabine;
- g) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des certificats des organismes de formation des pilotes et des centres aéromédicaux qui participent à la qualification et à l'évaluation aéromédicale du personnel navigant de l'aviation civile;
- h) les exigences relatives à la certification des simulateurs d'entraînement au vol et aux organismes qui exploitent et utilisent ces dispositifs;
- i) les exigences relatives au système d'administration et de gestion auxquelles doivent satisfaire les États membres, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA) et les organismes en ce qui concerne les règles visées aux points a) à h).

2. Les articles 11 *ter* et 11 *quater* du présent règlement ainsi que l'annexe IV (partie MED), l'annexe VI (partie ARA), l'annexe VII (partie ORA) et l'annexe VIII (partie DTO) du présent règlement s'appliquent aux licences de pilote de ballons et de planeurs.»

<sup>(7)</sup> «Easier access for GA pilots to IFR flying & Revision of the balloon and sailplane licensing requirements, (Opinion N° 01/2019 (A) & (B), 19.2.2019) [Accès facilité au vol selon les règles de vol aux instruments (IFR) pour les pilotes de GA et révision des exigences en matière d'octroi de licences pour les ballons et les planeurs – Avis n° 01/2019 (A) & (B) du 19.2.2019], disponible à l'adresse suivante: <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

2) À l'article 2, le paragraphe 19 est remplacé par le texte suivant:

«19) "instructeur de vol (flight instructor — FI)", un instructeur disposant des privilèges pour dispenser une formation dans un aéronef conformément à la sous-partie J de l'annexe I (partie FCL) du présent règlement, à la sous-partie FI de l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 (\*), ou à la sous-partie FI de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 (\*\*);

(\*) Règlement (UE) 2018/395 de la Commission du 13 mars 2018 établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de ballons conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 71 du 14.3.2018, p. 10).

(\*\*) Règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission du 14 décembre 2018 établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de planeurs conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil (JO L 326 du 20.12.2018, p. 64).»

3) À l'article 4, paragraphe 8, la date du «8 avril 2021» est remplacée par le «8 septembre 2021».

4) L'article 4 *quater* suivant est inséré:

«Article 4 *quater*

#### **Mesures transitoires pour les titulaires d'une qualification de vol aux instruments en route**

1. Jusqu'au 8 septembre 2022 inclus, les titulaires d'une qualification de vol aux instruments en route (EIR) telle que visée au paragraphe FCL.825 de l'annexe I (partie FCL):

- a) seront autorisés à continuer d'exercer les privilèges de leur EIR;
- b) obtiendront la prorogation ou le renouvellement de leur EIR, conformément au paragraphe FCL.825, point g), du règlement délégué (UE) de la Commission (\*);
- c) seront autorisés à recevoir l'intégralité des crédits correspondant aux exigences de formation énoncées au paragraphe FCL.835, points c) 2) i) et ii), de l'annexe I (partie FCL), lorsqu'ils demanderont la délivrance d'une qualification de base pour le vol aux instruments (BIR) conformément au paragraphe FCL.835 de l'annexe I (partie FCL); et
- d) recevront l'intégralité des crédits tel qu'établi pour les titulaires d'une EIR à l'annexe I (partie FCL).

2. À partir du 8 septembre 2021, les cours de formation en vue d'une EIR, telle que visée au paragraphe 1, qui auront débuté avant cette date pourront être poursuivis et seront considérés comme des cours de formation en vue d'une BIR. Sur la base d'une évaluation du candidat, l'organisme de formation agréé responsable du cours de formation en vue d'une BIR déterminera le nombre d'heures de formation EIR devant être créditées en vue de la délivrance de la BIR.

3. Les candidats à une BIR qui sont titulaires d'une EIR ou qui ont réussi l'examen théorique en vue de l'obtention d'une EIR conformément au paragraphe FCL.825, point d), avant le 8 septembre 2021 recevront l'intégralité des crédits correspondant aux exigences en matière d'instruction théorique et d'examen théorique en vue de la BIR.

(\*) Règlement délégué (UE) de la Commission du 4 mars 2020 (non encore paru au Journal officiel).»

5) L'article 11 *quater* est remplacé par le texte suivant:

«Article 11 *quater*

#### **Mesures de transition**

Les États membres:

- a) transmettent à l'AESA, au plus tard le 8 avril 2021, tous les documents relatifs à la surveillance des organismes qui dispensent des formations en vue de la délivrance de licences de pilote conformément au règlement (UE) 2018/395 et au règlement d'exécution (UE) 2018/1976 et qui ont l'AESA pour autorité compétente conformément à l'article 78 du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil (\*);

- b) finalisent, en coordination avec l'AESA, les procédures de certification lancées avant le 8 avril 2020 et délivrent le certificat; une fois le certificat délivré, l'AESA assume toutes ses responsabilités d'autorité compétente envers ces organismes certifiés.

(\*) 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) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).»

- 6) À l'article 12, le paragraphe 2 bis est supprimé.
- 7) À l'article 12, paragraphe 4, la date du «20 juin 2020» est remplacée par celle du «20 juin 2021».
- 8) L'annexe I (partie FCL) est modifiée conformément à l'annexe I du présent règlement.
- 9) L'annexe IV (partie MED) est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement.
- 10) L'annexe VI (partie ARA) est modifiée conformément à l'annexe III du présent règlement.
- 11) L'annexe VII (partie ORA) est modifiée conformément à l'annexe IV du présent règlement.
- 12) L'annexe VIII (partie DTO) est modifiée conformément à l'annexe V du présent règlement.

#### Article 2

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Le présent règlement s'applique à partir du 8 avril 2020.
3. Par dérogation au paragraphe 2, les dispositions suivantes s'appliquent à partir du 8 septembre 2021:
  - a) les points 1) e), 4) b), 5) à 7), 32), 34), 36) d), 40) a), 41), 42), 44), 46) à 48), 52) f), 53) a) à 53) c), 53) e), 53) f), 54), 55), 56) a) à 56) c) et 57) de l'annexe I;
  - b) le point b) de l'annexe II;
  - c) le point 10) d) ii) de l'annexe III.
4. Par dérogation au paragraphe 2, l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 7, du présent règlement et les points 49), 53) d), 58) b), 58) d) et 58) e) de l'annexe I s'appliquent à partir de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

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

Fait à Bruxelles, le 4 mars 2020.

Par la Commission  
La présidente  
Ursula VON DER LEYEN

## ANNEXE I

L'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission est modifiée comme suit:

1) le paragraphe FCL.010 est modifié comme suit:

a) la définition de «dirigeable» est remplacée par le texte suivant:

«Un “dirigeable” désigne un aéronef motorisé plus léger que l'air, à l'exception des dirigeables à air chaud, qui sont considérés comme des ballons conformément à l'article 2, paragraphe 7, du règlement (UE) 2018/395 de la Commission.»;

b) la définition de «temps de vol» est remplacée par le texte suivant:

«Le “temps de vol”:

dans le cas des avions, des motoplaneurs et des aéronefs à sustentation motorisée, ce terme désigne le temps total depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer en vue de décoller jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol;

dans le cas des hélicoptères, ce terme désigne le temps total depuis le moment où les pales du rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise à la fin du vol et où les pales du rotor s'arrêtent;

dans le cas des dirigeables, ce terme désigne le temps total depuis le moment où le dirigeable est détaché du mât en vue du décollage jusqu'au moment où le dirigeable s'immobilise à la fin du vol et est amarré au mât.»;

c) la définition de «planeur motorisé» est remplacée par le texte suivant:

«Un “planeur motorisé” désigne un planeur équipé d'un ou de plusieurs moteurs et qui, avec son ou ses moteurs à l'arrêt, possède les caractéristiques d'un planeur.»;

d) la définition de «motoplaneur» est remplacée par le texte suivant:

«Un “motoplaneur (Touring motor glider — TMG)” désigne, sauf indication contraire à la suite du processus de certification conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012, une classe spécifique de planeurs motorisés pourvus d'un moteur intégré et non rétractable et d'une hélice non rétractable. Il doit être capable de décoller et de s'élever grâce à la puissance de son moteur conformément à son manuel de vol.»;

e) les définitions suivantes sont insérées:

i) «Le “vol IFR en route” désigne la phase d'un vol IFR qui commence après l'achèvement d'une procédure de départ en IFR et se termine lorsque débute une procédure d'approche en IFR.»; et

ii) «Le “vol aux instruments avec planche de bord réduite” désigne l'interprétation de l'assiette par référence à l'interprétation des instruments de secours après la perte du système principal de référence d'assiette et de cap.»;

f) les définitions suivantes sont supprimées:

«classe de ballons» et

«groupe de ballons»;

2) le paragraphe FCL.015 est modifié comme suit:

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

«a) Les demandes de délivrance, de prorogation ou de renouvellement de licences de pilote et de leurs qualifications et autorisations associées, ainsi que toutes les modifications qui y sont apportées, seront soumises à l'autorité compétente selon la forme et la manière établies par ladite autorité. Elles devront être accompagnées de la preuve que les candidats satisfont aux exigences de délivrance, de prorogation ou de renouvellement de licences ou d'autorisations, ainsi que des qualifications ou mentions associées, établies dans la présente annexe (partie FCL) et dans l'annexe IV (partie MED).»;

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

«b) Sauf indication contraire dans la présente annexe, toute limitation ou extension des privilèges accordés par une licence, une qualification ou une autorisation sera mentionnée sur la licence ou l'autorisation par l'autorité compétente.»;

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

«d) Le titulaire d'une licence soumettra les demandes conformément au point a) à l'autorité compétente désignée par l'État membre dans lequel sa licence a été délivrée conformément à la présente annexe (partie FCL), à l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission ou à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, selon le cas.»;

- d) les nouveaux points e) et f) suivants sont ajoutés:
- «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).
  - f) Pour la délivrance d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation, le candidat présentera sa demande au plus tard 6 mois après avoir réussi l'examen pratique ou l'évaluation de compétences.»;
- 3) au paragraphe FCL.020, le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) Avant son premier vol solo, un élève pilote devra avoir au moins 16 ans révolus.»;
- 4) au paragraphe FCL.025, le point c) 1) est modifié comme suit:
- a) le point i) est remplacé par le texte suivant:
    - «i) dans le cadre de la délivrance d'une licence de pilote d'aéronef léger ou d'une licence de pilote privé, pour une durée de 24 mois;»;
  - b) les points i) et ii) sont remplacés par le texte suivant:
    - «ii) dans le cadre de la délivrance d'une licence de pilote commercial ou d'une qualification de vol aux instruments (IR), pour une durée de 36 mois;
    - iii) pour la délivrance d'une qualification de base pour le vol aux instruments (Basic instrument rating – BIR), pour une durée illimitée.

Les périodes indiquées aux points i) et ii) débuteront à partir du jour où les pilotes auront réussi l'examen théorique, conformément au point b) 2).»;
- 5) au paragraphe FCL.030, le point c) suivant est ajouté:
- «c) Pour la délivrance d'une BIR, le candidat à un examen pratique doit tout d'abord avoir achevé tous les modules de formation et être recommandé par un ATO pour l'examen pratique. Ses dossiers de formation seront mis à la disposition de l'examineur par l'ATO.»;
- 6) au paragraphe FCL.035, le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) Obtention de crédits de connaissances théoriques
    - 1) Les candidats qui ont réussi l'examen théorique pour une licence de pilote de ligne bénéficieront des crédits correspondant aux exigences en matière de connaissances théoriques applicables à la licence de pilote d'aéronef léger, la licence de pilote privé, la licence de pilote commercial et, à l'exception du cas des hélicoptères, l'IR et la BIR dans la même catégorie d'aéronef.
    - 2) Les candidats qui ont réussi l'examen théorique pour la licence de pilote commercial bénéficieront des crédits correspondant aux exigences en matière de connaissances théoriques applicables à:
      - i) la licence de pilote d'aéronef léger dans la même catégorie d'aéronef;
      - ii) la licence de pilote privé dans la même catégorie d'aéronef; et
      - iii) le sujet "communications" pour la BIR. Ces crédits n'incluent la partie IFR du sujet "communications" que si ce sujet a été suivi conformément au paragraphe FCL.310, tel qu'applicable dès le 20 décembre 2019.
    - 3) Les titulaires d'une IR ou les candidats qui ont réussi l'examen théorique de l'IR pour une catégorie d'aéronef bénéficieront des crédits correspondant aux exigences en termes d'instruction et d'examen théoriques, en vue d'obtenir:
      - i) l'IR dans une autre catégorie d'aéronef; et
      - ii) la BIR.
    - 4) Les titulaires d'une licence de pilote bénéficieront des crédits correspondant aux exigences en matière d'instruction et d'examen théoriques en vue d'obtenir une licence dans une autre catégorie d'aéronef conformément à l'appendice 1 de la présente partie. Ces crédits s'appliquent également aux candidats à une licence de pilote qui ont déjà été reçus aux examens théoriques pour la délivrance de ladite licence dans une autre catégorie d'aéronef, tant que l'examen théorique a lieu pendant la période de validité spécifiée au paragraphe FCL.025, point c).
    - 5) Par dérogation au point b) 3), les titulaires d'une IR(A) ayant validé un cours modulaire IR(A) reposant sur les compétences bénéficieront intégralement des crédits correspondant aux exigences en matière d'instruction et d'examen théoriques, en vue d'obtenir une IR dans une autre catégorie d'aéronef, uniquement s'ils ont également validé l'instruction et l'examen théoriques pour la partie IFR du cours requis en application du paragraphe FCL.720.A, point b) 2) i).»;

- 7) le paragraphe FCL.055 est modifié comme suit:
- a) au point d), la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:
    - «d) Exigences particulières pour les titulaires d'une qualification de vol aux instruments (IR). Par dérogation aux points précédents, les titulaires d'une IR devront avoir démontré leur aptitude à utiliser l'anglais à un niveau de compétences approprié tel que défini à l'appendice 2 de la présente annexe.»;
  - b) le point e) est remplacé par le texte suivant:
    - «e) La preuve de la compétence linguistique des titulaires d'une IR et de leur aptitude à utiliser l'anglais sera effectuée selon une méthode d'évaluation établie par toute autorité compétente.»;
- 8) le paragraphe FCL.060 est modifié comme suit:
- a) le point a) est supprimé;
  - b) au point b), la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:
    - «b) Avions, hélicoptères, aéronefs à sustentation motorisée et dirigeables. Un pilote ne pourra exploiter un aéronef pour le transport aérien commercial ou le transport de passagers.»;
- 9) le paragraphe FCL.065 est modifié comme suit:
- a) le point b) est remplacé par le texte suivant:
    - «b) 65 ans. Le titulaire d'une licence de pilote qui a atteint l'âge de 65 ans ne pourra agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial.»;
  - b) le point c) est supprimé;
- 10) le paragraphe FCL.100 est remplacé par le texte suivant:
- «FCL.100 LAPL — Âge minimum**
- Les candidats à une LAPL pour les avions ou les hélicoptères devront avoir au moins 17 ans révolus.»;
- 11) le paragraphe FCL.120 est remplacé par le texte suivant:
- «FCL.120 LAPL — Examen théorique**
- Les candidats à une LAPL devront démontrer un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges octroyés, au moyen d'examens portant sur:
- a) sujets communs:
    - droit aérien,
    - performance humaine,
    - météorologie,
    - communications, et
    - navigation.
  - b) Sujets spécifiques portant sur les différentes catégories d'aéronefs:
    - principes du vol,
    - procédures opérationnelles,
    - performance de vol et préparation du vol, et
    - connaissance générale de l'aéronef.»;
- 12) au paragraphe FCL.110.A, le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) Exigences spécifiques pour les candidats qui sont titulaires d'une SPL délivrée conformément à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, y compris les privilèges pour piloter des TMG. Les candidats à une LAPL(A) qui sont titulaires d'une SPL avec les privilèges pour piloter des TMG devront avoir à leur actif au moins 21 heures de vol sur des TMG après mention des privilèges correspondant aux TMG, et satisfaire aux exigences du paragraphe FCL.135.A, point a), sur avions.»;

- 13) au paragraphe FCL.135.A, le point c) suivant est ajouté:
- «c) Les candidats à l'extension des privilèges de la LAPL(A) aux TMG qui sont également titulaires d'une SPL conformément à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, y compris les privilèges de piloter des TMG, bénéficieront de l'intégralité des crédits correspondant aux exigences du point a).»;
- 14) les sections 4 et 5 de la sous-partie B sont supprimées;
- 15) le titre de la sous-partie C est remplacé par le texte suivant:
- «LICENCE DE PILOTE PRIVÉ (PPL)»;**
- 16) le paragraphe FCL.200 est remplacé par le texte suivant:
- «FCL.200 Âge minimum**
- Les candidats à une PPL doivent avoir au moins 17 ans révolus.»;
- 17) au paragraphe FCL.210, les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:
- «a) Les candidats à une PPL devront suivre un cours de formation auprès d'un ATO ou d'un DTO.
  - b) Le cours devra inclure une instruction théorique et une instruction au vol correspondant aux privilèges de la PPL demandée.»;
- 18) le paragraphe FCL.215 est remplacé par le texte suivant:
- «FCL.215 Examen théorique**
- Les candidats à une PPL devront démontrer un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges octroyés, au moyen d'examens portant sur les sujets suivants:
- a) sujets communs:
    - droit aérien,
    - performance humaine,
    - météorologie,
    - communications, et
    - navigation.
  - b) Sujets spécifiques portant sur les différentes catégories d'aéronefs:
    - principes du vol,
    - procédures opérationnelles,
    - performance de vol et préparation du vol, et
    - connaissance générale de l'aéronef.»;
- 19) le paragraphe FCL.235 est modifié comme suit:
- a) le point a) est remplacé par le texte suivant:
    - «a) Les candidats à une PPL devront démontrer, au moyen d'un examen pratique, leur aptitude à exécuter, en tant que PIC sur la catégorie appropriée d'aéronef, les procédures et manœuvres pertinentes avec la compétence correspondant aux privilèges accordés.»;
  - b) le point b) est remplacé par le texte suivant:
    - «b) Les candidats à l'examen pratique devront avoir suivi une instruction au vol sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui qui sera utilisé pour l'examen pratique.»;
- 20) au paragraphe FCL.210.A, le point c) est modifié comme suit:
- a) la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:
    - «c) Exigences spécifiques pour les candidats qui sont titulaires d'une SPL délivrée conformément à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, y compris les privilèges pour piloter des TMG. Les candidats à une PPL(A) qui sont titulaires d'une SPL ayant les privilèges de piloter des TMG devront avoir à leur actif.»;



- b) le point 1. est remplacé par le texte suivant:
- «1. au moins 24 heures de vol sur TMG après la mention des privilèges correspondant aux TMG; et»;
- 21) au paragraphe FCL.210.As, le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) Les candidats qui sont titulaires d'une BPL délivrée conformément à l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission et sont qualifiés pour le vol sur dirigeables à air chaud recevront un crédit correspondant à 10 % de leur temps de vol total en tant que PIC sur de tels dirigeables, jusqu'à un maximum de 5 heures.»;
- 22) dans la sous-partie C, les sections 5 et 6 sont supprimées;
- 23) le paragraphe FCL.600 est remplacé par le texte suivant:
- «FCL.600 IR — General**
- Sauf exception prévue au paragraphe FCL.835, les opérations en IFR à bord d'un avion, d'un hélicoptère, d'un dirigeable ou d'un aéronef à sustentation motorisée ne pourront être effectuées que par les titulaires d'une PPL, CPL, MPL et ATPL qui détiennent une IR correspondant à la catégorie d'aéronef ou, si une IR correspondant à la catégorie d'aéronef n'est pas disponible, uniquement lors d'examens pratiques ou d'une instruction en double commande.»;
- 24) au paragraphe FCL.620, le point c) suivant est ajouté:
- «c) Les candidats qui ont réussi un examen pratique pour une IR multimoteur à bord d'un avion monopilote multimoteur pour lequel une qualification de classe est exigée devront également obtenir une IR monomoteur pour les qualifications de la classe ou du type d'avion monomoteur qu'ils détiennent.»;
- 25) au paragraphe FCL.700, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) Les titulaires d'une licence de pilote ne pourront agir en tant que pilote d'un aéronef que s'ils possèdent une qualification de classe ou de type en cours de validité et appropriée, sauf si l'un des cas suivants s'applique:
- 1) ils exercent les privilèges d'une LAPL;
  - 2) ils passent des examens pratiques ou des contrôles de compétences visant à renouveler des qualifications de classe ou de type;
  - 3) ils suivent une instruction au vol;
  - 4) ils sont titulaires d'une qualification pour les essais en vol délivrée conformément au paragraphe FCL.820.»;
- 26) au paragraphe FCL.725, le point f) suivant est ajouté:
- «f) Les candidats à l'obtention d'une qualification de classe pour les TMG qui sont également titulaires d'une SPL conformément à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, y compris les privilèges pour piloter des TMG, bénéficieront de l'intégralité des crédits correspondant aux exigences des points a), b) et c).»;
- 27) le paragraphe FCL.740.A est modifié comme suit:
- a) le point a) 4) est remplacé par le texte suivant:
- «4) La prorogation d'une BIR ou d'une IR(A), si une telle qualification est détenue, peut être combinée avec un contrôle de compétences pour la prorogation d'une qualification de classe ou de type.»;
- b) le point b) 1) est remplacé par le texte suivant:
- «1) Qualifications de classe d'avion monomoteur à pistons et qualifications de classe de TMG. Aux fins de la prorogation des qualifications de classe d'avion monopilote monomoteur à pistons ou des qualifications de classe de TMG, les candidats devront:»;
- c) le point b) 5) suivant est ajouté:
- «5) Le contrôle de compétences en vue de la prorogation d'une qualification de classe d'avion monopilote monomoteur peut être combiné avec le contrôle de compétences en vue de la prorogation d'une BIR, conformément au paragraphe FCL.835, point g) 8).»;
- 28) le paragraphe FCL.800 est modifié comme suit:
- a) le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) Les titulaires d'une licence de pilote ayant des privilèges pour piloter des avions ou des TMG devront effectuer des vols acrobatiques uniquement s'ils sont titulaires d'une qualification de vol acrobatique conformément au présent point.»;
- b) le point b) 1) est remplacé par le texte suivant:
- «1. après la délivrance de la licence, au moins 30 heures de vol en tant que PIC sur avions ou TMG;»;

- c) le point b) 2) ii) est remplacé par le texte suivant:
- «ii) au moins 5 heures d'instruction de vol acrobatique sur des avions ou des TMG pilotés avec le moteur en fonctionnement.»;
- d) le point c) est remplacé par le texte suivant:
- «c) Les privilèges de la qualification de vol acrobatique seront restreints au vol acrobatique sur des avions ou des TMG pilotés avec le moteur en fonctionnement, en fonction de l'aéronef pour lequel les exigences des points b) 1) et b) 2) ii) ont été satisfaites. Cette restriction sera levée sur demande si un pilote a accompli avec succès au moins 3 vols de formation en double commande sur des avions ou des TMG pilotés avec le moteur en fonctionnement, selon le cas, couvrant la totalité du programme de formation à l'acrobatie.»;
- e) le point d) suivant est ajouté:
- «d) Les candidats à l'obtention d'une qualification de vol acrobatique qui possèdent également une qualification de classe de TMG ainsi que des privilèges pour le vol acrobatique avancé pour planeurs avec les privilèges spécifiés au paragraphe SFC.200, point d), de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission devront:
    - 1) être dispensés d'obtenir leur qualification de vol acrobatique restreinte aux avions comme spécifié au point c) s'ils ont satisfait aux exigences des points b) 1) et b) 2) ii) dans le cas des avions, ou
    - 2) recevoir l'intégralité des crédits correspondant aux exigences du point b) pour la délivrance d'une qualification de vol acrobatique restreinte aux TMG pilotés avec le moteur en fonctionnement. Cette restriction est levée sur demande si un pilote a suivi la formation visée au point c).»;
- 29) le paragraphe FCL.805 est modifié comme suit:
- a) le point b) 2) iii) est remplacé par le texte suivant:
    - «iii) sauf pour les titulaires d'une SPL conformément à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, 5 vols de familiarisation dans un planeur lancé par un aéronef.»;
  - b) le point g) suivant est ajouté:
    - «g) Les candidats à l'obtention d'une qualification de remorquage de planeurs ou de banderoles sur des TMG conformément au présent point recevront l'intégralité des crédits correspondant aux exigences du point b) ou c), selon le cas, s'ils sont titulaires d'une qualification de remorquage de planeurs ou de banderoles conformément au paragraphe SFCL.205 de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, selon le cas, ou s'ils ont satisfait à toutes les exigences relatives à la délivrance de cette qualification.»;
- 30) le paragraphe FCL.810 est modifié comme suit:
- a) le point a) est modifié comme suit:
  - i) le point 1) est remplacé par le texte suivant:
    - «1) Les candidats devront avoir suivi un cours de formation dans un délai maximal de six mois auprès d'un DTO ou d'un ATO pour exercer les privilèges d'une LAPL ou d'une PPL pour les avions, les TMG ou les dirigeables en conditions VFR de nuit. Le cours devra inclure:»;
  - ii) le point 4) suivant est ajouté:
    - «4) Les candidats à une qualification de vol de nuit sur avions ou TMG conformément au présent point recevront l'intégralité des crédits correspondant aux exigences des points 1) et 2) s'ils sont titulaires d'une qualification de vol de nuit sur TMG conformément au paragraphe SFCL.210 de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, ou s'ils ont satisfait à toutes les exigences pour la délivrance de cette qualification.»;
  - b) le point c) est supprimé;
- 31) au paragraphe FCL.815, la phrase introductive du point a) est remplacée par le texte suivant:
- «a) Privilèges. Les privilèges du titulaire d'une qualification de vol en montagne permettent de piloter des avions ou des TMG vers et au départ de surfaces pour lesquelles les autorités appropriées désignées par les États membres jugent qu'une telle qualification est nécessaire..
- Les titulaires d'une LAPL ou d'une PPL leur octroyant des privilèges pour piloter des avions ou des TMG peuvent obtenir la qualification initiale de vol en montagne soit sur:»;
- 32) le paragraphe FCL.825 est supprimé;
- 33) le paragraphe FCL.830 est supprimé;

34) le paragraphe FCL.835 suivant est inséré:

**«FCL.835 Qualification de base pour le vol aux instruments (BIR)**

a) Privilèges et conditions

- 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 à haute performance et des variantes d'avion si des données d'adéquation opérationnelle ont établi qu'une IR était requise.
- 2) Les privilèges octroyés par la BIR seront exercés conformément au paragraphe FCL.205.A. uniquement.
- 3) Les privilèges octroyés par la BIR ne peuvent être exercés de nuit que si le pilote est titulaire d'une qualification de vol de nuit conformément au paragraphe FCL.810.
- 4) Les privilèges octroyés par une BIR multimoteur seront également valables pour des avions monomoteurs pour lesquels le pilote est titulaire d'une qualification de classe d'avion monomoteur valable.
- 5) L'exercice des privilèges octroyés par la BIR sera soumis à l'ensemble des conditions suivantes:
  - i) la hauteur de décision (DH) ou la hauteur minimale de descente (MDH) utilisée dans les minima opérationnels de l'aérodrome devra être supérieure d'au moins 200 pieds à ce qui serait autrement calculé conformément au paragraphe "NCO.OP.110 Minima opérationnels de l'aérodrome — avions et hélicoptères" et au paragraphe "NCO.OP.111 Minima opérationnels de l'aérodrome — NPA, APV, opérations CAT I" de l'annexe VII du règlement (UE) n° 965/2012; et
  - ii) la visibilité utilisée dans les minima opérationnels de l'aérodrome ne devra pas être inférieure à 1 500 m;
  - iii) le pilote commandant de bord ne commencera pas un vol en IFR ou n'entreprendra pas de transition VFR-à-IFR, à moins que:
    - A) à l'aérodrome de départ, les conditions soient une visibilité d'au moins 1 500 m et un plafond nuageux d'au moins à 600 pieds, ou correspondent aux minima de manœuvre à vue publiés pour la catégorie d'avion, la valeur la plus élevée étant retenue; et
    - B) à l'aérodrome de destination et à tout aérodrome de dégagement requis, les informations météorologiques disponibles indiquent, pendant la période comprenant l'heure qui précède et l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée ou la période allant de l'heure de départ réelle à l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée, la période la plus courte des deux étant retenue, une visibilité d'au moins 1 500 m et un plafond nuageux d'au moins 600 pieds, ou des conditions correspondant aux minima de manœuvre à vue publiés pour la catégorie d'avion, ou à la DH/MDH augmentée de 200 pieds conformément au point i), la valeur la plus élevée étant retenue.

b) Prérequis Les candidats à la BIR devront, au minimum, être titulaires d'une PPL(A).

c) Cours de formation Les candidats à la BIR devront avoir accompli auprès d'un ATO:

- 1) l'instruction théorique conformément au paragraphe FCL.615, point a); et
- 2) l'instruction au vol qui comprend les modules d'instruction au vol aux instruments suivants:
  - i) module 1 — le module de base de formation en vol aux compétences de pilotage par seule référence aux instruments;
  - ii) module 2 — le module pratique de formation en vol aux procédures IFR de départ, d'attente, d'approche 2D et 3D;
  - iii) module 3 — le module pratique de formation en vol aux procédures de vol IFR en route; et
  - iv) module 4 — si une BIR multimoteur est demandée, le module pratique de formation en vol avec un moteur à l'arrêt inclura les procédures d'approche et de remise des gaz aux instruments en vol asymétrique; et
- 3) l'instruction au vol qui satisfait aux exigences suivantes:
  - i) le module visé au point c) 2) i) devra être accompli en premier. Les modules visés aux points c) 2) ii) et c) 2) iii) et, le cas échéant, c) 2) iv), pourront être accomplis dans un ordre choisi par le candidat.
  - ii) Les modules visés au point c) 2) pourront être accomplis sur des avions, des FSTD ou une combinaison des deux. Dans tous les cas, le candidat devra recevoir une formation sur l'avion qui sera utilisé pour l'examen pratique.

- iii) Les modules visés aux points c) 2) i), c) 2) ii) et c) 2) iv) pourront être commencés en dehors d'un ATO mais devront être achevés auprès d'un ATO. Le module visé au point c) 2) iii) pourra être achevé en dehors d'un ATO.
  - iv) Avant de commencer le module visé au point c) 2) iv), un pilote qui ne détient pas de qualification de classe ou de type d'avion multimoteur devra avoir reçu la formation multimoteur spécifiée dans la sous-partie H de la présente annexe (partie FCL).
- d) Connaissances théoriques Avant de passer l'examen pratique et au moyen d'examens dans les matières visées au paragraphe FCL.615, point b), les candidats devront démontrer un niveau de connaissance théorique adapté aux privilèges octroyés. L'examen théorique devra comprendre un sujet d'examen associé à chaque module, comme indiqué aux points c) 2) i), c) 2) ii) et c) 2) iii).
- e) Examen pratique À l'issue de la formation visée au point c), les candidats devront réussir un examen pratique à bord d'un avion conformément à l'appendice 7 de la présente annexe. Pour une BIR multimoteur, l'examen pratique sera passé à bord d'un avion multimoteur. Pour une BIR monomoteur, l'examen pratique sera passé à bord d'un avion monomoteur. Un avion multimoteur à traction centrale sera réputé être un avion monomoteur aux fins du présent point.
- f) Par dérogation au point d), les titulaires d'une BIR monomoteur qui sont également titulaires d'une qualification de classe multimoteur et qui souhaitent obtenir une BIR multimoteur pour la première fois devront accomplir une formation auprès d'un ATO comportant la formation prévue au point c) 2) iv), et réussir l'examen pratique mentionné au point e).
- g) Validité, prorogation et renouvellement
- 1) Une BIR aura une durée de validité d'un an.
  - 2) Les candidats à la prorogation d'une BIR devront:
    - i) dans la période de 3 mois qui précèdent directement la date d'expiration de la qualification, réussir un contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 à la présente partie; ou
    - ii) pendant la période de validité, effectuer 6 heures de vol en tant que PIC en IFR, y compris trois procédures d'approche aux instruments, et un vol d'entraînement d'au moins une heure en présence d'un instructeur détenteur des privilèges requis pour dispenser une formation à la BIR.
  - 3) Pour les prorogations ultérieures, une fois sur deux, le titulaire de la BIR devra réussir un contrôle de compétences conformément au point 2) i) à bord d'un avion.
  - 4) Si un pilote choisit de satisfaire aux exigences de prorogation précisées au point g) 2) i) avant la date prescrite audit point, la nouvelle période de validité commencera à compter de la date du contrôle de compétences.
  - 5) Les candidats qui n'ont pas réussi les sections pertinentes d'un contrôle de compétences d'une BIR avant la date d'expiration de la BIR n'exerceront les privilèges de la BIR qu'une fois qu'ils auront réussi le contrôle de compétences.
  - 6) Si une BIR a expiré, les candidats devront, pour renouveler leurs privilèges:
    - i) lorsque cela est nécessaire pour atteindre le niveau de compétences requis, accomplir une formation de remise à niveau dispensée par un ATO ou, si la BIR a expiré depuis trois ans ou moins, par un instructeur qui possède les privilèges pour dispenser une formation pour l'obtention de la BIR; et
    - ii) avoir réussi un contrôle de compétences à bord d'un avion.
  - 7) Pour une BIR multimoteur, le contrôle de compétences pour la prorogation ou le renouvellement ainsi que la formation en vol requise en vertu du point g) 2) ii) devront avoir été effectués à bord d'un avion multimoteur.
  - 8) Le contrôle de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'une BIR peut être combiné avec un contrôle de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de classe d'avion monopilote sur laquelle des privilèges BIR peuvent être exercés conformément au paragraphe FCL.835, point a) 1).
- h) Les candidats à la BIR qui sont titulaires d'une PPL ou d'une CPL délivrée conformément à l'annexe I (partie FCL) et d'une IR(A) valable délivrée par un pays tiers en application des exigences de l'annexe 1 de la Convention de Chicago pourront bénéficier intégralement des crédits requis pour valider le cours de formation visé au point c) 2). Pour se voir délivrer la BIR, les candidats devront:
- 1) réussir l'examen pratique visé au point e);

- 2) démontrer oralement à l'examineur, lors de l'examen pratique, qu'ils ont acquis un niveau approprié de connaissances théoriques en matière de droit aérien, de météorologie ainsi que de préparation et d'exécution du vol; et
  - 3) avoir au moins 25 heures d'expérience de vol en IFR en tant que PIC à bord d'avions.
- j) Le titulaire d'une IR recevra l'intégralité des crédits correspondant à l'exigence visée au point c) 2).»;
- 35) le paragraphe FCL.915, point c) 1), est remplacé par le texte suivant:
- «c) Crédit pour l'obtention de qualifications d'instructeur additionnelles et à des fins de prorogation:
- 1) L'intégralité des crédits correspondant aux aptitudes d'enseignement et d'apprentissage peut être accordée:
    - i) aux titulaires d'une qualification d'instructeur qui demandent des qualifications d'instructeur additionnelles; et
    - ii) aux candidats à l'obtention d'une qualification d'instructeur qui sont déjà titulaires d'une qualification d'instructeur délivrée conformément à l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission ou à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission.»;
- 36) le paragraphe FCL.905.FI est modifié comme suit:
- a) le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) d'une PPL et d'une LAPL dans la catégorie appropriée d'aéronef;»;
  - b) le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) de qualifications de classe et de type pour les aéronefs monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes;»;
  - c) le point g) est remplacé par le texte suivant:

«g) d'une qualification pour le remorquage ou le vol acrobatique, pour autant que le FI possède de tels privilèges et ait démontré son aptitude à dispenser une instruction pour cette qualification à un FI qui est qualifié conformément au point j);»;
  - d) le point h) est remplacé par le texte suivant:

«h) d'une BIR ou d'une d'IR dans la catégorie appropriée d'aéronef, pour autant que le FI remplisse toutes les conditions suivantes:

    - 1) avoir accompli le cours de formation IRI en tant qu'élève pilote et avoir réussi une évaluation de compétences pour la qualification IRI;
    - 2) satisfaire aux paragraphes FCL.915.CRI, point a), FCL.930.CRI et FCL.935 dans le cas des avions multimoteurs et aux paragraphes FCL.910.TRI, point c) 1), et FCL.915.TRI, point d) 2), dans le cas des hélicoptères multimoteurs;

outre les conditions prévues aux points 1) et 2):

    - 3) si, pendant un cours de formation approuvé auprès d'un ATO, le FI dispense une formation dans des FSTD ou supervise des vols de formation de SPIC qui ont lieu en IFR, il devra avoir effectué au moins 50 heures de vol en IFR après la délivrance de la BIR ou de l'IR, dont 10 heures au maximum peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FFS, un FTD 2/3 ou un FNPT II;
    - 4) si le FI dispense une formation dans un aéronef, il devra avoir effectué au moins 200 heures de vol en IFR, dont 50 heures au maximum peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FFS, un FTD 2/3 ou un FNPT II.»;
  - e) le point j) 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) ait à son actif au moins 500 heures d'instruction au vol dans la catégorie appropriée d'aéronef;»;
- 37) le paragraphe FCL.910.FI est modifié comme suit:
- a) le point a) est modifié comme suit:
    - i) le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) pour la délivrance des PPL et LAPL;»;

- ii) le point 3) est remplacé par le texte suivant:
- «3) pour les qualifications de classe et de type pour les aéronefs monopilotes monomoteurs, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes;»;
- b) au point c), le point 3) est remplacé par le texte suivant:
- «3) dans le cas des FI(As), 15 heures ou 50 décollages en instruction au vol couvrant la totalité du programme d'entraînement pour la délivrance d'une PPL(As).»;
- 38) au paragraphe FCL.915.FI, les points e) et f) sont supprimés;
- 39) au paragraphe FCL.930.FI, le point b) est modifié comme suit:
- a) le point 2) est remplacé par le texte suivant:
- «2) au moins 100 heures d'instruction théorique, incluant les épreuves intermédiaires d'évaluation;»;
- b) au point 3):
- i) le point ii)) est remplacé par le texte suivant:
- «ii) dans le cas d'une qualification FI(As), au moins 20 heures d'instruction au vol dont 15 heures consisteront en une instruction au vol en double commande.»;
- ii) les points iii)), iv) et v) sont supprimés;
- c) le point 4) est remplacé par le texte suivant:
- «4) Les candidats à l'obtention d'une qualification FI dans une autre catégorie d'aéronefs, qui sont ou ont été titulaires d'une FI(A), (H) ou (As) recevront un crédit de 55 heures pour satisfaire à l'exigence du point b) 2).»;
- 40) au paragraphe FCL.940.FI, le point a) est modifié comme suit:
- a) le point 1) i) A) est remplacé par le texte suivant:
- «A) dans le cas d'une qualification FI(A) et FI(H), au moins 50 heures d'instruction au vol dans une catégorie appropriée d'aéronef en tant que FI, TRI, CRI, IRI, MI ou examinateurs. Si les privilèges pour dispenser une instruction pour la BIR et l'IR doivent être prorogés, 10 de ces 50 heures devront consister en de l'instruction au vol pour une BIR ou une IR et devront avoir été effectuées au cours des 12 derniers mois précédant immédiatement la date d'expiration de la qualification FI;»;
- b) les points 1) i) C) et 1) i) D) sont supprimés;
- c) le point 2) est remplacé par le texte suivant:
- «2) Au minimum toutes les 2 prorogations dans le cas des FI(A) ou FI(H), ou toutes les 3 prorogations dans le cas des FI(As), les titulaires de la qualification FI appropriée devront valider une évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935.»;
- 41) au paragraphe FCL.905.TRI, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) la prorogation et le renouvellement d'une IR, pour autant que le TRI dispose d'une IR valable;»;
- 42) au paragraphe FCL.905.IRI, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) Les privilèges des IRI permettent de dispenser une instruction pour la délivrance, la prorogation et le renouvellement d'une BIR et d'une IR dans la catégorie appropriée d'aéronef.»;
- 43) le paragraphe FCL.915.IRI est remplacé par le texte suivant:
- «FCL.915.IRI**
- Les candidats à une qualification IRI devront:
- a) dans le cas d'une IRI(A):
- 1) pour dispenser une formation dans des FSTD pendant un cours de formation approuvé suivi auprès d'un ATO, avoir effectué au moins 200 heures de vol en IFR après la délivrance de la BIR ou de l'IR, dont au moins 50 heures devront être effectuées à bord d'avions;

- 2) pour dispenser une formation à bord d'un avion, avoir effectué au moins 800 heures de vol en IFR, dont au moins 400 heures devront être effectuées à bord d'avions;
  - 3) pour demander une IRI(A) pour avions multimoteurs, satisfaire aux exigences du paragraphe FCL.915.CRI, point a), du paragraphe FCL.930.CRI et du paragraphe FCL.935;
- b) dans le cas d'une IRI(H):
- 1) pour dispenser une formation dans des FSTD pendant un cours de formation approuvé suivi auprès d'un ATO, avoir effectué au moins 125 heures de vol en IFR après la délivrance de l'IR, dont au moins 65 heures devront être du temps de vol aux instruments à bord d'hélicoptères;
  - 2) pour dispenser une formation à bord d'un hélicoptère, avoir effectué au moins 500 heures de vol en IFR, dont au moins 250 heures devront être du temps de vol aux instruments à bord d'hélicoptères; et
  - 3) pour demander une IR(H) pour hélicoptères multimoteurs, satisfaire aux exigences du paragraphe FCL.905.FI, point h) 2);
- c) Les candidats à l'obtention d'une qualification IRI(As) devront avoir effectué au moins 300 heures de vol en IFR, dont au moins 100 heures devront être du temps de vol aux instruments à bord de dirigeables.»;
- 44) au paragraphe FCL.905.STI, le point a) 2) est remplacé par le texte suivant:
- «2) la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une BIR et d'une IR, ainsi que d'une qualification de classe ou de type pour les aéronefs monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes.»;
- 45) au paragraphe FCL.1005.FE, les points d) et e) sont supprimés;
- 46) au paragraphe FCL.1005.TRE, le point a) 2) est remplacé par le texte suivant:
- «2) des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement de qualifications de type et d'IR;»;
- 47) au paragraphe FCL.1005.CRE, le point b) 4) est remplacé par le texte suivant:
- «4) la prorogation et le renouvellement des BIR, pour autant que le CRE ait effectué:
- i) 1 500 heures de vol en tant que pilote sur avions; et
  - ii) 450 heures de vol en IFR; et»;
- 48) le paragraphe FCL.1005.IRE est remplacé par le texte suivant:
- «FCL.1005.IRE IRE — Privilèges**
- Les privilèges des titulaires d'une autorisation d'examineur de qualification de vol aux instruments (IRE) consistent à faire passer des examens pratiques pour la délivrance de BIR et d'IR, et des contrôles de compétences pour leur prorogation ou leur renouvellement.»;
- 49) au paragraphe FCL.1010.SFE, les points a) 1) et a) 2) sont modifiés comme suit:
- «a) SFE(A)
- Les candidats à une autorisation SFE(A) devront satisfaire à toutes les conditions suivantes:
- 1) dans le cas d'avions multipilotes:
    - i) être ou avoir été titulaires d'une ATPL(A) et d'une qualification de type;
    - ii) être ou avoir été titulaires d'une qualification SFI(A) pour le type applicable d'avion; et
    - iii) avoir à leur actif au moins 1 500 heures de vol en tant que pilotes sur des avions multipilotes;
  - 2) dans le cas d'avions complexes hautes performances monopilotes:
    - i) être ou avoir été titulaires d'une CPL(A) ou d'une ATPL(A) et d'une qualification de type;
    - ii) être ou avoir été titulaires d'une qualification SFI(A) pour la classe ou le type applicable d'avion; et
    - iii) avoir à leur actif au moins 500 heures de vol en tant que pilotes sur des avions monopilotes;»;

50) au paragraphe FCL.1005.FIE, le point c) est modifié comme suit:

- «c) FIE(As). Les privilèges d'un FIE sur dirigeables consistent à procéder à des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications d'instructeur sur dirigeables, pour autant qu'il soit titulaire de la qualification d'instructeur pertinente.»;

51) au paragraphe FCL.1010.FIE, les points d) et e) sont supprimés;

52) l'appendice 1 est modifié comme suit:

- a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. **LAPL et PPL**»;

- b) les points 1.1 et 1.2 sont remplacés par le texte suivant:

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

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

- c) le point 1.2 bis est supprimé;

- d) le point 1.3 est remplacé 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.»;

- e) le point 1.4 est remplacé par le texte suivant:

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

- f) le point 4.1 est remplacé par le texte suivant:

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

— performance humaine;

— météorologie.»;

53) l'appendice 3 est modifié comme suit:

- a) à la section A, l'alinéa suivant le point 9 f) 3) ii) est remplacé par le texte suivant:

«Les candidats titulaires d'une BIR ou d'un certificat attestant du suivi du cours "module de vol aux instruments de base" recevront un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé. Les heures effectuées dans un BITD ne pourront servir de crédit.»;

- b) à la section C, l'alinéa suivant le point 8 e) 2) ii) est remplacé par le texte suivant:

«Les candidats titulaires d'une BIR ou d'un certificat attestant du suivi du cours "module de vol aux instruments de base" recevront un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé. Les heures effectuées dans un BITD ne pourront servir de crédit; et»;

- c) à la section D, le point 8 e) est remplacé par le texte suivant:

«e) 10 heures d'instruction au vol aux instruments, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I, FTD 2, FNPT II ou FFS. Les candidats titulaires d'une BIR ou d'un certificat attestant du suivi du cours "module de vol aux instruments de base" recevront un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé. Les heures effectuées dans un BITD ne pourront servir de crédit.»;



d) à la section E, le point 3 a) est remplacé par le texte suivant:

«a) avoir à son actif 150 heures de vol, dont 50 heures en tant que PIC à bord d'avions, comportant 10 heures de vol en campagne.

À l'exception de l'exigence de 50 heures en tant que PIC sur avions, les heures en tant que PIC sur d'autres catégories d'aéronefs peuvent être comptabilisées dans les 150 heures de vol sur avions dans l'un des cas suivants:

- 1) 20 heures sur hélicoptères, si les candidats sont titulaires d'une PPL(H);
- 2) 50 heures sur hélicoptères, si les candidats sont titulaires d'une CPL(H);
- 3) 10 heures sur TMG ou planeurs;
- 4) 20 heures sur dirigeables, si les candidats sont titulaires d'une PPL(As);
- 5) 50 heures sur dirigeables, si les candidats sont titulaires d'une CPL(As).»;

e) à la section E, le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant:

«9. Les candidats titulaires d'une IR(A) valable recevront les crédits correspondant au temps d'instruction aux instruments en double commande. Les candidats titulaires d'une IR(H) valide recevront les crédits jusqu'à un maximum de 5 heures du temps d'instruction aux instruments en double commande, auquel cas au moins 5 heures de temps d'instruction aux instruments en double commande seront effectuées à bord d'un avion. Les candidats titulaires d'une BIR ou d'un certificat attestant du suivi du cours "module de vol aux instruments de base" recevront un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé.»;

f) à la section E, le point 12 c) est remplacé par le texte suivant:

«c) 10 heures d'instruction au vol aux instruments, dont un maximum de 5 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I, FNPT II ou FFS. Les candidats titulaires d'une BIR ou d'un certificat attestant du suivi du cours "module de vol aux instruments de base" recevront un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé. Les heures effectuées dans un BITD ne pourront servir de crédit.»;

54) à l'appendice 6, la section A est modifiée comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

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

b) le paragraphe 10.1 est remplacé par le texte suivant:

«10.1. Les titulaires d'une CPL(A), d'une BIR ou d'un certificat attestant du suivi du cours "module de vol aux instruments de base" recevront un crédit de 10 heures maximum correspondant à la totalité de la formation exigée au paragraphe 7 ou 8 ci-dessus»;

55) À l'appendice 6, la section A bis est modifiée comme suit:

a) les paragraphes 9 et 10 sont renumérotés et deviennent les paragraphes 11 et 12;

b) les paragraphes 9 et 10 sont insérés comme suit:

«9. Les candidats au cours modulaire IR(A) fondé sur les compétences qui sont titulaires d'une BIR conformément au paragraphe FCL.835 et qui ont suivi au moins 10 heures d'instruction au vol aux instruments auprès d'un ATO pourront recevoir les crédits correspondant au cours de formation visé au paragraphe 4, pour autant que tous les sujets du cours pour la qualification de vol aux instruments fondé sur les compétences aient été inclus dans cette formation BIR et évalués par l'ATO qui dispense le cours modulaire de formation en vol fondé sur les compétences.

10. Les candidats au cours modulaire IR(A) fondé sur les compétences qui sont titulaires d'une BIR et ont une expérience d'au moins 50 heures de vol en IFR en tant que PIC à bord d'avions devront:

a) dans un ATO;

- i) être évalués comme ayant un niveau acceptable de connaissances théoriques du cours pour la qualification de vol aux instruments fondé sur les compétences;
- ii) recevoir une formation au vol appropriée pour étendre les privilèges requis pour voler en IFR conformément au paragraphe FCL.605.IR, point a);

- b) une fois satisfaites les exigences du point a):
- i) réussir l'examen pratique en vue de l'obtention de l'IR(A) conformément à l'appendice 7;
  - ii) démontrer oralement à l'examineur, lors de l'examen pratique, qu'ils ont acquis un niveau approprié de connaissances théoriques en matière de droit aérien, de météorologie ainsi que de préparation et d'exécution du vol.»;
- 56) l'appendice 7 est modifié comme suit:
- a) le titre est remplacé par «**Examen pratique pour la BIR et l'IR**»;
  - b) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:  
  
«1. Les candidats devront avoir suivi une instruction sur la même classe ou le même type d'aéronef que celui utilisé pour l'examen, qui sera correctement équipé aux fins de la formation et de l'examen.»;
  - c) le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant:  
  
«9. Les candidats devront indiquer à l'examineur les vérifications et les tâches effectuées, notamment l'identification des équipements radio. Des vérifications seront exécutées conformément à la liste de vérification agréée de l'aéronef sur lequel l'examen est passé. Au cours de la préparation prévol de l'examen, les candidats devront déterminer les réglages de régime et les vitesses. Les candidats devront calculer les données de performance pour le décollage, l'approche et l'atterrissage conformément au manuel d'exploitation ou au manuel de vol de l'aéronef utilisé.»;
  - d) au paragraphe 11, à la fin du tableau pour les «avions», le texte de la note de bas de page (++) est remplacé par le texte suivant:  
  
«(++) Pour établir des privilèges PBN, une approche dans la section 4 ou dans la section 5 est une RNP APCH. Lorsqu'une RNP APCH n'est pas réalisable, elle est effectuée sur un FSTD correctement équipé.»;
  - e) au paragraphe 11, à la fin du tableau pour les «hélicoptères», le texte de la note de bas de page (+) est remplacé par le texte suivant:  
  
«(+) Pour établir des privilèges PBN, une approche dans la section 4 ou dans la section 5 est une RNP APCH. Lorsqu'une RNP APCH n'est pas réalisable, elle est effectuée sur un FSTD correctement équipé.»;
- 57) le titre de l'appendice 9 est remplacé par «**Formation, examen pratique et contrôle de compétences pour la MPL, l'ATPL, les qualifications de type et de classe et contrôle de compétences pour la BIR et l'IR**»;
- 58) l'appendice 9 est modifié comme suit:
- a) au paragraphe 5 de la section B, le point l) est remplacé par le titre suivant:  
  
«l) Pour établir ou maintenir des privilèges PBN, une approche est une RNP APCH. Lorsqu'une RNP APCH n'est pas réalisable, elle est effectuée sur un FSTD correctement équipé.  
  
Par dérogation à l'alinéa précédent, dans les cas où un contrôle de compétences pour la prorogation des privilèges PBN ne comporte pas d'exercice RNP APCH, 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.»;
  - b) au paragraphe 6 de la section B, le point d) est remplacé par le texte suivant:  
  
«d) Lorsque la lettre "M" apparaît dans la colonne d'examen pratique ou de contrôle de compétences, elle indique qu'un exercice est obligatoire ou qu'il existe un choix lorsque plusieurs exercices apparaissent.»;
  - c) au paragraphe 6 de la section B, le point j) est remplacé par le texte suivant:  
  
«j) Pour établir ou maintenir des privilèges PBN, une approche est une RNP APCH. Lorsqu'une RNP APCH n'est pas réalisable, elle est effectuée sur un FSTD correctement équipé.  
  
Par dérogation à l'alinéa précédent, dans les cas où un contrôle de compétences pour la prorogation des privilèges PBN ne comporte pas d'exercice RNP APCH, 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.»;

- d) au paragraphe 6 de la section B, dans le tableau qui suit le point j), la ligne relative à l'exercice 3.8.3.4 est remplacée par le texte suivant:

<p>«3.8.3.4* Manuellement, avec simulation d'un moteur à l'arrêt pendant l'approche finale, soit jusqu'au point du toucher des roues, soit pendant toute la procédure d'approche interrompue (selon le cas), débutant:</p> <p>i) avant de dépasser 1 000 pieds au-dessus du niveau de l'aérodrome; et</p> <p>ii) après avoir dépassé 1 000 pieds au-dessus du niveau de l'aérodrome.</p> <p>Dans les avions qui ne sont pas certifiés comme avions de catégorie de transport (JAR/FAR 25) ou comme avions de catégorie de transport régional (SFAR 23), l'approche avec une panne moteur simulée et la remise des gaz consécutives seront engagées en même temps que l'approche 2D conformément au point 3.8.4. La remise des gaz sera engagée une fois atteinte la hauteur/l'altitude de dégagement d'obstacle publiée (OCH/A), mais pas en dessous de la hauteur/altitude minimale de descente (MDH/A) de 500 pieds au-dessus de l'altitude du seuil de piste. Pour les avions qui présentent les mêmes performances que des avions de catégorie de transport en termes de masse au décollage et d'altitude-densité, l'instructeur peut simuler la panne moteur conformément à l'exercice 3.8.3.4.</p>	P →	→		M»	
--	-----	---	--	----	--

- e) au paragraphe 6 de la section B, dans le tableau qui suit le point j), la ligne relative à l'exercice 3.8.3.5 est supprimée.

- f) à la section C, un nouveau point 8 a) est inséré comme suit:

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

Par dérogation à l'alinéa précédent, dans les cas où un contrôle de compétences pour la prorogation des privilèges PBN ne comporte pas d'exercice RNP APCH, 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.»

## ANNEXE II

Le paragraphe MED.A.030 de l'annexe IV (partie MED) du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission est modifié comme suit:

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

«c) Lors de l'exercice des privilèges:

- 1) d'une licence de pilote d'aéronef léger (LAPL), d'une licence de pilote de ballon (BPL) délivrée conformément à l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission, ou d'une licence de pilote de planeur (SPL) délivrée conformément à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, le pilote détient au moins un certificat médical pour LAPL valide;
- 2) d'une licence de pilote privé (PPL), le pilote détient au moins un certificat médical de classe 2 valide;
- 3) d'une BPL aux fins de:
  - i) l'exploitation commerciale de ballons pour le transport de passagers, le pilote détient au moins un certificat médical de classe 2 valide;
  - ii) l'exploitation commerciale, autre que l'exploitation commerciale de ballons pour le transport de passagers, avec plus de 4 personnes à bord de l'aéronef, le pilote détient au moins un certificat médical de classe 2 valide;
- 4) d'une SPL pour les besoins d'opérations commerciales effectuées avec des planeurs autres que celles visées à l'article 3, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, le pilote détient au moins un certificat médical de classe 2 valide;
- 5) d'une licence de pilote professionnel (CPL), d'une licence de pilote en équipage multiple (MPL) ou d'une licence de pilote de ligne (ATPL), le pilote détient au moins un certificat médical de classe 1 valide.»;

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

«e) Si une qualification de vol aux instruments ou une qualification de base de vol aux instruments est ajoutée à une PPL, le titulaire de la licence se soumet à une audiométrie par sons purs en se conformant à la périodicité et aux normes requises pour les titulaires d'un certificat médical de classe 1.»

---

## ANNEXE III

L'annexe VI (partie ARA) du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission est modifiée comme suit:

- 1) au paragraphe ARA.GEN.220, le point b) est remplacé par le texte suivant:
  - «b) L'autorité compétente établit et tient à jour une liste de tous les certificats d'organisme, des certificats de qualification FSTD et des licences, certificats et attestations qu'elle a délivrés, des déclarations des DTO qu'elle a reçues et des programmes de formation des DTO qu'elle a vérifiés ou approuvés conformément à l'annexe I (partie FCL), à l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission ou à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission.»;
- 2) le paragraphe ARA.GEN.350 est modifié comme suit:
  - a) au point d *bis*), la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:
    - «d bis) Par dérogation aux points a) à d), s'agissant des DTO, si, au cours des activités de surveillance ou par tout autre moyen, l'autorité compétente établit la preuve d'une non-conformité, de la part d'un DTO, aux exigences essentielles énoncées à l'annexe IV du règlement (UE) 2018/1139, aux exigences de l'annexe I (partie FCL) et de l'annexe VIII (partie DTO) du présent règlement, ou aux exigences de l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission et de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, l'autorité compétente:»;
  - b) le point e) est remplacé par le texte suivant:
    - «e) Sans préjudice de toute autre mesure exécutoire, si l'autorité d'un État membre, agissant conformément au paragraphe ARA.GEN.300, point d), détecte une non-conformité aux exigences essentielles énoncées à l'annexe IV du règlement (UE) 2018/1139, aux exigences de l'annexe I (partie FCL), de l'annexe VII (partie ORA) et de l'annexe VIII (partie DTO) du présent règlement, ou aux exigences de l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission et de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, de la part d'un organisme qui a été certifié ou dont la déclaration a été reçue par l'autorité compétente d'un autre État membre ou par l'Agence, elle informe cette autorité compétente de la non-conformité en question.»;
- 3) au paragraphe ARA.GEN.360, le point a) est remplacé par le texte suivant:
  - «a) Dès réception d'une demande de changement d'autorité compétente introduite par un titulaire de licence conformément au paragraphe FCL.015, point e), de l'annexe I (partie FCL), au paragraphe BFCL.015, point f), de l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission, ou au paragraphe SFCL.015, point f), de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, l'autorité compétente réceptrice demande, sans délai, à l'autorité compétente du titulaire de licence de lui transférer, sans délai, tous les documents suivants:
    - 1) la vérification de la licence;
    - 2) les copies des dossiers médicaux du titulaire de licence conservés par cette autorité compétente conformément aux paragraphes ARA.GEN.220 et ARA.MED.150. Les dossiers médicaux sont transférés conformément au paragraphe MED.A.015 de l'annexe IV (partie MED) et comprennent un résumé des antécédents médicaux pertinents du demandeur, vérifié et signé par l'évaluateur médical.»;
- 4) au paragraphe ARA.FCL.200, le point e) suivant est ajouté:
  - «e) Instructeurs pour les qualifications FI(B) ou FI(S): L'autorité compétente élabore des procédures adéquates pour l'exécution des vols de formation sous supervision spécifiés dans:
    - 1) les paragraphes BFCL.315, point a) 5) ii), et BFCL.360, point a) 2), de l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission; et
    - 2) les paragraphes SFCL.315, point a) 7) ii), et SFCL.360, point a) 2), de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission.»;
- 5) au paragraphe ARA.FCL.250, point a), le point 3) est remplacé par le texte suivant:
  - «3) le titulaire de la licence ne satisfait plus aux exigences applicables de l'annexe I (partie FCL), de l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission ou de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission;»;

- 6) au paragraphe ARA.FCL.300, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) L'autorité compétente met en place les mesures et procédures requises pour permettre aux candidats de passer les examens théoriques conformément aux exigences applicables de l'annexe I (partie FCL), de l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission ou de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission.»;
- 7) le paragraphe ARA.ATO.110 suivant est inséré après le paragraphe ARA.ATO.105:
- «ARA.ATO.110 Approbation des listes minimales d'équipements**
- Lorsque l'autorité compétente reçoit une demande d'approbation d'une liste minimale d'équipements en vertu des paragraphes ORO.MLR.105 de l'annexe III (partie ORO) et NCC.GEN.101 de l'annexe VI (partie NCC) du règlement (UE) n° 965/2012, elle agit conformément au paragraphe ARO.OPS.205 de l'annexe II (partie ARO) dudit règlement.»;
- 8) au paragraphe ARA.DTO.100, le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) Si la déclaration ne contient pas toutes les informations requises, ou si elle contient des informations qui indiquent une non-conformité aux exigences essentielles énoncées à l'annexe IV du règlement (UE) 2018/1139, aux exigences de l'annexe I (partie FCL) et de l'annexe VIII (partie DTO) du présent règlement, ou aux exigences de l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission et de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, l'autorité compétente agit conformément au point ARA.GEN.350, point d bis)»;
- 9) au paragraphe ARA.DTO.110, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) Lorsqu'elle reçoit les programmes de formation d'un DTO, et toute modification ultérieure, qui lui sont notifiés conformément au point DTO.GEN.115, point c), de l'annexe VIII (partie DTO), ou la demande d'approbation des programmes de formation d'un DTO, qui lui est présentée conformément au point DTO.GEN.230, point c), de ladite annexe, l'autorité compétente vérifie la conformité de ces programmes de formation aux exigences de l'annexe I (partie FCL), de l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission et de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, selon le cas.»;
- 10) l'appendice I est modifié comme suit:
- a) la phrase introductive après le titre **«Licence de membre d'équipage de conduite»** est remplacée par le texte suivant:

«La licence de membre d'équipage de conduite délivrée par un État membre conformément à l'annexe I (partie FCL), à l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission et à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, est conforme aux spécifications suivantes»;
  - b) le point a) 1) III) est remplacé par le texte suivant:

«III) numéro de série de la licence commençant par le code de pays UN de l'État qui a délivré la licence, suivi par "FCL", "BFCL" ou "SFCL", selon le cas, et une séquence de numéros et/ou de lettres, en chiffres arabes et caractères latins»;
  - c) le point a) 2) XII) est remplacé par le texte suivant:

«XII) qualifications, autorisations et, dans le cas des ballons et des planeurs, privilèges: classe, type, autorisation d'instructeur, etc. avec dates d'expiration, selon le cas. Des privilèges liés à la radiotéléphonie (R/T) peuvent figurer sur la licence ou sur une autorisation séparée»;
  - d) le modèle figurant après le point c), sous l'intitulé «Page de couverture» (Formulaire 141 de l'EASA — 2<sup>e</sup> édition), est modifié comme suit:
    - i) la mention «Délivrée conformément à la partie FCL» est remplacée par le texte suivant:

«Délivrée conformément à la partie FCL/partie BFCL/partie SFCL (supprimer les termes non applicables)»;
    - ii) la mention «La présente licence est conforme aux normes OACI, à l'exception des privilèges LAPL et EIR» est remplacée par le texte suivant:

«La présente licence est conforme aux normes OACI, à l'exception des privilèges LAPL et BIR ou lorsqu'elle est accompagnée d'un certificat médical pour LAPL»;
  - e) dans le modèle figurant après l'intitulé «Page 2», la mention «Le numéro de série de la licence commencera toujours par le code de pays UN de l'État dans lequel la licence est délivrée, suivi par "FCL."» (remarque associée au champ III — Numéro de licence) est remplacée par le texte suivant:

«Le numéro de série de la licence commencera toujours par le code de pays UN de l'État qui a délivré la licence, suivi par "FCL.", "BFCL." ou "SFCL.", selon le cas.»;

- f) le modèle figurant après l'intitulé «Page 3» est modifié comme suit:
- i) la mention «Les abréviations utilisées sont celles de la partie FCL [par exemple: PPL(H), ATPL(A), etc.]» (texte associé au champ II — Titre de la licence, date de délivrance initiale et code de pays) est remplacée par le texte suivant:
- «Les abréviations utilisées sont celles de la partie FCL [par exemple: PPL(H), ATPL(A), etc.], de la partie BFCL et de la partie SFCL»;
- ii) après la mention «Dans le cas d'une LAPL: LAPL qui n'a pas été délivrée conformément aux normes OACI.» (texte associé au champ XIII — Remarques), le texte suivant est ajouté:
- «Dans le cas d'une SPL, à l'exception des cas visés à l'article 3 *ter*, point 2 b), du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission: Privilèges pour le vol acrobatique et le vol dans les nuages à bord de planeurs, ainsi que pour les méthodes de lancement, à exercer conformément aux paragraphes SFCL.155, SFCL.200 et SFCL.215 de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, selon le cas.»;
- 11) l'appendice III est remplacé par le texte suivant:

«CERTIFICAT POUR LES ORGANISMES DE FORMATION AGRÉÉS (ATO)

**Union européenne\***

**Autorité compétente**

**CERTIFICAT D'ORGANISME DE FORMATION AGRÉÉ**

[NUMÉRO/RÉFÉRENCE DU CERTIFICAT]

En vertu du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission [et du règlement (UE) 2018/395 de la Commission/du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission (ADAPTER SELON LE CAS)] et dans le respect des conditions énoncées ci-dessous, [l'Autorité compétente] certifie

[NOM DE L'ORGANISME DE FORMATION]

[ADRESSE DE L'ORGANISME DE FORMATION]

en tant qu'organisme de formation certifié selon la partie ORA disposant du privilège de dispenser des cours de formation conformes à la partie FCL, notamment l'utilisation de FSTD, comme indiqué dans l'agrément de cours de formation joint/des cours de formation conformes à la partie BFCL/des cours de formation conformes à la partie SFCL [ADAPTER SELON LE CAS].

**CONDITIONS**

Les privilèges et le champ d'application du présent certificat sont limités à la dispense de cours de formation, notamment l'utilisation de FSTD, comme indiqué dans l'agrément de cours de formation joint.

Le présent certificat est valable tant que l'organisme agréé respecte les exigences de la partie ORA, de la partie FCL, de la partie BFCL, de la partie SFCL [ADAPTER SELON LE CAS] et d'autres règlements applicables.

Sous réserve de conformité avec les conditions citées précédemment, le présent certificat reste valable sauf s'il a été restitué, annulé et remplacé, limité, suspendu ou révoqué.

Date de délivrance:

Signé:

[Autorité compétente]

\* "Union européenne" à effacer pour les États qui ne sont pas membres de l'Union européenne

**CERTIFICAT D'ORGANISME DE FORMATION AGRÉÉ****AGRÉMENT DU COURS DE FORMATION**

Pièce jointe au numéro de certificat ATO:

[NUMÉRO/RÉFÉRENCE DU CERTIFICAT]

[NOM DE L'ORGANISME DE FORMATION]

a obtenu le privilège de fournir et de dispenser les cours de formation conformes à la partie FCL/partie BFCL/partie SFCL suivants [ADAPTER SELON LE CAS] et d'utiliser les FSTD suivants:

Cours de formation	FSTD(s) utilisé(s), incluant le code en lettres <sup>(1)</sup>

(1) tel qu'indiqué sur le certificat de qualification

Cet agrément de cours de formation reste valable tant que:

- le certificat ATO n'a pas été restitué, annulé et remplacé, limité, suspendu ou révoqué; et
- toutes les opérations sont effectuées conformément à la partie ORA, la partie FCL, la partie BFCL, la partie SFCL [ADAPTER SELON LE CAS], à d'autres règlements applicables et, le cas échéant, aux procédures figurant dans la documentation de l'organisme, comme requis par la partie ORA.

Date de délivrance:

Signé:[Autorité compétente]

Pour l'État membre/EASA

Formulaire 143 de l'EASA – 2<sup>e</sup> édition — Page 2/2»;

12) l'appendice VIII est remplacé par le texte suivant:

**«Approbation du programme de formation**

pour un organisme de formation déclaré (DTO)

Union européenne (\*)

Autorité compétente

Autorité de délivrance:

Nom du DTO:

Numéro de référence DTO:

Programme(s) de formation approuvé(s):

Standardisation des examinateurs — FE(S), FE(B) (\*\*)

Cours de remise à niveau pour les examinateurs — FE(S), FE(B) (\*\*)

Référence doc.:

Remarques:

Le ou les programmes de formation susmentionnés ont été vérifiés par l'autorité compétente susmentionnée et jugés conformes aux exigences de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission, de l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission et de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission.

Date de délivrance:

Signé: [Autorité compétente]

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

(\*\*) À adapter selon le cas.

Formulaire XXX de l'EASA, 2<sup>e</sup> édition — Page 1/1».



## ANNEXE IV

L'annexe VII (partie ORA) du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission est modifiée comme suit:

1) le paragraphe ORA.ATO.110 est modifié comme suit:

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

«1) veiller à ce que la formation dispensée soit conforme à l'annexe I (partie FCL), à l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission, à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, selon le cas, et, dans le cas d'une formation aux essais en vol, que les exigences pertinentes de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission et le programme de formation aient été établis;»;

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

«d) Les instructeurs de vol et les instructeurs sur simulateur d'entraînement au vol possèdent les qualifications requises par l'annexe I (partie FCL), l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission et l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission pour le type de formation qu'ils dispensent.»;

2) au paragraphe ORA.ATO.125, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Le programme de formation doit être conforme aux exigences énoncées à l'annexe I (partie FCL), à l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission, à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, selon le cas, et, en cas de formation aux essais en vol, aux exigences pertinentes de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission.».

---

## ANNEXE V

L'annexe VIII (partie DTO) du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission est modifiée comme suit:

1) le paragraphe DTO.GEN.110 est modifié comme suit:

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

«3) pour planeurs, conformément aux exigences de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission:

a) une instruction théorique pour la SPL;

b) une instruction au vol pour la SPL;

c) une formation en vue d'une extension des privilèges aux planeurs ou aux TMG conformément au paragraphe SFCL.150;

d) une formation en vue d'une extension des privilèges à d'autres méthodes de lancement conformément au paragraphe SFCL.155;

e) une formation en vue de qualifications et de privilèges supplémentaires: les privilèges pour vols acrobatiques de base et avancés, la qualification pour le remorquage de planeurs et de banderoles, la qualification de vol de nuit sur TMG et les privilèges de vol dans les nuages pour planeurs;

f) une formation en vue de l'obtention d'une qualification d'instructeur de vol pour planeurs [FI(S)];

g) un cours de remise à niveau pour la qualification FI(S);

4) pour ballons, conformément aux exigences de l'annexe III (partie BFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission:

a) une instruction théorique pour la BPL;

b) une instruction au vol pour la BPL;

c) une formation en vue d'une extension des privilèges à une autre classe ou un autre groupe conformément au paragraphe BFCL.150;

d) une formation en vue de qualifications supplémentaires: vol avec ballon à air chaud captif, vol de nuit et exploitation commerciale;

g) une formation en vue de l'obtention d'une qualification d'instructeur de vol pour ballons [FI(B)];

h) un cours de remise à niveau pour la qualification FI(B).»;

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

«b) Un DTO peut dispenser également les cours d'examineur visés aux paragraphes BFCL.430 et BFCL.460, point b) 1), de l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission pour les FE(B), ainsi qu'aux paragraphes SFC.430 et SFCL.460, point b) 1), de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission pour les FE(S), pour autant que le DTO ait présenté une déclaration conformément au paragraphe DTO.GEN.115 et que l'autorité compétente ait approuvé le programme de formation conformément au paragraphe DTO.GEN.230, point c).»;

2) au paragraphe DTO.GEN.115, point a), le point 8) est remplacé par le texte suivant:

«8) une déclaration qui confirme que le DTO respecte et continuera de respecter, tout au long des activités de formation couvertes par la déclaration, les exigences essentielles énoncées à l'annexe IV du règlement (UE) 2018/1139, les exigences de l'annexe I (partie FCL) et de l'annexe VIII (partie DTO) du présent règlement, et les exigences de l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission et de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission.»;

3) le paragraphe DTO.GEN.210 est modifié comme suit:

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

«i) veiller à ce que la formation dispensée soit conforme aux exigences de l'annexe I (partie FCL), de l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission et de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission et au programme de formation du DTO.»;

- b) le point e) est remplacé par le texte suivant:
- «e) Les instructeurs de vol et les instructeurs sur simulateur d'entraînement au vol disposent des qualifications requises par l'annexe I (partie FCL), l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission et l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission pour le type de formation qu'ils dispensent.»;
- 4) le paragraphe DTO.GEN.230 est modifié comme suit:
- a) le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) Les programmes de formation satisfont aux exigences de l'annexe I (partie FCL), de l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission ou de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, selon le cas.»;
- b) le point c) est remplacé par le texte suivant:
- «c) Le DTO n'est autorisé à dispenser la formation visée au paragraphe DTO.GEN.110, point b), que si le programme qu'il envisage pour cette formation, ainsi que toute modification ultérieure, a reçu de l'autorité compétente, à la demande du DTO, une approbation, conformément au paragraphe ARA.DTO.110, confirmant que le programme de formation et ses modifications éventuelles sont conformes aux exigences de l'annexe I (partie FCL), de l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission et de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, selon le cas. Le DTO demande cette approbation lorsqu'il présente sa déclaration conformément au paragraphe DTO.GEN.115.»;
- 5) à l'appendice 1, le point 9 du formulaire de déclaration est remplacé par le texte suivant:

«9.	<p><b>Déclaration</b></p> <p>Le DTO a élaboré une politique de sécurité conformément à l'annexe VIII (partie DTO) du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission, et en particulier au paragraphe DTO.GEN.210, point a) 1) ii), et appliquera cette politique tout au long des activités de formation couvertes par la déclaration.</p> <p>Le DTO respecte et continuera de respecter, tout au long des activités de formation couvertes par la déclaration, les exigences essentielles énoncées à l'annexe IV du règlement (UE) 2018/1139, les exigences de l'annexe I (partie FCL) et de l'annexe VIII (partie DTO) du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission, et les exigences de l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 de la Commission et de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission.</p> <p>Nous confirmons que toutes les informations figurant dans la présente déclaration, y compris ses annexes (le cas échéant), sont complètes et exactes.</p> <p>Nom, date et signature du représentant du DTO</p> <p>Nom, date et signature du responsable pédagogique du DTO»</p>
-----	--