

AIRCREW

PART ORA

AVANT PROPOS

La nouvelle réglementation AIRCREW est désormais la référence réglementaire applicable au personnel navigant de l'aviation civile, et ce règlement européen n° 1178 / 2011 de la commission du 3 novembre 2011 détermine 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.

La commission formation de la FFA propose à ses instructeurs cette référence réglementaire sous la forme de documents distincts que sont:

- La PART FCL (Annexe I) et les conditions de conversion (Annexe II) et de validation des licences (Annexe III),
- La PART MED (Annexe IV),
- La PART ARA (Annexe VI),
- La PART ORA (Annexe VII),

Ce texte, mis à jour le 5 avril 2012 suite à la parution ce jour du règlement n°290 / 2012 modifie et complète le règlement AIRCREW initial du 3 novembre 2011 paru le 25 novembre 2011 au JOUE.

L'application de ces dispositions au plan national dépend de l'arrêté paru le 12 avril 2012 au JO de la République Française.

Cet arrêté précise les modalités et dates de report de certains articles au plan national.

L'attention des usagers est attirée sur le fait que la présente version AIRCREW est un document de travail pouvant comporter des erreurs de transcription, seule fait autorité la version du texte parue au Journal Officiel de la République Française.

TABLE DES MATIERES

PRINCIPES GENERAUX		Pages 4 à 12
SOUS PARTIE GEN	EXIGENCES GENERALES	
	Section 1 Généralités	Pages 13 et 14
	Section 2 Gestion	Page 15
SOUS PARTIE ATO	ORGANISMES DE FORMATION AGREES	
	Section 1 Généralités	Page 16 et 17
	Section 2 Exigences additionnelles applicables aux ATO qui dispensent une formation pour l'obtention d'une CPL, MPL et ATPL, et de leurs qualifications et autorisations associées	Page 17 et 18
	Section 3 Exigences additionnelles applicables aux ATO qui dispensent des formations d'un type spécifique	Page 18 et 19
SOUS PARTIE FSTD	EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISMES EXPLOITANT DES SIMULATEURS D'ENTRAÎNEMENT AU VOL (FSTD) ET À LA QUALIFICATION DES FSTD	
	Section 1 Exigences applicables aux organismes exploitant des FSTD	Pages 19 et 20
	Section 2 Exigences applicables à la qualification des FSTD	Pages 20 et 21

REGLEMENT (UE) N°1178 / 2011 DE LA COMMISSION du 3 novembre 2011 intégrant les modifications intervenues par le Règlement n° 290 / 2012 du 30 mars 2012 et parues le 5 avril 2012 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 (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, et notamment son article 7, paragraphe 6, son article 8, paragraphe 5, et son article 10, paragraphe 5, considérant ce qui suit :

- (1) Le règlement (CE) n° 216/2008 vise à établir et à maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe, et prévoit les moyens d'atteindre les objectifs fixés dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile.
- (2) Les pilotes participant à l'exploitation de certains aéronefs, ainsi que les simulateurs d'entraînement au vol, les personnes et les organismes intervenant dans la formation de ces pilotes et dans les examens et les contrôles auxquels ils sont soumis sont tenus de satisfaire aux exigences essentielles pertinentes définies à l'annexe III du règlement (CE) n° 216/2008. Conformément audit règlement, les pilotes ainsi que les personnes et organismes intervenant dans leur formation devraient être certifiés dès lors qu'il aura été constaté qu'ils satisfont aux exigences essentielles.
- (3) De même, les pilotes devraient se voir délivrer un certificat médical et les examinateurs aéromédicaux responsables de l'évaluation de l'aptitude médicale des pilotes devraient être certifiés dès lors qu'il aura été constaté qu'ils satisfont aux exigences essentielles pertinentes. Le règlement (CE) n° 216/2008 envisage cependant que, dans certaines circonstances, un médecin généraliste puisse agir en tant qu'examineur aéromédical si la législation nationale le permet.
- (4) Les membres de l'équipage de cabine participant à l'exploitation de certains aéronefs sont tenus de satisfaire aux exigences essentielles pertinentes énoncées dans l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008. Ce règlement prévoit que l'aptitude médicale des membres du personnel de cabine doit être régulièrement contrôlée, afin de s'assurer qu'ils sont en mesure d'exécuter de manière sûre les tâches en matière de sécurité qui leur sont assignées. Le respect de cette exigence doit être établi par un examen approprié fondé sur les meilleures pratiques aéromédicales.
- (5) Le règlement (CE) n° 216/2008 prévoit qu'il appartient à la Commission d'adopter les règles de mise en œuvre requises pour la mise en place des conditions de certification des pilotes ainsi que des personnes intervenant dans la formation de ces pilotes et dans les examens et les contrôles auxquels ils sont soumis, des conditions de certification des membres de l'équipage de cabine et des conditions de contrôle de leur aptitude médicale.
- (6) Il convient de fixer les exigences et les procédures de conversion des licences nationales de pilote et des licences nationales de mécanicien navigant en licences de pilote afin de garantir qu'ils exercent leurs activités selon des conditions harmonisées; il convient également d'assurer la conversion des qualifications pour les essais en vol conformément au présent règlement.
- (7) Les États membres devraient pouvoir accepter les licences émises par des pays tiers lorsqu'un niveau de sécurité équivalent à celui précisé par le règlement (CE) n° 216/2008 peut être garanti; il y a lieu de fixer les conditions d'acceptation des licences émises par des pays tiers.
Afin que les formations entamées avant la mise en application du présent règlement puissent être prises en considération pour l'obtention des licences de pilote, il convient de fixer les conditions de reconnaissance des formations déjà suivies, de même que les conditions de reconnaissance des licences militaires.
- (9) Il est nécessaire de ménager à l'industrie aéronautique et aux administrations des États membres un délai suffisant pour leur permettre de s'adapter au nouveau cadre réglementaire, de donner le temps aux États membres de délivrer certains types de licences de pilote et de certificats médicaux qui ne sont pas couverts par les «JAR» et de reconnaître, sous certaines conditions, la validité des licences et certificats délivrés ainsi que des évaluations aéromédicales effectuées avant la mise en application du présent règlement.
- (10) La directive 91/670/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile est abrogée conformément à l'article 69, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 216/2008. Les mesures adoptées par le présent règlement sont réputées constituer les mesures correspondantes.

- (11) Afin d'assurer une transition harmonieuse et de garantir un niveau élevé et uniforme de sécurité de l'aviation civile dans l'Union, les mesures de mise en œuvre devraient refléter l'état de l'art, y compris les meilleures pratiques et le progrès scientifique et technique, en matière de formation des pilotes et d'aptitude aéromédicale du personnel navigant. Il convient donc de tenir compte des exigences techniques et des procédures administratives arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et les autorités conjointes de l'aviation (JAA - « Joint Aviation Authorities ») jusqu'au 30 juin 2009 ainsi que de la législation en vigueur relative à certaines spécificités nationales devraient refléter l'état de l'art, y compris les meilleures pratiques et le progrès scientifique et technique, en matière de formation des pilotes et d'aptitude aéromédicale du personnel navigant. Il convient donc de tenir compte des exigences techniques et des procédures administratives arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et les autorités conjointes de l'aviation (JAA - « Joint Aviation Authorities ») jusqu'au 30 juin 2009 ainsi que de la législation en vigueur relative à certaines spécificités nationales.
- (12) L'Agence a élaboré un projet de règles de mise en œuvre qu'elle a présenté à la Commission sous la forme d'un avis conformément à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008.
- (13) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 65 du règlement (CE) n° 216/2008,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier: Objet

Le présent règlement fixe des règles détaillées concernant:

1. 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, les privilèges et responsabilités des titulaires de licences, les conditions dans lesquelles les licences nationales de pilote et les licences de mécanicien navigant existantes peuvent être converties en licences de pilote, ainsi que les conditions d'acceptation des licences délivrées par les pays tiers;
2. la certification des personnes chargées de dispenser une formation au vol ou une formation en vol simulé ou d'évaluer les compétences des pilotes; 3. 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 communément reconnus; 4. la certification des examinateurs aéromédicaux ainsi que les circonstances dans lesquelles un médecin généraliste peut agir en tant qu'examineur aéromédical;
5. l'évaluation aéromédicale régulière des membres de l'équipage de cabine, ainsi que la qualification des personnes chargées de cette évaluation.
6. 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;
7. 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;
8. les exigences relatives à la certification des simulateurs d'entraînement au volet aux organismes qui exploitent et utilisent ces dispositifs;
9. les exigences relatives au système d'administration et de gestion que doivent satisfaire les États membres, l'Agence et les organismes en ce qui concerne les règles visées aux points 1 à 8.

Article 2: Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- (1) «**licence** “partie FCL”» une licence d'équipage répondant aux exigences de l'annexe I;
- (2) «**JAR**», les exigences de navigabilité communes («joint aviation requirements») adoptées par les autorités conjointes de l'aviation («JAA») applicables au 30 juin 2009;
- (3) «**licence de pilote d'aéronefs légers (“Light Aircraft Pilot Licence” – LAPL)**», la licence de pilote de loisir visée à l'article 7 du règlement (CE) n° 216/2008;
- (4) «**licence conforme aux JAR**», la licence de pilote, ainsi que les qualifications, certificats et autorisations liés à ladite licence, qui a été délivrée ou reconnue conformément à la législation nationale d'application des JAR et aux procédures par un État membre ayant mis en oeuvre les JAR en question et dont la reconnaissance mutuelle a été recommandée au sein du système des autorités conjointes de l'aviation («JAA») au regard de ces JAR;
- (5) «**licence non conforme aux JAR**», la licence de pilote qui a été délivrée ou reconnue par un États membre conformément à la législation nationale et dont la reconnaissance mutuelle n'a pas été recommandée au regard des JAR en question;
- (6) «**crédit**», la reconnaissance d'une expérience ou de qualifications préalables;
- (7) «**rapport de crédit**», un rapport sur la base duquel une expérience ou des qualifications préalables peuvent être reconnues;
- (8) «**rapport de conversion**», un rapport sur la base duquel une licence peut être convertie en licence «partie FCL»;
- (9) «**certificat médical de pilote et certificat d'examineur aéromédical conformes aux JAR**», le certificat qui a été délivré ou reconnu conformément à la législation nationale d'application des JAR et aux procédures nationales par un État membre ayant mis en oeuvre les JAR en question, et dont la reconnaissance mutuelle a été recommandée au sein du système des autorités conjointes de l'aviation («JAA») au regard de ces JAR;
- (10) «**certificat médical de pilote et certificat d'examineur aéromédical non conformes aux JAR**», le certificat qui a été délivré ou reconnu par un État membre conformément à la législation nationale et dont la reconnaissance mutuelle n'a pas été recommandée au regard des JAR en question.
- (11) « **membre d'équipage de cabine** »: un membre d'équipage disposant de qualifications appropriées, autre qu'un membre d'équipage de conduite ou qu'un membre d'équipage technique, à qui un exploitant confie des tâches liées à la sécurité des passagers et du vol pendant l'exploitation;
- (12) « **personnel navigant** »: l'équipage de cabine et l'équipage de conduite;
- (13) « **certificat, agrément ou organisme conforme aux JAR** »: le certificat ou l'agrément qui a été délivré ou reconnu, ou l'organisme qui a été certifié, agréé, enregistré ou reconnu, conformément à la législation nationale d'application des JAR et aux procédures, par un État membre ayant mis en oeuvre les JAR en question et dont la reconnaissance mutuelle a été recommandée au sein du système des autorités conjointes de l'aviation (“JAA”) au regard de ces JAR.

Article 3: Octroi des licences de pilote et certification médicale

Sans préjudice de l'article 7, les pilotes d'aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), et à l'article 4, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 216/2008 respectent les exigences techniques et les procédures administratives énoncées dans les annexes I et IV du présent règlement.

Article 4: Licences nationales de pilote existantes

1. Les licences conformes aux JAR délivrées ou reconnues par un État membre avant la **mise en application du présent règlement** sont réputées avoir été délivrées conformément au présent règlement. Les États membres remplacent ces licences par des licences conformes au modèle établi dans la partie ARA au plus tard **le 8 avril 2018**.
2. Les licences non conformes aux JAR, ainsi que toute qualification, certificat ou autorisation associés, qui ont été délivrées ou reconnues par un État membre avant la mise en application du présent règlement, sont converties en licences «partie FCL» par l'État membre ayant délivré la licence.
3. Les licences non conformes aux JAR sont converties en licences «partie FCL» et qualifications ou certificats associés conformément:
 - (a) aux dispositions de l'annexe II, ou
 - (b) aux éléments prévus par un rapport de conversion.
4. Le rapport de conversion:
 - (c) est établi par l'État membre qui a délivré la licence de pilote en consultation avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne («l'Agence»);
 - (d) décrit les exigences nationales sur la base desquelles les licences de pilote ont été délivrées;
 - (e) décrit l'étendue des privilèges qui étaient octroyés aux pilotes;
 - (f) indique pour quelles exigences de l'annexe I il convient d'accorder un crédit;
 - (g) indique les restrictions éventuelles à mentionner dans les licences «partie FCL» et les exigences éventuelles auxquelles le pilote doit satisfaire pour lever ces restrictions.
5. Le rapport de conversion contient des copies de tous les documents nécessaires pour établir les éléments énoncés aux points a) à e) du paragraphe 4, y compris des copies des exigences et procédures nationales applicables. En élaborant le rapport de conversion, les États membres s'efforcent de permettre aux pilotes de conserver dans la mesure du possible leur spectre d'activités.
6. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 3, les titulaires d'un certificat d'instructeur de qualification de classe ou d'un certificat d'examineur qui possèdent des privilèges pour avions complexes hautes performances monopilotes obtiennent la conversion de ces privilèges en un certificat d'instructeur de qualification de type ou un certificat d'examineur pour avions monopilotes.

7. Un État membre peut autoriser un aspirant pilote à exercer des privilèges limités sans supervision avant même de remplir toutes les exigences requises pour la délivrance d'une licence de pilote d'aéronefs légers à condition:
 - (a) que les privilèges soient limités à tout ou partie de son territoire national;
 - (b) que les privilèges soient limités à une zone géographique définie et à des avions monomoteurs à pistons d'une masse maximale au décollage ne dépassant pas 2000 kg, et qu'ils n'incluent pas le transport de passagers;
 - (c) que ces autorisations soient émises sur la base d'une évaluation individuelle des risques en matière de sécurité réalisée par un instructeur à la suite d'une pré évaluation des risques en matière de sécurité effectuée par l'État membre;
 - (d) que l'État membre soumette des rapports réguliers à la Commission et à l'Agence tous les trois ans.

Article 5: Certificats médicaux de pilote nationaux et certificats d'examineur aéromédical nationaux existants

1. Les certificats médicaux de pilote et les certificats d'examineur aéromédical conformes aux JAR délivrés ou reconnus par un État membre avant la mise en application du présent règlement sont réputés avoir été délivrés conformément au présent règlement.
2. Les États membres remplacent les certificats médicaux de pilote et les certificats d'examineur aéromédical par des certificats conformes au modèle établi dans la partie ARA au plus tard le 8 avril 2017.
3. Les certificats médicaux de pilote et les certificats d'examineur aéromédical non conformes aux JAR délivrés par un État membre avant la mise en application du présent règlement restent valables jusqu'à la date de leur prorogation, mais au plus tard jusqu'au 8 avril 2017.
4. La prorogation des certificats visés aux paragraphes 1 et 2 s'effectue conformément aux dispositions de l'annexe IV.

Article 6: Conversion des qualifications pour les essais en vol

(1) Les qualifications pour les essais en vol des pilotes qui ont effectué avant la mise en application du présent règlement des essais en vol de catégorie 1 et 2 au sens de l'annexe du règlement (CE) n° 1702/20033 de la Commission ou qui ont dispensé une instruction à des pilotes d'essai en vol sont converties en qualifications d'essais en vol conformément à l'annexe I du présent règlement et, le cas échéant, en certificats d'instructeur d'essais en vol par l'État membre ayant délivré les qualifications pour les essais en vol.

(2) Cette conversion est effectuée conformément aux éléments établis dans un rapport de conversion répondant aux exigences de l'article 4, paragraphes 4 et 5.

Article 7: Licences de mécanicien navigant nationales existantes

1. Pour convertir en licences «partie FCL» des licences de mécanicien navigant délivrées conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago, les titulaires adressent une demande à l'État membre ayant délivré les licences.

2. Les licences de mécanicien navigant sont converties en licences «partie FCL» conformément à un rapport de conversion répondant aux exigences de l'article 4, paragraphes 4 et 5.

3. Si la demande porte sur une licence de pilote de ligne, les dispositions de l'annexe I, FCL.510.A, point c)(2), relatives au crédit sont respectées.

Article 8: Conditions d'acceptation des licences de pays tiers

1. Sans préjudice de l'article 12 du règlement (CE) n° 216/2008, et en l'absence d'accords conclus entre l'Union et un pays tiers sur l'octroi des licences de pilote, les États membres peuvent accepter les licences de pays tiers, ainsi que les certificats médicaux associés délivrés par des pays tiers ou en leur nom, conformément aux dispositions de l'annexe III du présent règlement.

2. Les candidats à des licences «partie FCL» qui possèdent déjà au moins une licence, une qualification ou un certificat équivalents délivrés par un pays tiers conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago satisfont à toutes les exigences de l'annexe I du présent règlement, bien que les exigences en matière de durée de formation, de nombre de leçons et d'heures de formation spécifiques puissent être réduites.

3. Le crédit dont bénéficie le candidat est déterminé par l'État membre auquel le pilote soumet sa demande, sur la base d'une recommandation émanant d'un organisme de formation agréé.

4. Les titulaires d'une licence de pilote de ligne délivrée par un pays tiers ou en son nom conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago qui satisfont aux conditions d'expérience pour la délivrance d'une licence de pilote de ligne dans la catégorie d'aéronefs pertinente au sens de l'annexe I, sous-partie F, du présent règlement peuvent être crédités du respect de toutes les exigences de formation requises pour présenter les examens théoriques et l'examen pratique, à condition que la licence du pays tiers contienne une qualification de type valable pour l'aéronef qui sera employé lors de l'examen pratique en vue de l'obtention de la licence de pilote de ligne.

5. Des qualifications de type d'avion ou d'hélicoptère peuvent être délivrées aux titulaires de licence «partie FCL» qui satisfont aux exigences établies par un pays tiers pour la délivrance des dites qualifications. Lesdites qualifications seront limitées aux aéronefs immatriculés dans ledit pays tiers. Cette restriction peut être levée dès que le pilote satisfait aux exigences du point C.1 de l'annexe III.

Article 9: Crédit relatif aux formations entamées avant la mise en application du présent règlement

1. En ce qui concerne la délivrance des licences «partie FCL» conformément à l'annexe I, les formations entamées avant la mise en application du présent règlement conformément aux exigences et aux procédures des autorités conjointes de l'aviation («JAA») sous la surveillance réglementaire d'un État membre dont la reconnaissance mutuelle a été recommandée au sein du système des autorités conjointes de l'aviation («JAA») au regard des JAR concernés sont intégralement portées en crédit, à condition que les formations et les contrôles aient pris fin au plus tard le 8 avril 2016.

2. Les formations entamées avant la mise en application du présent règlement conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago sont intégralement portées en crédit aux fins de la délivrance des licences «partie FCL» sur la base d'un rapport de crédit établi par l'État membre en consultation avec l'Agence.

3. Le rapport de crédit décrit le champ d'application des formations, indique les exigences des licences «partie FCL» concernées par le crédit, ainsi que, le cas échéant, les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire afin que leur soient délivrées des licences «partie FCL». Seront jointes au rapport des copies de tous les documents nécessaires pour établir le champ d'application des formations et des réglementations et procédures nationales en vertu desquelles les formations ont été entreprises.

Article 10: Crédit relatif aux licences de pilote obtenues dans le cadre d'activités militaires

1. Pour obtenir des licences «partie FCL», les titulaires de licence d'équipage militaire en font la demande à l'État membre où ils ont servi.

2. Les connaissances, l'expérience et les compétences acquises dans le cadre d'activités militaires sont portées en crédit aux fins des exigences correspondantes de l'annexe I conformément aux éléments d'un rapport de crédit établi par l'État membre en consultation avec l'Agence.

3. Le rapport de crédit:

- a) décrire les exigences nationales sur la base desquelles les licences, les qualifications, les certificats, les autorisations et/ou les approbations militaires ont été octroyés;
- b) décrit l'étendue des privilèges qui étaient octroyés aux pilotes;
- c) indique pour quelles exigences de l'annexe I il convient d'accorder un crédit;
- d) indique les restrictions éventuelles à mentionner dans les licences «partie FCL» et les exigences éventuelles auxquelles les pilotes doivent satisfaire pour lever ces restrictions;
- e) inclure les copies de tous les documents nécessaires pour apporter la preuve des éléments précités et notamment les copies des exigences et procédures nationales pertinentes.

Article 10 bis: Organismes de formation des pilotes

1. Les organismes de formation des pilotes respectent les exigences techniques et les procédures administratives figurant dans les annexes VI et VII et sont certifiés.

2. Les organismes de formation des pilotes qui détiennent un certificat conforme aux JAR délivré ou reconnu par un État membre avant la mise en application du présent règlement sont réputés titulaires d'un certificat délivré conformément au présent règlement.

Dans ce cas, les privilèges des dits organismes sont limités aux privilèges couverts par l'agrément délivré par l'État membre.

Sans préjudice des dispositions de l'article 2, les organismes de formation des pilotes adaptent leurs systèmes de gestion, leurs programmes de formation, leurs procédures et leurs manuels pour être conformes à l'annexe VII au plus tard le 8 avril 2014.

3. Les organismes de formation conformes au JAR qui ont été enregistrés dans un État membre avant la mise en application du présent règlement sont autorisés à dispenser des formations en vue de la délivrance d'une licence de pilote privé.

4. Les États membres remplacent les certificats visés au premier alinéa du paragraphe 2 par des certificats conformes au modèle figurant à l'annexe VI au plus tard le 8 avril 2017.

Article 10 ter: Simulateurs d'entraînement au vol

1. Les simulateurs d'entraînement au vol (FSTD — Flight simulation training devices) utilisés pour la formation, l'examen et le contrôle des pilotes, à l'exception des simulateurs de développement utilisés pour l'entraînement aux essais en vol, sont conformes aux exigences techniques et aux procédures administratives figurant dans les annexes VI et VII et sont qualifiés.

2. Les certificats de qualification des FSTD conformes aux JAR qui ont été délivrés ou reconnus avant la mise en application du présent règlement sont réputés avoir été délivrés conformément au présent règlement.

3. Les États membres remplacent les certificats visés au paragraphe 2 par des certificats de qualification conformes au modèle figurant à l'annexe VI au plus tard le 8 avril 2017.

Article 10 quater: Centres aéromédicaux

1. Les centres aéromédicaux respectent les exigences techniques et les procédures administratives figurant dans les annexes VI et VII et sont certifiés.

2. Les agréments des centres aéromédicaux conformes aux JAR qui sont délivrés ou reconnus par un État membre avant la mise en application du présent règlement sont réputés avoir été délivrés conformément au présent règlement. Les centres aéromédicaux adaptent leur système de gestion, leurs programmes de formation, leurs procédures et leurs manuels pour être conformes à l'annexe VII au plus tard le 8 avril 2014.

3. Les États membres remplacent les agréments des centres aéromédicaux visés au premier alinéa du paragraphe 2 par des certificats conformes au modèle figurant à l'annexe VI au plus tard le 8 avril 2017.

Article 11: Aptitude médicale de l'équipage de cabine

1. Les membres de l'équipage de cabine participant à l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), du règlement (CE) n° 216/2008 respectent les exigences techniques et les procédures administratives énoncées dans l'annexe IV.

2. Les examens médicaux ou évaluations médicales des membres de l'équipage de cabine qui ont été effectués conformément au règlement (CEE) n° 3922/91 et sont encore valables à la date de mise en application du présent règlement sont réputés valables conformément au présent règlement jusqu'à la première des situations suivantes :

- a) l'issue de la période de validité déterminée par l'autorité compétente conformément au règlement (CEE) n°3922/91; ou
- b) l'issue de la période de validité prévue au point MED.C.005 de l'annexe IV.

La durée de validité est établie à partir de la date du dernier examen médical ou de la dernière évaluation médicale. À l'issue de la période de validité, tout nouvel examen aéromédical est effectué conformément à l'annexe IV.

Article 11 bis: Qualifications des équipages de cabine et certificats associés

1. Les membres d'équipage de cabine qui participent à l'exploitation commerciale d'aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), du règlement (CE) n°216/2008 sont qualifiés et titulaires d'un certificat associé conformément aux exigences techniques et aux procédures administratives établies aux annexes V et VI.

2. Les membres d'équipage de cabine qui sont titulaires, au moment de la mise en application du présent règlement, d'un certificat de formation à la sécurité délivré conformément au règlement (CEE) n° 3922/91 (EU-OPS):

- a) sont réputés en conformité avec le présent règlement s'ils satisfont aux exigences applicables de l'EU-OPS en matière de formation, de contrôle et d'expérience récente; ou
- b) s'ils ne satisfont pas aux exigences applicables de l'EU- OPS en matière de formation, de contrôle et d'expérience récente, ils accomplissent toutes les formations et subissent tous les contrôles nécessaires pour être réputés en conformité avec le présent règlement; ou
- c) s'ils n'ont pas exercé en exploitation commerciale sur avion depuis plus de cinq ans, ils suivent la formation initiale et réussissent l'examen associé, comme exigé à l'annexe V, avant d'être réputés en conformité avec le présent règlement.

3. Les certificats de formation à la sécurité délivrés conformément aux dispositions de l'EU-OPS sont remplacés par des certificats de membre d'équipage de cabine conformes au modèle figurant à l'annexe VI au plus tard le 8 avril 2017.

4. Les membres d'équipage de cabine qui participent à l'exploitation commerciale d'hélicoptères à la date d'application du présent règlement:

- a) sont réputés en conformité avec les exigences de formation initiale figurant à l'annexe V s'ils satisfont aux clauses applicables des JAR en matière de formation, de contrôle et d'expérience récente dans le domaine du transport aérien commercial par hélicoptère; ou
- b) s'ils ne satisfont pas aux exigences applicables des JAR en matière de formation, de contrôle et d'expérience récente dans le domaine du transport aérien commercial par hélicoptère, ils accomplissent toutes les formations et subissent tous les contrôles nécessaires à une exploitation sur hélicoptère, à l'exception de la formation initiale, avant d'être réputés en conformité avec le présent règlement; ou
- c) s'ils n'ont pas exercé en exploitation commerciale sur hélicoptère depuis plus de cinq ans, ils suivent la formation initiale et réussissent l'examen associé, comme exigé par l'annexe V, avant d'être réputés en conformité avec le présent règlement.

5. Sans préjudice de l'article 2, des certificats de membre d'équipage de cabine conformes au modèle figurant à l'annexe VI sont délivrés à tous les membres d'équipage de cabine participant à l'exploitation commerciale d'hélicoptères au plus tard le 8 avril 2013.

Article 11 ter: Capacités de surveillance

1. Les États membres désignent en leur sein une ou plusieurs entités qui constituent l'autorité compétente, laquelle est investie des responsabilités de certification et de surveillance des personnes et des organismes visés par le règlement (CE) n°216/2008 et ses modalités d'exécution.

2. Si un État membre désigne plus d'une entité comme autorité compétente:

- a) l'étendue des compétences de chaque autorité compétente est clairement définie en termes de responsabilités et de limites géographiques;
- b) une coordination est assurée entre lesdites entités pour assurer l'efficacité de la surveillance de tous les organismes et de toutes les personnes visés par le règlement (CE) n° 216/2008 et ses modalités d'exécution, dans le cadre de leur mandat respectif.

3. Les États membres s'assurent que la ou les autorités compétentes disposent de la capacité nécessaire pour garantir la surveillance de toutes les personnes et de tous les organismes couverts par leur programme de surveillance, et disposent notamment des ressources suffisantes pour satisfaire aux exigences du présent règlement.

4. Les États membres veillent à ce que le personnel de l'autorité compétente n'effectue pas d'activité de surveillance s'il est avéré que cela pourrait entraîner directement ou indirectement un conflit d'intérêts, notamment lorsqu'il s'agit d'intérêts familiaux ou financiers.

5. Le personnel agréé par l'autorité compétente pour exécuter des tâches de certification et/ou de surveillance est habilité à s'acquitter au moins des tâches suivantes:

- a) examiner les dossiers, les données, les procédures et tout autre document utile pour l'exécution de la tâche de certification et/ou de surveillance;
- b) faire des copies de ces dossiers, données, procédures et autres documents, en tout ou en partie;
- c) demander une explication orale sur place;
- d) pénétrer dans tout local, site d'exploitation ou moyen de transport concerné;
- e) effectuer des audits, des enquêtes, des évaluations, des inspections, y compris des inspections au sol et des inspections non systématiques; et
- f) prendre ou engager des mesures exécutoires si nécessaire.

6. Les tâches visées au paragraphe 5 sont exécutées conformément aux dispositions légales de l'État membre concerné.

Article 11 quater: Mesures de transition

En ce qui concerne les organismes ayant l'Agence pour autorité compétente conformément à l'article 21, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n°216/2008:

- a) les États membres transmettent à l'Agence tous les documents relatifs à la surveillance de ces organismes au plus tard le 8 avril 2013;
- b) les États membres qui ont lancé des procédures de certification avant le 8 avril 2012 les finalisent en coordination avec l'Agence. Une fois le certificat délivré par l'État membre, l'Agence assume toutes ses responsabilités d'autorité compétente envers l'organisme en cause

Article 12: Entrée en vigueur et mise en application

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne. Il s'applique à compter du 8 avril 2012.

1 ter. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions des annexes I à IV jusqu'au 8 avril 2013.

2. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions suivantes de l'annexe I jusqu'au 8 avril 2015:

- a) les dispositions relatives aux licences de pilote d'aéronefs à sustentation motorisée, de dirigeables, de ballons et de planeurs;
- b) les dispositions de la sous-partie B;
- c) les dispositions des points FCL.800, FCL.805, FCL.815 et FCL.820;
- d) dans le cas d'hélicoptères, les dispositions de la sous-partie J, point 8;
- e) les dispositions de la sous-partie J, points 10 et 11.

3. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas convertir les licences d'avion et d'hélicoptère non conformes aux JAR et qu'ils ont délivrées jusqu'au 8 avril 2014.

4. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions du présent règlement aux pilotes titulaires d'une licence et d'une attestation médicale associée délivrées par un pays tiers participant à l'exploitation non commerciale d'aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) ou c), du règlement (CE) n° 216/2008 jusqu'au 8 avril 2014.

5. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions de l'annexe IV, sous-partie B, point 3, jusqu'au 8 avril 2015.

6. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions de l'annexe IV, sous-partie C, jusqu'au 8 avril 2014.

7. Lorsqu'un État membre applique les dispositions des paragraphes 1 ter à 6, il en informe la Commission et l'Agence en indiquant les motifs de cette dérogation et en décrivant le programme de mise en œuvre contenant les actions prévues et le calendrier qui s'y rapporte.

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

Fait à Bruxelles, le 3 novembre 2012
Par la Commission

Le président

José Manuel BARROSO

Section 1 Généralités

ORA.GEN.105 Autorité compétente

a) Aux fins de la présente partie, l'autorité compétente qui exerce une surveillance sur :

1) des organismes soumis à une obligation de certification est:

i) dans le cas d'organismes dont l'établissement principal se trouve dans un État membre, l'autorité désignée par ledit État membre;

ii) dans le cas d'organismes dont l'établissement principal se trouve dans un pays tiers, l'Agence;

2) des FSTD est :

i) l'Agence, pour les FSTD:

— situés hors du territoire des États membres, ou

— se trouvant sur le territoire des États membres et exploités par des organismes dont le principal établissement se trouve dans un pays tiers;

ii) les FSTD se trouvant sur le territoire d'un État membre et exploités par des organismes dont le principal établissement est dans un État membre, l'autorité désignée par l'État membre dans lequel l'organisme qui exploite le FSTD a son principal établissement, ou l'Agence, si tel est le souhait de l'État membre concerné.

b) Lorsque le FSTD situé hors du territoire des États membres est exploité par un organisme certifié par un État membre, l'Agence qualifie le FSTD en coordination avec l'État membre qui a certifié l'organisme exploitant ledit FSTD.

ORA.GEN.115 Demande de certificat par un organisme

a) La demande de certificat par un organisme ou de modification d'un certificat existant est introduite selon la forme et la manière établies par l'autorité compétente, en prenant en compte les exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses règles de mise en œuvre.

b) Les postulants à l'obtention d'un certificat initial fournissent à l'autorité compétente les documents démontrant la manière dont ils satisfont aux exigences établies au règlement (CE) n 216/2008 et ses règles de mise en oeuvre. Ladite documentation inclut une procédure décrivant la manière dont les modifications qui ne demandent aucune autorisation préalable sont gérées et notifiées à l'autorité compétente.

ORA.GEN.120 Moyens de conformité

a) Des moyens alternatifs de conformité autres que les AMC adoptés par l'Agence peuvent être utilisés par un organisme pour assurer la conformité avec le règlement (CE) n 216/2008 et ses règles de mise en œuvre.

b) Lorsqu'un organisme souhaite utiliser un moyen alternatif de conformité, il fournit à l'autorité compétente, avant sa mise en œuvre, une description complète de ce moyen de conformité. La description inclut toute mise à jour des manuels ou des procédures susceptibles d'être pertinents, ainsi qu'une évaluation démontrant que les dispositions du règlement (CE) n 216/2008 et de ses règles de mise en œuvre sont satisfaites.

L'organisme peut mettre en œuvre ce moyen alternatif de conformité sous réserve de l'obtention de l'autorisation préalable de l'autorité compétente et de la réception de la notification, comme prévu à l'ARA.GEN.120, point d).

ORA.GEN.125 Termes d'agrément et privilèges d'un organisme

Un organisme certifié se conforme au champ d'application et aux privilèges définis dans les termes d'agrément joints au certificat de l'organisme.

ORA.GEN.130 Modifications apportées aux organismes

a) Toute modification portant sur :

1) le champ d'application du certificat ou les termes d'agrément d'un organisme; ou

2) l'un des éléments du système de gestion de l'organisme, tel qu'établi à l'ORA.GEN.200, points a) 1) et a) 2), exige l'approbation préalable de l'autorité compétente.

b) Pour toute modification exigeant une approbation préalable conformément au règlement (CE) n 216/2008 et ses règles de mise en œuvre, l'organisme introduit une demande auprès de l'autorité compétente en vue d'en obtenir l'approbation.

La demande est introduite avant que soit apportée ladite modification, afin de permettre à l'autorité compétente de déterminer le maintien de la conformité avec le règlement (CE) n 216/2008 et ses règles de mise en œuvre et de modifier, le cas échéant, le certificat d'organisme, ainsi que les termes d'agrément correspondants qui y sont joints.

L'organisme fournit à l'autorité compétente toute documentation pertinente.

La modification n'est mise en œuvre qu'à la réception d'une approbation formelle de la part de l'autorité compétente conformément à l'ARA.GEN.330.

L'organisme exerce son activité dans les conditions établies par l'autorité compétente au cours de telles modifications, le cas échéant.

c) Toutes les modifications qui n'exigent pas d'approbation préalable sont gérées et notifiées à l'autorité compétente comme défini dans la procédure approuvée par l'autorité compétente conformément à l'ARA.GEN.310, point c).

ORA.GEN.135 Maintien de la validité

a) Le certificat de l'organisme reste valide pour autant que :

- 1) l'organisme maintienne la conformité avec les exigences applicables du règlement (CE) n 216/2008 et de ses règles de mise en œuvre, en tenant compte des dispositions liées au traitement des constatations, tel qu'établi à l'ORA.GEN.150;
- 2) l'autorité compétente ait accès à l'organisme de la manière définie à l'ORA.GEN.140 aux fins de déterminer le maintien de la conformité avec les exigences applicables du règlement (CE) n 216/2008 et de ses règles de mise en œuvre; et
- 3) le certificat n'ait pas fait l'objet d'une restitution ou d'un retrait.

b) En cas de retrait ou de restitution, le certificat doit être renvoyé sans délai à l'autorité compétente.

ORA.GEN.140 Accès

Aux fins de déterminer la conformité avec les exigences applicables du règlement (CE) n 216/2008 et de ses règles de mise en œuvre, l'organisme autorise l'accès à toutes les installations, aéronefs, documents, dossiers, données, procédures ou tout autre matériel liés à son activité soumise à certification, qu'elle soit sous-traitée ou pas, à toute personne habilitée par :

a) l'autorité compétente définie à l'ORA.GEN.105; ou

b) l'autorité agissant selon les dispositions de l'ARA.GEN.300, point d), l'ARA.GEN.300, point e), ou l'ARA.RAMP.

ORA.GEN.150 Constatations

Dès la réception d'une notification relative à des constatations, l'organisme:

a) identifie la cause à l'origine de la non-conformité;

b) définit un plan d'actions correctives; et

c) démontre à l'autorité compétente une mise en œuvre satisfaisante des actions correctives, dans un délai convenu avec ladite autorité, tel qu'établi à l'ARA.GEN.350, point d).

ORA.GEN.155 Réaction immédiate à un problème de sécurité

L'organisme met en œuvre :

a) toutes les mesures de sécurité prescrites par l'autorité compétente conformément à l'ARA.GEN.135, point c), et

b) toute information de sécurité contraignante applicable publiée par l'Agence, notamment des consignes de navigabilité.

ORA.GEN.160 Compte rendu d'événement

a) L'organisme doit signaler à l'autorité compétente, et à tout autre organisme que l'État de l'exploitant demande d'informer, tout accident, incident grave et événement, tels que définis par le règlement (UE) n 996/2010 du Parlement européen et du Conseil (1) et par la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil (2) .

b) Sans préjudice des dispositions du point a), l'organisme rapporte à l'autorité compétente et à l'organisme responsable de la conception de l'aéronef tout incident, défaillance, défaut technique, dépassement des limitations techniques, événement qui mettrait en évidence des informations imprécises, incorrectes ou ambiguës contenues dans les données établies conformément à la partie-21 ou toute autre circonstance anormale qui a ou pourrait avoir mis en danger l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef, mais qui n'a pas débouché sur un accident ou un incident grave.

c) Sans préjudice des dispositions du règlement (UE) n 996/2010, de la directive 2003/42/CE, du règlement (CE) n 1321/2007 de la Commission (3) et du règlement (CE) n 1330/2007 de la Commission (4), les comptes rendus visés aux points a) et b) sont établis selon la forme et la manière définies par l'autorité compétente et contiennent toutes les informations pertinentes relatives aux circonstances connues de l'organisme.

d) Des comptes rendus sont établis dès que possible, mais dans tous les cas dans les 72 heures qui suivent l'identification par l'organisme des circonstances auxquelles il est fait référence dans le compte rendu, sauf si des événements exceptionnels l'en empêchent.

e) Lorsque cela s'avère pertinent, l'organisme établit un compte rendu de suivi afin de détailler les actions qu'il a l'intention de prendre pour éviter que des événements similaires ne se répètent à l'avenir, dès que lesdites actions sont identifiées. Ce compte rendu est établi selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité compétente.

(1) JO L 295 du 12.11.2010, p. 35 ; (2) JO L 167 du 4.7.2003, p. 23 ; (3) JO L 294 du 13.11.2007, p. 3 ; (4) JO L 295 du 14.11.2007, p. 7

Section 2 Gestion

ORA.GEN.200 Système de gestion

a) L'organisme établit, met en œuvre et maintient un système de gestion qui comprend :

- 1) des fonctions et des responsabilités clairement définies au sein de l'organisme, et notamment une responsabilité directe du dirigeant responsable en ce qui concerne la sécurité;
- 2) une description de l'ensemble des philosophies et principes de l'organisme en matière de sécurité, le tout constituant la politique de sécurité;
- 3) l'identification des dangers pour la sécurité aéronautique, qui découlent des activités de l'organisme, leur évaluation et la gestion des risques associés, y compris les mesures prises aux fins d'atténuer le risque et de vérifier leur efficacité;
- 4) le maintien de personnel formé et compétent pour effectuer ses tâches;
- 5) une documentation relative aux processus principaux du système de gestion, notamment un processus visant à sensibiliser le personnel à ses responsabilités et la procédure relative aux modifications de ladite documentation;
- 6) une fonction de supervision de la conformité de l'organisme avec les exigences applicables. La fonction de contrôle de la conformité comporte un système de retour d'informations vers le dirigeant responsable afin d'assurer la mise en œuvre réelle des actions correctives le cas échéant; et
- 7) toute exigence supplémentaire recommandée dans les sous-parties pertinentes de la présente partie ou d'autres parties applicables.

b) Le système de gestion est adapté à la taille de l'organisme, ainsi qu'à la nature et à la complexité de ses activités, et prend en compte les dangers et les risques associés qui sont inhérents à ces activités.

ORA.GEN.205 Activités sous-traitées

a) Doivent être considérées comme activités sous-traitées, toutes les activités faisant partie du champ d'application de l'agrément de l'organisme qui sont effectuées par un autre organisme, soit lui-même certifié pour mener à bien l'activité soit, s'il n'est pas certifié, qui travaille sous couvert de l'agrément de l'organisme donneur d'ordre.

L'organisme veille à ce que, dans le cadre de la sous-traitance ou de l'achat de toute partie de son activité, le produit ou service sous-traité ou acheté soit conforme aux exigences applicables.

b) Lorsque l'organisme certifié sous-traite une partie de son activité à un organisme qui n'est pas certifié lui-même conformément à la présente partie pour mener à bien une telle activité, ce dernier travaille sous couvert de l'agrément de l'organisme donneur d'ordre.

L'organisme donneur d'ordre veille à ce que l'autorité compétente ait accès à l'organisme sous-traitant, afin de déterminer le maintien de la conformité avec les exigences applicables.

ORA.GEN.210 Exigences en matière de personnel

a) L'organisme désigne un dirigeant responsable, qui a autorité pour veiller à ce que toutes les activités soient financées et exécutées conformément aux exigences applicables. Le dirigeant responsable est chargé d'établir et de maintenir un système de gestion efficace.

b) Une personne ou un groupe de personnes est nommé par l'organisme, avec la responsabilité de veiller à ce que l'organisme reste conforme aux exigences applicables.

La ou les personnes dépendent directement du dirigeant responsable.

c) L'organisme dispose de suffisamment de personnels qualifiés pour que les tâches et les activités planifiées soient exécutées conformément aux exigences applicables.

d) L'organisme maintient des dossiers adéquats relatifs à l'expérience, la qualification et la formation afin de démontrer la conformité avec le point c).

e) L'organisme veille à ce que tous les membres du personnel connaissent les règles et les procédures qui concernent l'exercice de leurs tâches.

ORA.GEN.215 Exigences en termes d'installations

L'organisme dispose d'installations permettant l'exécution et la gestion de toutes les tâches et activités planifiées conformément aux exigences applicables.

ORA.GEN.220 Archivage

a) L'organisme établit un système d'archivage permettant un stockage adéquat et une traçabilité fiable de toutes les activités élaborées, couvrant plus particulièrement tous les éléments de l'ORA.GEN.200.

b) Le format des dossiers est défini dans les procédures de l'organisme.

c) Les dossiers sont stockés de manière à en assurer la protection contre les dommages, l'altération et le vol.

Section 1 Généralités

ORA.ATO.100 Champ d'application

La présente sous-partie établit les exigences auxquelles doivent satisfaire les organismes qui dispensent une formation en vue de l'obtention de licences de pilote et des qualifications et autorisations associées.

ORA.ATO.105 Demande

- a) Les candidats à la délivrance d'un certificat d'organisme de formation agréé (ATO) fournissent à l'autorité compétente :
- 1) les informations suivantes :
 - i) le nom et l'adresse de l'organisme de formation;
 - ii) la date prévue du début d'activité;
 - iii) les coordonnées et qualifications du responsable pédagogique (HT), du/des instructeur(s) de vol ou instructeur(s) sur simulateurs d'entraînement au vol, et du/des instructeur(s) dispensant le cours théorique;
 - iv) le/les nom(s) et adresse(s) du/des aérodrome(s) et/ou du/des lieu(x) d'exploitation où doit être tenue la formation;
 - v) une liste des aéronefs qui sont exploités pour l'entraînement, y compris leur catégorie, leur classe ou type, leur immatriculation, les propriétaires et la catégorie du certificat de navigabilité, le cas échéant;
 - vi) une liste des simulateurs d'entraînement au vol (FSTD) que l'organisme de formation a l'intention d'utiliser, selon le cas;
 - vii) le type de formation que l'organisme de formation souhaite dispenser, ainsi que le programme de formation correspondant; et 2) les manuels d'exploitation et de formation.
 - b) Organismes de formation aux essais en vol. Nonobstant le point a), alinéa 1, iv) et v), les organismes de formation qui dispensent une formation aux essais en vol doivent uniquement fournir:
 - 1) le/les nom(s) et adresse(s) du/des aérodrome(s) et/ou du/des lieu(x) d'exploitation principaux où doit être tenue la formation; et
 - 2) une liste des types ou catégories d'aéronefs qui sont utilisés pour la formation aux essais en vol.
 - c) Dans le cas d'une modification apportée au certificat, les candidats fournissent à l'autorité compétente tous les éléments d'information et la documentation auxquels il est fait référence au point a).

ORA.ATO.110 Exigences en termes de personnel

- a) Un HT est nommé. Il a à son actif une solide expérience en tant qu'instructeur dans les domaines couverts par la formation dispensée par l'ATO et dispose de compétences approfondies de l'encadrement.
- b) Les responsabilités du HT consistent à :
- 1) veiller à ce que la formation dispensée soit conforme à la partie-FCL et, dans le cas d'une formation aux essais en vol, que les exigences pertinentes de la partie-21 et du programme de formation aient été établies;
 - 2) veiller à une bonne intégration de l'enseignement pratique au vol sur un aéronef ou un simulateur d'entraînement au vol (FSTD) ainsi que de l'enseignement théorique; et
 - 3) superviser les progrès de chaque stagiaire.
- c) Les instructeurs qui dispensent une formation théorique ont :
- 1) une expérience aéronautique pratique dans les domaines couverts par la formation dispensée et ont suivi un cours sur les techniques d'instruction; ou
 - 2) une expérience préalable dans l'instruction théorique, ainsi qu'une expérience théorique adéquate dans le domaine pour lequel ils dispensent une instruction théorique.
- d) Les instructeurs de vol et les instructeurs sur simulateur d'entraînement de vol disposent des qualifications requises par la partie-FCL pour le type d'enseignement qu'ils dispensent.

ORA.ATO.120 Archivage

Les dossiers suivants sont conservés pendant au moins trois ans après la fin de la formation:

- a) les détails des formations au sol, en vol et sur simulateur d'entraînement de vol dispensées à chaque stagiaire;
- b) les comptes rendus détaillés et réguliers d'avancement établis par les instructeurs et comportant des évaluations, ainsi que les contrôles réguliers en vol visant à estimer les progrès, ainsi que les examens au sol; et
- c) les informations relatives aux licences des stagiaires et à leurs qualifications et autorisations associées, notamment les dates d'expiration des certificats médicaux et des qualifications.

ORA.ATO.125 Programme de formation

- a) Un programme de formation est élaboré pour chaque type de cours proposé.
- b) Le programme de formation satisfait aux exigences de la partie-FCL et, dans le cas d'une formation aux essais en vol, aux exigences applicables de la partie-21.

ORA.ATO.130 Manuel de formation et manuel d'exploitation

- a) L'ATO établit et maintient un manuel de formation et un manuel d'exploitation contenant les informations et instructions permettant aux membres du personnel de s'acquitter de leurs tâches et d'orienter les stagiaires dans la manière de satisfaire aux exigences du cours.
- b) L'ATO met à la disposition du personnel, et lorsque c'est approprié, aux étudiants, les informations contenues dans le manuel de formation, le manuel d'exploitation et la documentation relative à l'agrément de l'ATO.
- c) Dans le cas d'ATO qui proposent une formation aux essais en vol, le manuel d'exploitation est conforme aux exigences relatives au manuel d'exploitation d'essais en vol, comme établi dans la partie-21.
- d) Le manuel d'exploitation établit les plans de limitation du temps de vol applicables aux instructeurs de vol, notamment le nombre maximal d'heures de vol, le nombre maximal d'heures de vol en service et le temps minimal de repos entre les activités d'instruction conformément à la partie-ORO.

ORA.ATO.135 Aéronefs d'entraînement et FSTD

- a) L'ATO utilise une flotte appropriée d'aéronefs d'entraînement ou de FSTD appropriés aux cours de formation dispensés.
- b) L'ATO ne dispense la formation dans un FSTD que lorsqu'il a démontré à l'autorité compétente:
 - 1) l'adéquation entre les spécifications du FSTD et le programme de formation correspondant;
 - 2) que les FSTD utilisés satisfont aux exigences applicables de la partie-FCL;
 - 3) dans le cas de simulateurs de vol (FFS), que le FFS représente correctement le type correspondant d'aéronefs; et
 - 4) qu'il a établi un système permettant de surveiller correctement les modifications apportées au FSTD et de garantir que ces modifications n'ont aucun impact sur l'adéquation du programme de formation.
- c) Si l'aéronef utilisé pour l'examen pratique est d'un type différent de celui représenté par le FFS utilisé pour l'entraînement au vol à vue, le crédit maximal est limité à celui attribué pour un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation de type II (FNPTII) pour avion et FNPT II/III pour hélicoptère dans le programme de formation en vol correspondant.
- d) Un aéronef utilisé pour une formation aux essais en vol est équipé des instruments d'essais en vol adéquats, conformément à l'objectif poursuivi par la formation.

ORA.ATO.140 Aérodromes et sites d'exploitation

Lorsqu'il dispense une formation en vol sur un aéronef, l'ATO le fait au départ d'aérodromes ou de sites d'exploitation qui disposent des installations adéquates et des caractéristiques permettant la formation aux manoeuvres pertinentes, compte tenu de la formation dispensée, ainsi que de la catégorie et du type d'aéronef utilisé.

ORA.ATO.145 Prérequis pour la formation

- a) L'ATO veille à ce que les stagiaires satisfassent à tous les prérequis pour la formation établis dans la partie-Med, la partie-FCL et, le cas échéant, à ceux définis dans les données établies conformément à la partie-21.
- b) Dans le cas d'ATO fournissant une formation aux essais en vol, les étudiants répondent à toutes les conditions préalables relatives à la formation, établies à la partie-21.

ORA.ATO.150 Formation dans des pays tiers

Lorsque l'ATO est agréé pour fournir une formation en vue de l'obtention d'une qualification de vol aux instruments (IR) dans des pays tiers:

- a) le programme de formation inclut un vol d'acclimatation dans l'un des États membres avant de passer l'examen pratique IR; et
- b) l'examen pratique IR est passé dans l'un des États membres.

**Section 2 Exigences additionnelles applicables aux ATO
qui dispensent une formation pour l'obtention d'une CPL, MPL et ATPL
et de leurs qualifications et autorisations associées**

ORA.ATO.210 Exigences en termes de personnel

- a) Responsable pédagogique (HT). Sauf dans le cas d'ATO qui dispensent une formation aux essais en vol, le responsable de formation désigné dispose d'une vaste expérience de formation en tant qu'instructeur pour les licences de pilote professionnel et les qualifications et autorisations associées.
- b) Chef instructeur de vol (CFI). L'ATO qui dispense une instruction en vol nomme un CFI responsable de superviser les instructeurs de vol et les instructeurs sur simulateurs d'entraînement au vol, ainsi que de normaliser toutes les instructions applicables au vol et à la simulation du vol. Le CFI est titulaire de la licence de pilote professionnel la plus élevée ainsi que des qualifications associées correspondant au cours de formation en vol dispensé et est titulaire d'une autorisation d'instructeur avec le privilège d'instruire au moins un des cours de formation dispensés.

c) Chef instructeur d'enseignement théorique (CTKI). L'ATO qui propose un enseignement théorique nomme un CTKI chargé de superviser tous les instructeurs des cours théoriques, ainsi que de normaliser toutes les connaissances théoriques. Le CTKI dispose d'une solide expérience en tant qu'instructeur de cours théorique dans les domaines correspondants à la formation dispensée par l'ATO.

ORA.ATO.225 Programme de formation

- a) Le programme de formation comporte le découpage de l'instruction en vol et théorique, sous la forme d'une présentation par semaine ou par phase, une liste des exercices standard et un résumé du cours.
- b) Le contenu et l'organisation du programme de formation sont définis dans le manuel de formation.

ORA.ATO.230 Manuel de formation et manuel d'exploitation

a) Le manuel de formation indique pour chaque phase de la formation les normes, objectifs et buts à atteindre par les étudiants et aborde les sujets suivants:

- le plan de formation,
- le briefing et les exercices en vol,
- l'entraînement au vol dans un FSTD, le cas échéant,
- l'instruction théorique.

b) Le manuel d'exploitation fournit toutes les informations propres à chaque type de personnel, comme les instructeurs de vol, les instructeurs sur simulateur d'entraînement au vol, les instructeurs de cours théoriques, le personnel d'exploitation et de maintenance, et inclut des informations générales, techniques, sur les routes et sur la formation du personnel.

**Section 3 Exigences additionnelles applicables aux ATO
qui dispensent des formations d'un type spécifique**

Chapitre 1 Cours d'apprentissage à distance

ORA.ATO.300 Généralités

L'ATO peut être agréé pour dispenser des programmes de cours modulaires dans le cadre d'un apprentissage à distance, dans les cas suivants:

- a) cours modulaires d'instruction théorique;
- b) cours d'instruction théorique additionnel pour une qualification de classe ou de type; ou
- c) cours agréé d'instruction théorique d'appréciation en vue de l'obtention d'une première qualification de type pour un hélicoptère multimoteur.

ORA.ATO.305 Enseignement direct en classe

- a) Un module d'enseignement direct en classe est inclus dans tous les domaines couverts par les cours modulaires d'apprentissage à distance.
- b) Le temps dévolu à l'enseignement direct en classe ne saurait être inférieur à 10 % de la durée totale du cours.
- c) À cette fin, une salle de cours est disponible soit au principal établissement de l'ATO, soit dans des installations appropriées situées à un autre endroit.

ORA.ATO.310 Instructeurs

Tous les instructeurs sont familiarisés avec les exigences du programme de cours d'apprentissage à distance.

Chapitre 2 Formation sans temps de vol

ORA.ATO.330 Généralités

- a) Un agrément pour une formation sans temps de vol (ZFTT), telle que définie dans la partie-FCL, n'est délivré qu'aux ATO qui disposent également des privilèges d'effectuer des exploitations à des fins de transport aérien commercial ou aux ATO disposant d'accords spécifiques avec des exploitants de transport aérien commercial.
- b) Un agrément pour des ZFTT n'est délivré que si l'exploitant dispose d'au moins 90 jours d'expérience opérationnelle sur le type d'avion.
- c) Dans le cas de ZFTT fournies par un ATO disposant d'un accord spécifique avec un exploitant, l'exigence consistant à avoir une expérience opérationnelle de 90 jours ne s'applique pas si l'instructeur de qualification de type (TRI(A)) qui participe aux activités de décollages et d'atterrissages additionnels, tel qu'exigé à la partie-ORO dispose de l'expérience opérationnelle sur le type avion.

ORA.ATO.335 Simulateur de vol

- a) Le FFS agréé pour la ZFTT est en état de fonctionnement conformément aux critères du système de gestion de l'ATO.
- b) Le système de mouvement cabine et le système visuel du FFS sont en état de fonctionnement, conformément aux spécifications de certification applicables aux FSTD, comme mentionné à l'ORA.FSTD.205.

Chapitre 3 Cours pour la licence de pilote en équipage multiple (MPL)

ORA.ATO.350 Généralités

Les privilèges de dispenser des cours de formation intégrés MPL et des cours d'instructeur MPL ne sont délivrés à l'ATO que s'il dispose également du privilège d'effectuer des exploitations à des fins de transport aérien commercial ou d'un accord spécifique avec un exploitant de transport aérien commercial.

Chapitre 4 Formation aux essais en vol

ORA.ATO.355 Organismes de formation aux essais en vol

- a) L'ATO agréé pour dispenser une formation aux essais en vol en vue de la délivrance d'une qualification d'essais en vol de catégorie 1 ou 2 conformément à la partie-FCL peut voir ses privilèges étendus à la dispense d'une formation pour d'autres catégories d'essais en vol et d'autres catégories de personnel d'essais en vol, pour autant que:
 - 1) les exigences applicables de la partie-21 soient satisfaites; et
 - 2) un accord spécifique existe entre l'ATO et l'organisme partie-21 qui emploie, ou a l'intention d'employer, ledit personnel.
- b) les dossiers de formation comportent des comptes rendus écrits établis par l'étudiant, conformément au programme de formation, et notamment, le cas échéant, le traitement des données et l'analyse des paramètres enregistrés applicables aux types d'essais en vol.

**AIRCREW PART ORA SOUS-PARTIE FSTD
EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISMES EXPLOITANT DES SIMULATEURS
D'ENTRAÎNEMENT AU VOL (FSTD) ET À LA QUALIFICATION DES FSTD**

Section 1 Exigences applicables aux organismes exploitant des FSTD

ORA.FSTD.100 Généralités

- a) Le candidat à l'obtention d'un certificat de qualification FSTD démontre à l'autorité compétente qu'il a établi un système de gestion conformément à l'ORA.GEN.200 section II. Cette démonstration permet de garantir que le candidat dispose, directement ou par le biais de la sous-traitance, de la capacité de maintenir les performances, fonctions et autres caractéristiques définies pour le niveau de qualification FSTD, ainsi que de contrôler l'installation du FSTD.
- b) Si le candidat est titulaire d'un certificat de qualification établi conformément à la présente partie, les spécifications du FSTD sont détaillées:
 - 1) dans les termes du certificat ATO; ou
 - 2) dans le cas du titulaire d'un AOC, dans le manuel de formation.

ORA.FSTD.105 Maintien de la qualification FSTD

- a) Aux fins de maintenir la qualification du FSTD, le titulaire d'un certificat de qualification FSTD exécute progressivement sur une période de 12 mois la série complète des tests repris dans le guide de tests de qualification de référence (MQTG) ainsi que les essais fonctionnels et subjectifs.
- b) Les résultats sont datés, marqués comme étant analysés et évalués, et conservés conformément à l'ORA.FSTD.240 aux fins de démontrer que les normes du FSTD sont maintenues.
- c) Un système de contrôle de configuration est instauré pour s'assurer du maintien de l'intégrité des matériels et des logiciels du FSTD qualifié.

ORA.FSTD.110 Modifications

- a) Le titulaire d'un certificat de qualification FSTD établit et maintient un système permettant d'identifier, d'évaluer et d'incorporer toute modification importante dans les FSTD qu'il exploite, en particulier:
 - 1) toute modification apportée à un aéronave qui est essentielle pour la formation, les examens et les contrôles, qu'elle soit validée ou pas par une consigne de navigabilité; et
 - 2) toute modification apportée à un FSTD, y compris au système de mouvement cabine et au système visuel, lorsqu'elle est essentielle pour la formation, les examens et les contrôles, notamment dans le cas de révision des données.

EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISMES EXPLOITANT DES SIMULATEURS D'ENTRAÎNEMENT AU VOL (FSTD) ET À LA QUALIFICATION DES FSTD

b) Les modifications apportées aux parties logicielle et matérielle du FSTD qui ont un impact sur le maniement, les performances et l'exploitation des systèmes ou toute modification majeure du système de mouvement cabine et de système visuel sont évaluées pour déterminer leur impact sur les critères initiaux de qualification. L'organisme rédige des amendements pour tous les tests de validation concernés. L'organisme effectue des tests du FSTD par rapport aux nouveaux critères.

c) L'organisme informe l'autorité compétente avant tout changement majeur afin de déterminer si les tests effectués sont suffisants. L'autorité compétente détermine si une évaluation spéciale du FSTD est nécessaire avant qu'il ne puisse à nouveau servir à la formation après modification.

ORA.FSTD.115 Installations

a) Le titulaire d'un certificat de qualification FSTD s'assure que:

- 1) le FSTD est installé dans un environnement adapté qui permet une exploitation fiable et en toute sécurité;
- 2) tous les occupants des FSTD et le personnel de maintenance sont informés des mesures de sécurité liées aux FSTD et qu'ils connaissent tous les matériels et les procédures de sécurité disponibles dans le FSTD en cas d'urgence; et
- 3) le FSTD et ses installations sont conformes aux règlements locaux relatifs à la santé et à la sécurité.

b) Les dispositifs de sécurité du FSTD, notamment les arrêts d'urgence et l'éclairage de secours, sont vérifiés au moins une fois par an et le contrôle est enregistré.

ORA.FSTD.120 Équipements supplémentaires

Dans le cas où des équipements supplémentaires ont été ajoutés au FSTD, même s'ils ne sont pas nécessaires pour la qualification, ils sont évalués par l'autorité compétente pour s'assurer qu'ils n'ont aucun effet néfaste sur la qualité de la formation.

Section 2 Exigences applicables à la qualification des FSTD**ORA.FSTD.200 Demande de qualification FSTD**

a) La demande de certificat de qualification FSTD est introduite selon la forme et la manière établies par l'autorité compétente:

- 1) dans le cas de systèmes basiques d'entraînement au vol aux instruments (BITD), par le fabricant du BITD;
- 2) dans tous les autres cas, par l'organisme qui a l'intention d'exploiter le FSTD.

b) Les candidats à l'obtention d'une qualification initiale fournissent à l'autorité compétente les documents démontrant la manière dont ils satisfont aux exigences établies dans le présent règlement. Cette documentation inclut la procédure élaborée pour assurer la conformité avec les ORA.GEN.130 et ORA.FSTD.230.

ORA.FSTD.205 Spécifications de certification pour les FSTD

a) Conformément à l'article 19 du règlement (CE) n 216/2008, l'Agence publie des spécifications de certification comme moyen normalisé de démontrer la conformité des FSTD avec les exigences essentielles de l'annexe III au règlement (CE) n 216/2008.

b) Lesdites spécifications de certification sont suffisamment détaillées et spécifiques pour indiquer aux candidats les conditions sous lesquelles les qualifications sont délivrées.

ORA.FSTD.210 Base de qualification

a) La base de qualification pour la délivrance d'un certificat de qualification FSTD est constituée :

- 1) des spécifications de certification applicables établies par l'Agence qui sont en vigueur à la date d'introduction de la demande de qualification initiale;
- 2) des données de validation de l'aéronef définies par les données approuvées en vertu de la partie-21, selon le cas; et
- 3) de toute condition particulière recommandée par l'autorité compétente si les spécifications de certification correspondantes ne contiennent pas de normes adéquates ou appropriées au FSTD en raison de caractéristiques nouvelles ou différentes qu'il comporterait par rapport à celles sur lesquelles reposent les spécifications de certification applicables.

b) La base de qualification est applicable aux requalifications futures du FSTD, sauf s'il change de catégorie.

ORA.FSTD.225 Durée et maintien de la validité

a) La qualification portant sur le simulateur de vol (FFS), le système d'entraînement au vol (FTD) ou le système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation (FNPT) reste valide pour autant que :

- 1) le FSTD et l'organisme qui l'exploite continuent de satisfaire aux exigences applicables;
- 2) l'autorité compétente ait accès à l'organisme de la manière définie à l'ORA.GEN.140 aux fins de déterminer le maintien de la conformité avec les exigences applicables du règlement (CE) n 216/2008 et de ses règles de mise en œuvre; et
- 3) le certificat de qualification n'ait pas fait l'objet d'une restitution ou d'une révocation.

b) La période de 12 mois prévue à l'ORA.FSTD.120, point b) 1), peut être prolongée jusqu'à un maximum de 36 mois dans les cas suivants:

AIRCREW PART ORA SOUS-PARTIE FSTD

EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISMES EXPLOITANT DES SIMULATEURS D'ENTRAÎNEMENT AU VOL (FSTD) ET À LA QUALIFICATION DES FSTD

- 1) le FSTD a été soumis à une évaluation initiale et au moins une évaluation récurrente et a démontré sa conformité avec la base de qualification;
 - 2) le titulaire du certificat de qualification FSTD a fait l'objet d'évaluations réglementaires jugées satisfaisantes du FSTD au cours des 36 derniers mois;
 - 3) l'autorité compétente effectue tous les 12 mois un audit formel du système de contrôle de la conformité de l'organisme, tel que défini à l'ORA.GEN.200, point a) 6); et
 - 4) une personne désignée de l'organisme et disposant d'une expérience adéquate examine l'exécution régulière du guide de tests de qualification (QTG) et effectue tous les 12 mois les tests fonctionnels et subjectifs applicables. Elle envoie ensuite un compte rendu des résultats à l'autorité compétente.
- c) Une qualification BITD reste valide pour sous réserve d'une évaluation régulière de la conformité avec la base de qualification applicable, effectuée par l'autorité compétente conformément à l'ARA.FSTD.120.
- d) En cas de restitution ou de retrait, le certificat de qualification FSTD doit être renvoyé sans délai à l'autorité compétente.

ORA.FSTD.230 Changements apportés au FSTD qualifié

a) Le titulaire d'un certificat de qualification FSTD informe l'autorité compétente de tout changement proposé pour le FSTD, tel que:

- 1) des modifications majeures;
- 2) un déménagement du FSTD; et
- 3) toute désactivation du FSTD.

b) Dans le cas d'une augmentation du niveau de qualification du FSTD, l'organisme introduit la demande d'évaluation de mise à niveau auprès de l'autorité compétente.

L'organisme effectue tous les tests de validation applicables au niveau de qualification demandé. Les résultats des évaluations antérieures ne peuvent être utilisés pour valider les performances du FSTD dans le cadre de la mise à niveau en cours.

c) Lorsqu'un FSTD est déplacé vers un autre endroit, l'organisme en informe au préalable l'autorité compétente et lui communique le planning des événements relatifs à ce déménagement.

Avant de remettre le FSTD en service à son nouvel emplacement, l'organisme effectue au moins un tiers des tests de validation, ainsi que des tests fonctionnels et subjectifs, pour s'assurer que les performances du FSTD satisfont à la norme initiale de qualification. Une copie de la documentation relative aux essais est conservée avec le dossier du FSTD pour examen par l'autorité compétente.

L'autorité compétente peut effectuer une évaluation du FSTD après son déplacement.

L'évaluation est conforme à la base de qualification initiale du FSTD.

d) Si un organisme envisage de suspendre un FSTD pendant une période prolongée, l'autorité compétente doit en être informée et des contrôles adéquats sont instaurés pour la période pendant laquelle le FSTD est inactif.

L'organisme convient avec l'autorité compétente d'un plan de désactivation, de stockage et de réactivation pour s'assurer que le FSTD peut être ramené à une condition opérationnelle correspondant à son niveau de qualification d'origine.

ORA.FSTD.235 Cessibilité d'un certificat de qualification FSTD

a) Lorsqu'un changement d'organisme qui exploite un FSTD intervient, le nouvel organisme en informe l'autorité compétente au préalable afin de convenir d'un plan de cession du FSTD.

b) L'autorité compétente est en droit d'effectuer une évaluation selon la base de qualification initiale du FSTD.

c) Lorsque le FSTD n'est plus en conformité avec sa base de qualification initiale, l'organisme introduit une demande pour l'obtention d'un nouveau certificat de qualification FSTD.

ORA.FSTD.240 Archivage

Le titulaire d'un certificat de qualification FSTD archive :

a) tous les documents qui décrivent et prouvent le niveau et la base de qualification initiale du FSTD pendant toute la durée de vie du FSTD; et

b) tous les documents et comptes rendus des activités récurrentes liées à chaque FSTD et aux activités de contrôle de la conformité pendant au moins cinq ans.

AIRCREW PART ORA SOUS-PARTIE AÉMD

Non traité dans ce document de travail