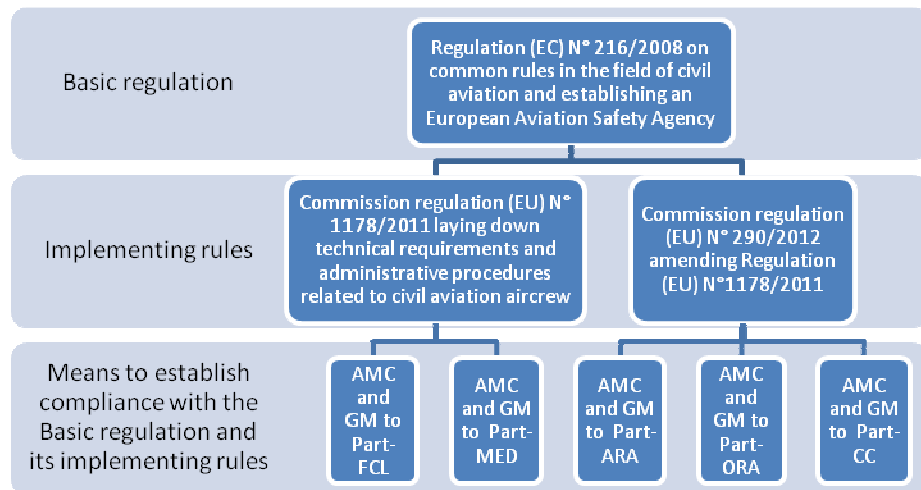


Entrée en vigueur de la réglementation sur les licences du personnel navigant (Partie FCL)

L'Union européenne (UE) a entrepris d'harmoniser la réglementation de l'aviation civile à l'échelle de l'Europe. A ce titre et en vertu du règlement de base (CE n° 216/2008), la Commission européenne a récemment publié une réglementation (EU n° 1178/2011 et n° 290/2012) détaillée sur les licences du personnel navigant (Partie FCL). Celle-ci s'applique dans les Etats membres de l'Union européenne (et aussi en Suisse, Norvège, Islande et Liechtenstein) à partir du 8 avril 2012.

A. Structure de la réglementation



Le règlement de base (Basic regulation) a pour but de fixer les grands principes. Ces principes comprennent le champ d'application (à quoi ce règlement s'applique) et les objectifs de celui-ci (à quoi il va servir), dont le principal est l'établissement et le maintien d'un niveau élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe. Le règlement crée également l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA en anglais). Ce règlement fixe aussi des exigences de fond qui sont détaillées dans d'autres règlements (Implementing rules).

Remarque : on peut comparer ce règlement à la loi de 1937 et à l'arrêté de 1954 réglementant la navigation aérienne.

Les règles d'implémentation fixent les exigences techniques et les procédures administratives relatives aux licences de personnel navigant. Ces règles fixent par exemple la durée des formations, l'expérience requise pour la délivrance des licences ou les exigences pour la reconnaissance des organismes de formation.

Remarque : ces règles sont comparables aux arrêtés royaux pour les licences de pilotes d'avions ou d'hélicoptères par exemple.

Le règlement de base et les règles d'implémentation sont obligatoires et directement applicables dans les Etats membres de l'Union européenne.

Les « moyens acceptables de mise en conformité » (AMC : *Acceptable Means of Compliance*) précisent comment les règles peuvent être appliquées. Ces AMC sont développés et publiés par l'EASA. Il s'agit d'une façon possible de les mettre en application, d'autres moyens peuvent être acceptés s'ils présentent un niveau de sécurité équivalent. C'est à l'autorité compétente de les évaluer alors.

Remarque : ces moyens s'apparentent aux circulaires.

Remarque : l'EASA n'a pas en tant que telle le pouvoir de légiférer. La nouvelle réglementation émane en réalité de l'Union européenne et non de l'EASA. Il n'empêche que ces règles sont couramment désignées sous l'appellation de « EASA Rules » parce qu'elles ont été préparées par l'EASA et que cette dernière assume d'importantes tâches exécutives pour le compte de l'UE.

Que dois-je retenir ?

1. L'Europe a mis en place une réglementation concernant les licences du personnel navigant.
2. Cette réglementation s'applique à partir du 8 avril 2012.
3. Cette réglementation est obligatoire et directement applicable.
4. Une Agence européenne de la sécurité aérienne a été créée.

B. Transition entre JAR et Part

Afin de permettre la transition entre les deux systèmes, une demande de dérogation générale (« opt out ») a été demandée en Belgique jusqu'au 8 avril 2013. Cette période permettra de mettre en place les nouvelles procédures et d'adapter le système informatique.

La période de transition pour la conversion des licences existantes vers des licences Partie FCL varie d'un cas à l'autre.

Les **licences JAR-FCL de pilote d'avions ou d'hélicoptères** devront être remplacées au plus tard le 8 avril 2018 mais restent valables jusqu'à cette date. Dès l'entrée en vigueur de la réglementation Partie FCL, le 8 avril 2013 en Belgique, le passage des licences JAR-FCL aux licences Partie FCL s'effectuera automatiquement.

Les **licences nationales pour avions et hélicoptères** doivent être converties en licences Partie FCL au plus tard le 7 avril 2014.

Les pilotes de **planeurs ou de ballons** devront avoir converti leur licence en une licence Partie FCL au plus tard le 7 avril 2015.

La conversion s'effectue sur base d'un rapport de conversion, établi par la DGTA, qui précisera :

1. Les exigences auxquelles le pilote doit satisfaire afin d'obtenir la conversion de sa licence avec les mêmes privilèges qu'avant.
2. Les restrictions éventuelles à mentionner sur les licences Partie FCL converties
3. Les exigences éventuelles auxquelles le pilote doit satisfaire pour lever ces restrictions

La DGTA fera tout son possible pour garantir les privilèges acquis, en accord avec l'EASA. Toutefois, les pilotes titulaires de certaines catégories de licences, notamment de celles qui ne sont pas conformes aux normes de l'OACI, ne pourront pas se soustraire à l'accomplissement de certains éléments pour conserver leurs privilèges.

La demande de conversion sera à introduire auprès de la DGTA. Les formulaires à cet effet et les conditions minimales requises seront publiés sur le site Internet de la DGTA le moment venu.

Que dois-je retenir ?

1. La réglementation Partie FCL est d'application en Belgique à partir du 8 avril 2013.
2. Les licences JAR-FCL seront remplacées automatiquement et resteront valables jusqu'au 8 avril 2018.
3. Les licences nationales avions et hélicoptères resteront valables jusqu'au 7 avril 2014.
4. Les licences nationales de planeurs et de ballons resteront valables jusqu'au 7 avril 2015.
5. Les licences nationales seront converties en licences Partie FCL qui pourront comporter des restrictions.

C. Formations débutées avant l'entrée en vigueur de la réglementation Partie FCL

Les formations selon JAR-FCL en cours sont intégralement reconnues pour l'acquisition d'une licence Partie FCL à condition que la formation et les examens soient achevés au plus tard le 8 avril 2016.

Les formations débutées en vue de l'acquisition de licences régies par les normes de l'OACI, ballon et planeur, doivent être terminées le 7 avril 2015 au plus tard pour être reconnues pour l'acquisition d'une licence Partie FCL. La DGTA comparera le contenu de la formation actuelle pour ballons et planeurs avec le contenu des formations dans la nouvelle réglementation et établira les différences. Ceci sera appelé « rapport de crédit ». Les différences par rapport à la nouvelle réglementation devront être rattrapées avant d'obtenir la licence Partie FCL correspondante.

Que dois-je retenir ?

1. Les formations JAR-FCL terminées au plus tard le 8 avril 2016 permettront de délivrer la licence Partie FCL correspondante.
2. Les formations ballon et planeur terminées au plus tard le 7 avril 2015 permettront de délivrer la licence Partie FCL correspondante. Néanmoins les éléments manquants devront être rattrapés.

D. Principaux changements induits par la réglementation européenne

Les pilotes sont touchés à différents niveaux suivant le type de licence dont ils sont titulaires. Voici les principaux changements auxquels il faut s'attendre :

1. Nouvelles licences

Une nouvelle licence, la licence de pilote d'aéronef léger (LAPL : *light aircraft pilot licence*), qui pourra être obtenue pour n'importe quelle catégorie d'aéronefs, voit le jour. Elle est d'application pour les avions, les hélicoptères, les planeurs, les ballons et les dirigeables à air chaud. Cette licence n'est pas conforme aux normes de l'OACI et ne donne le droit de piloter que dans les territoires réglementés par l'UE (et aussi en Suisse, Norvège, Islande et Liechtenstein).

Une autre licence apparaît, la licence de pilote en équipage multiple (MPL : *multi-crew pilot licence*). Cette licence était déjà présente dans les dernières versions du JAR-FCL mais n'avait pas encore été implémentée en Belgique. Cette licence permet d'agir en tant que copilote sur un avion qui doit être exploité avec un copilote.

La licence de pilote de planeur sera dorénavant délivrée par la DGTA.

2. Nouvelles mentions sur la licence

Les autorisations d'examineur et toutes les qualifications d'instructeurs (FII, SFI, MCCI, STI) seront à l'avenir mentionnées sur les licences.

3. Annexe à la licence

En vertu des obligations légales qui lui incombent en matière de surveillance, la DGTA établira en plus de la licence une annexe (attachment) sur laquelle seront

reportées les qualifications qui ne sont pas gérées par le règlement européen. Il s'agira de qualifications nationales qui seront gérées par la réglementation belge.

On peut citer pour les avions, le Piper PA-18, le Piper PA-19 ou le Stampe SV-4 (pour les plus connus) ou le largage de parachutistes.

On peut citer pour les hélicoptères, le A600-Talon.

4. Validité des licences

Les licences Partie FCL sont valables à vie, raison pour laquelle elles ne portent aucune date de validité. Par contre, les qualifications inscrites dans la licence (qualification de classe/type, types de planeurs ou de ballons, instructeur) ont une durée de validité limitée.

Les pilotes qui possèdent actuellement une licence JAR-FCL (avion ou hélicoptère) ne verront pratiquement pas de différences : les qualifications de classe et de type ont toujours une durée de validité limitée, tandis que les conditions de prorogation et de renouvellement sont plus ou moins identiques à celles des JAR-FCL.

Divers changements attendent en revanche les titulaires d'une licence de pilote d'aéronef léger (LAPL), d'une licence de pilote de planeur (SPL : *Sailplane Pilot Licence*) ou de pilote de ballon (BPL : *Balloon Pilot Licence*) : la licence ne comportera désormais aucune date d'expiration. Pour pouvoir exercer les privilèges associés à ces licences, leurs titulaires devront justifier en permanence d'une expérience récente suffisante sur les aéronefs utilisés. L'expérience de vol est à détailler dans le carnet de vol. Sinon ils devront remplir des conditions supplémentaires : contrôle de compétences avec un examinateur et vols d'instruction.

Les titulaires d'une licence LAPL, SPL ou BPL ne devront, en principe, pas faire appel à la DGTA pour le renouvellement ou revalidation des qualifications. Les titulaires auront à gérer leurs licences eux-mêmes.

5. Inscription des extensions et qualifications nationales

Certaines extensions et qualifications nationales, qui seront à l'avenir du ressort de la réglementation européenne, ne seront plus mentionnées dans le carnet de vol

mais inscrites directement dans la licence. Ce sera entre autres le cas pour la voltige aérienne (avions et planeurs) ou le remorquage de planeurs et panneaux.

Les extensions et qualifications qui ne relèvent pas (encore) de la compétence de la réglementation européenne resteront mentionnées jusqu'à nouvel ordre dans l'annexe à la licence.

6. Certificat médical

Désormais, tous les titulaires de licences délivrées conformément à la Partie FCL devront posséder un certificat médical pour exercer les privilèges de la licence Partie FCL. Un nouveau type de certificat médical, le certificat médical pour licence LAPL, fera son apparition aux côtés du certificat médical de classe 1 usuel pour les pilotes professionnels et de ligne et du certificat médical de classe 2, exigé pour les pilotes privés titulaires des licences PPL(A/H), SPL et BPL. La différence entre le certificat médical de classe 2 et le certificat médical pour licence LAPL réside dans le fait que, pour ce dernier, les exigences médicales sont moins strictes et que les examens sont plus espacés et leur étendue réduite. Les certificats médicaux délivrés en vertu de l'ancien droit conservent leur validité jusqu'à la date d'expiration imprimée (même en combinaison avec une licence Partie FCL).

7. Compétences linguistiques

En vertu de la Partie FCL, tous les pilotes d'avions et d'hélicoptères doivent faire valider leurs compétences linguistiques (niveau 4 minimum) pour la ou les langues utilisées dans les communications radiotéléphoniques en aéronautique. Cette exigence s'applique aussi aux détenteurs d'une licence LAPL(A) ou LAPL(H).

Les pilotes de planeurs et de ballons restent exemptés de cette obligation.

Le principal changement pour les pilotes concernés porte sur la durée de validité des évaluations des compétences linguistiques:

- quatre ans, si le niveau démontré est le niveau 4
- six ans, si le niveau démontré est le niveau 5
- jusqu'à nouvel avis, les pilotes qui ont démontré une compétence linguistique de niveau 6 restent exemptés de l'obligation de faire réévaluer leurs compétences linguistiques

Ces nouveaux intervalles, valables dès l'entrée en vigueur des dispositions Partie FCL, s'appliqueront à partir de la prochaine évaluation des compétences linguistiques. Les échéances en vigueur ne seront ni anticipées, ni différées.

8. Formations

Suivant la réglementation européenne, toutes les formations, qu'elles soient théoriques ou pratiques, devront être suivies auprès d'un organisme de formation agréé (*Approved Training Organisation* ou ATO). L'apprentissage en autodidacte de la théorie, par exemple, ne sera plus autorisé. Il faudra en chaque cas suivre un cours auprès d'une ATO. Une liste des ATO sera publiée le moment venu sur le site de la DGTA.

Que dois-je retenir ?

1. Il y a 7 types de licences :
 - i. LAPL : licence de pilote d'aéronef léger
 - ii. PPL : licence de pilote privé
 - iii. SPL : licence de pilote de planeur
 - iv. BPL : licence de pilote de ballon
 - v. CPL : licence de pilote commercial
 - vi. MPL : licence de pilote en équipage multiple
 - vii. ATPL : licence de pilote de ligne
2. Les licences Partie FCL seront valides à vie.
3. Il y a 3 types de certificats médicaux :
 - i. Certificat médical pour LAPL
 - ii. Certificat médical de classe 2 pour PPL, SPL et BPL
 - iii. Certificat médical de classe 1 pour CPL, MPL et ATPL
4. La durée de validité de la compétence linguistique est de :
 - i. 4 ans pour le niveau 4
 - ii. 6 ans pour le niveau 5
 - iii. Illimitée pour le niveau 6
5. Toutes les formations se feront dans un organisme de formation agréé (ATO).

E. Dates clés

8 avril 2012						
Le règlement N° 1178/2011 entre en application.	8 avril 2013					
	Le Partie FCL est d'application en Belgique.	8 avril 2014				
			8 avril 2015			
				8 avril 2016		
					8 avril 2017	
		8 avril 2018				
Licences						
	<p>La DGTA commence à délivrer des licences Partie FCL.</p> <p>Le Partie FCL n'est pas encore d'application pour les aéronefs à sustentation motorisée, les dirigeables, les ballons et les planeurs.</p> <p>La licence LAPL ainsi que les exigences spécifiques pour les qualifications de vol acrobatique, de remorquage, de vol en montagne et d'essais en vol ne sont pas encore d'application.</p>	<p>Les licences nationales pour avions et hélicoptères ne sont plus valables.</p>	<p>Les licences nationales pour ballons et planeurs ne sont plus valables.</p> <p>Le Partie FCL est d'application pour les aéronefs à sustentation motorisée, les dirigeables, les ballons et les planeurs.</p> <p>La licence LAPL ainsi que les exigences spécifiques pour les qualifications de vol acrobatique, de remorquage, de vol en montagne et d'essais en vol sont d'application.</p>		<p>Les certificats médicaux JAR-FCL ne sont plus valables.</p>	<p>Les licences JAR-FCL ne sont plus valables.</p>
Formations						
	<p>Les FTO, TRTO et RF peuvent introduire leur demande pour devenir ATO (Organismes de formation Agréés).</p>	<p>Les FTO et TRTO doivent être approuvés comme ATO (Organismes de Formation Agréés).</p>	<p>Les formations ballons et planeurs doivent être terminées.</p> <p>Les RF doivent être approuvés comme ATO (Organismes de Formation Agréés).</p>	<p>Les formations JAR-FCL doivent être terminées.</p>		

F. Divers

1. Liens utiles



Site de l'EASA – Site de Agence européenne pour la sécurité aérienne : <http://easa.europa.eu/home.php>

EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE
EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

Home - Sitemap - Website feedback

Citizens & General Information | Aviation Professionals & Industry | Authorities & Institutions

The Agency
What we do
Executive Director
Organisation structure
Management Board
Budget and accounts

Communications & External Relations
Environmental protection
Recruitment
Procurement

EASA Members / Links
Events
Safety Analysis & research
General publications
Technical publications
Contacts & FAQ

Learn More
Certification directorate
Rulemaking directorate
Approvals & Standardisation directorate
Regulations structure
SAC

Latest news
30/04/2012 EASA Cockpit Automation Survey

Upcoming events
31/05/2012 OEB/OSD Workshop

easa.europa.eu
Your safety is our mission.

EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE
EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

Citizens & General Information | Aviation Professionals & Industry | Authorities & Institutions

Certification Overview
Certification directorate
Airworthiness Directives
Experts/Operational Suitability
Product certification
Application forms

Permit to fly
Internal working procedures
Specific Airworthiness Specifications
Certification - FAQ

Organisation approvals
Design Organisations
Production Organisations
Continuing Airworthiness Org.
FCL Organisations
ATMANS Organisations

Legislation
Agency Decisions
Regulations structure
Certification specifications
Fees and charges
e-examination

Rulemaking
Programme and Planning
TORs, NPAs & CRDs
Opinions
Consultative bodies

EASA Home » Regulations structure

Regulations structure

Basic Regulation (EC) No 216/2008

Airworthiness | Flight Standards | ATM/ANS

Initial Airworthiness | **Air Crew** | Air Traffic Controller/ Licensing

Continuing Airworthiness

1 : PARTS

2 : AMCs/GMs

Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) | Certification Specifications



Site du droit de l'Union européenne : <http://eur-lex.europa.eu/fr/index.htm>

2. Terminologie

Français	Néerlandais	Anglais
LAPL - Licence de pilote d'aéronef léger	LAPL - Bevoegdheidsbewijs recreatief piloot	LAPL - Light aircraft pilot licence
PPL – Licence de pilote privé	PPL – Bewijs van bevoegdheid privépiloot	PPL – Private pilot licence
SPL – Licence de pilote de planeur	SPL - Bewijs van bevoegdheid zweefpiloot	SPL – Sailplane pilot licence
BPL – Licence de pilote de ballon	BPL - Bewijs van bevoegdheid ballonvaarder	BPL – Balloon pilot licence
CPL – Licence de pilote commercial	CPL - Bewijs van bevoegdheid beroespiloot	CPL – Commercial pilot licence
MPL – Licence de pilote en équipage multiple	MPL – Meerpiloot bewijs van bevoegdheid	MPL – Multi-crew pilot licence
ATPL – Licence de pilote de ligne	ATPL - Bewijs van bevoegdheid verkeerspiloot	ATPL – Airline transport pilot licence

Communication importante

Cette brochure est un document interne destiné aux membres du personnel de la DGTA. Les dates et les dérogations peuvent changer à tout moment. Ce document ne peut donner lieu à aucune action en revendication.