

INFORMATIONS SUR L'APPLICATION DES REGLEMENTS N° 1178/2011 ET N° 290/2012

Les règlements n° 1178/2011 et n° 290/2012 autorisent les États membres à postposer l'application de ces règlements. La Belgique a décidé de postposer les éléments suivants.

Notez que le terme anglais « Part FCL » a été traduit « partie FCL » dans les règlements.

A. Les exceptions basées sur le règlement n° 1178/2011

1. Différer l'obligation de détenir une licence « partie FCL » de pilote d'aéronefs à sustentation motorisée, de dirigeables, de ballons et de planeurs.

Qu'est-ce qui n'est pas d'application ?

L'Annexe I (« partie FCL ») du règlement n° 1178/2011 quant aux licences de pilote d'aéronefs à sustentation motorisée, de dirigeables, de ballons et de planeurs.

Qui est concerné ?

Les titulaires d'une licence délivrée ou validée en vertu de la législation belge, si le titulaire pilote un aéronef à sustentation motorisée, un dirigeable, un ballon ou un planeur immatriculé en Belgique.

Qui ne l'est pas ?

Les titulaires d'une licence « partie FCL », ainsi que ceux qui ont converti leur licence (nationale) en une licence « partie FCL » en application de l'article 4 du règlement n° 1178/2011.

Période

Du 8 avril 2013 au 8 avril 2015.

Justification

Permettre au pilote de s'adapter à son rythme aux exigences de la partie FCL en vue de l'obtention de la licence « partie FCL ».

Base légale

L'article 12, alinéa 2, sous a) du règlement n° 1178/2011.

En bref

Un pilote des aéronefs cités ci-dessus devra appliquer la législation belge jusqu'à ce qu'il obtienne une licence « partie FCL » sur demande de sa part. Dès lors il devra appliquer le règlement européen. La demande devra être faite avant le 8 avril 2015.

2. Différer l'obligation de détenir une licence de pilote d'aéronef léger (LAPL) pour avions et hélicoptères.

Qu'est-ce qui n'est pas d'application ?

Les dispositions de la sous-partie B du partie FCL du règlement n° 1178/2011 pour les avions et les hélicoptères.

Qui est concerné ?

Pour les titulaires d'une licence délivrée ou validée en vertu de la législation belge, si le titulaire pilote un avion ou un hélicoptère immatriculé en Belgique.

Qui ne l'est pas ?

Les titulaires d'une licence de pilote d'aéronef léger (LAPL).

Ceux qui ont converti leur licence en une licence de pilote d'aéronef léger (LAPL) en application de l'article 4 du règlement n° 1178/2011.

Période

Du 8 avril 2013 au 8 avril 2015.

Justification

Permettre à la DGTA de prendre les mesures administratives nécessaires pour la délivrance des licences « partie FCL ».

Base légale

L'article 12, alinéa 2, sous b) du règlement n° 1178/2011.

En bref

Un pilote ne sera soumis à la réglementation concernant le LAPL qu'à partir du moment où il possède une licence LAPL. Cette licence LAPL ne pourra être obtenue dans un premier temps que par conversion d'une licence nationale. Ce n'est que lorsque les écoles de formation seront aux normes européennes que les LAPL seront délivrées suite à ces nouvelles formations.

- 3. Différer l'obligation de détenir les qualifications de vol acrobatique, le remorquage de planeurs et le remorquage de banderoles, de vol en montagne, et les essais en vol ; ainsi que la qualification d'instructeur MCCI pour hélicoptères, la qualification d'instructeur de vol en montagne et l'instructeur d'essais en vol.**

Qu'est-ce qui n'est pas d'application ?

En ce qui concerne la sous-partie I (« qualifications additionnelles ») de la partie FCL :

- FCL.800 (« Qualification de vol acrobatique »)
- FCL.805 (« Qualifications pour le remorquage de planeurs et le remorquage de banderoles »)
- FCL.815 (« Qualification de vol en montagne »)
- FCL.820 (« Qualification pour les essais en vol »)

En ce qui concerne la sous-partie J (« instructeurs ») de la partie FCL :

- section 10 (« Instructeur de qualification de vol en montagne – MI »)
- section 11 (« Exigences particulières pour l'instructeur d'essais en vol – FTI »)
- seulement pour les hélicoptères, la section 8 (« MCCI »)

Pour qui?

Pour les titulaires d'une licence délivrée ou validée en vertu de la législation belge, si le titulaire pilote un aéronef immatriculé en Belgique.

Qui ne l'est pas ?

Les titulaires d'une licence « partie FCL ».

Période

Du 8 avril 2013 au 8 avril 2015.

Base légale

L'article 12, alinéa 2, sous c), d), et e) du règlement n° 1178/2011.

Justification

Dans le cas où un tel certificat ou une telle qualification serait exigé sous les dispositions de la partie FCL, permettre au titulaire d'une telle licence de continuer à piloter jusqu'à ce que celui-ci soit titulaire d'un certificat ou d'une qualification conformément à la partie FCL.

En bref

Un pilote ayant une des ces qualifications pourra continuer à voler en Belgique sous la législation belge jusqu'à ce qu'il détienne une licence « partie FCL » avec les qualifications « partie FCL ». Ces qualifications seront apposées sur la licence. Dès lors il sera soumis au règlement européen.

Remarquez que les pilotes détenteurs de licences nationales (non JAR) doivent avoir converti leurs licences avant 2014 (voir point 4). Ils devront donc convertir ces qualifications au même moment.

4. Avoir recours à la période admissible pour le remplacement des licences nationales d'avions et d'hélicoptères.

Qu'est-ce qui n'est pas d'application ?

Les licences pour avions et hélicoptères non conformes aux JAR, délivrées en vertu de la législation belge, ne seront pas automatiquement converties par la DGTA en licences « partie FCL ». Il s'agit de la conversion prévue à l'article 4, alinéa 2 du règlement n° 1178/2011.

Néanmoins, la DGTA convertira la licence en une licence « partie FCL » si le titulaire de telle licence le souhaite.

Période

Du 8 avril 2013 au 8 avril 2014.

Base légale

L'article 12, alinéa 3 du règlement n° 1178/2011.

Justification

Permettre au titulaire d'une licence nationale d'utiliser ses privilèges jusqu'à ce qu'il remplisse les conditions de l'annexe II du règlement n° 1178/2011 (« conditions de conversion de licences et qualifications nationales existantes applicables aux avions et aux hélicoptères »).

En bref

Les détenteurs de licences nationales (non-JAR) auront jusqu'au 8 avril 2014 pour convertir leur licence nationale en licence « partie FCL ». Pendant cette période ils pourront continuer à voler sous la législation

belge. Aucune conversion ne sera acceptée après le 8 avril 2014 et les détenteurs de licences nationales ne pourront plus voler.

5. Différer la mise en œuvre des exigences européennes pour la validation des licences de pays tiers pour des vols non-commerciaux à bord d'aéronefs immatriculés dans un pays tiers (*) ou en Belgique ().**

Qu'est-ce qui n'est pas d'application ?

L'annexe III du règlement n° 1178/2011 n'est pas d'application pour le titulaire d'une licence et de tout certificat médical associé, délivrés par ou au nom d'un pays tiers lorsque :

- il n'existe pas un accord entre l'UE et le pays tiers sur l'octroi des licences de pilote ;
- le titulaire ne remplit pas les exigences requises pour la validation conforme l'annexe III.

Et que

- (*) Pour un aéronef immatriculé dans un pays tiers, le titulaire souhaite exercer les privilèges d'une licence sur un vol non commercial avec un aéronef visé à l'article 4, alinéa premier, sous c) du règlement n° 216/2008, ou
- (**) Pour un aéronef immatriculé en Belgique, le titulaire souhaite exercer les privilèges d'une licence sur un vol non commercial avec un aéronef immatriculé en Belgique.

Période

Du 8 avril 2013 au 8 avril 2014.

Base légale

L'article 12, alinéa 4 du règlement n° 1178/2011.

Justification

Permettre au titulaire d'une telle licence d'exercer ses privilèges comme autorisés par la législation belge jusqu'à ce qu'il remplisse les exigences de validation de l'annexe III du règlement n° 1178/2011 (« conditions de validation de licences délivrées par ou au nom de pays tiers »).

En bref

Si je suis pilote et que ma licence ressort d'un pays hors UE (y compris la Suisse, Norvège, Islande, Liechtenstein), je peux demander une validation de ma licence selon la législation belge et continuer à voler le temps de demander une validation de ma licence selon l'annexe III du règlement n° 1178/2011.

Si j'ai déjà une validation selon la législation belge je peux également continuer à voler selon la législation belge. Ceci vaut aussi bien pour ceux qui volent sur un aéronef étranger que sur un aéronef immatriculé en Belgique jusqu'en 2014.

Mais attention : ceci n'est d'application que pour les vols non commerciaux !

Si je veux exercer mes privilèges dans le cadre d'un vol commercial à partir du 8 avril 2013, il me faudra une validation selon la réglementation européenne.

6. Délai pour l'application des exigences européennes en matière d'aptitude médicale de l'équipage de cabine.

Qu'est-ce qui n'est pas d'application ?

La sous-partie C de l'annexe IV du règlement n°1178/2011. La sous-partie C concerne les exigences d'aptitude médicale des équipages de cabine.

Qui est concerné ?

Les équipages de cabine employés par les opérateurs dont le siège principal (« *principal place of business* ») est établi en Belgique.

Période

Jusqu'au 8 avril 2014.

Base légale

L'article 12, alinéa 6 du règlement n° 1178/2011.

Justification

Permettre la DGTA de prendre les mesures administratives nécessaires pour les examens médicaux des équipages de cabine.

En bref

Il n'y aura pas de certificats médicaux pour les membres d'équipage dès le 8 avril 2013. Ceci ne sera implémenté que plus tard.

B. Exceptions basées sur le règlement n° 290/2012 (qui modifie le règlement n° 1178/2011)

1. La dérogation générale permettant de reporter l'introduction et la délivrance de licences et de certificats conformes au règlement n° 1178/2011.

Qu'est-ce qui n'est pas d'application ?

Les annexes I jusqu'à VII du règlement n° 1178/2011 ne sont pas d'application.

Qui est concerné ?

Les titulaires d'une licence de pilote délivrée ou validée en vertu de la législation belge.

Période?

Jusqu'au 8 avril 2013.

Base légale

L'article 12, alinéa 1ter du règlement n° 1178/2011 et l'article 2, alinéa 2, sous a) du règlement n° 290/2012.

Justification

Permettre la DGTA de prendre les mesures administratives nécessaires, ainsi que de permettre aux organismes et centres de prendre les mesures administratives nécessaires pour remplir les conditions prévues à l'annexe VII (« partie ORA ») du règlement n° 1178/2011.

En bref

La DGTA reporte la mise en application générale du règlement européen d'un an, c'est à dire jusqu'au 8 avril 2013.

2. Délai de l'application de la partie ORA et de la partie ARA pour les organismes de formation qui exercent des activités simples.

Qu'est-ce qui n'est pas d'application ?

L'annexe VI (« partie ARA ») et l'annexe VII (« partie ORA »).

Qui est concerné ?

Les organismes de formation qui ne dispensent des formations que dans le cadre de l'octroi de licences de pilote d'aéronef léger, de licences de pilote privé, de licences de pilote de ballon ou de licences de pilote de planeur.

Qui ne l'est pas ?

Pour les organismes susmentionnés à qui un certificat d'organisme « partie ORA » a été délivré.

Période

Du 8 avril 2013 au 8 avril 2015.

Base légale

L'article 2, alinéa 2, sous f) du règlement n° 290/2012.

Justification

Permettre à un tel organisme de continuer à dispenser des formations le temps d'adapter ses procédures et systèmes en vue d'obtenir un certificat « partie ORA ».

En bref

Les organismes de formation de type RF, des planeurs et des ballons peuvent continuer à dispenser leurs cours actuels jusqu'au 8 avril 2015. Néanmoins avant cette date ils devront être convertis en ATO (*Approved Training Organisation*). Pour ce faire ils devront satisfaire aux nouvelles conditions pour les organismes de formation.

Attention : Les FTO et TRTO (qui dispensent les cours de pilote commercial) doivent être converties en ATO avant le 8 avril 2014 !

3. Délai de l'application de la partie ORA pour les titulaires de certificats de FSTD ("*flight simulation training device*") concernés

Qu'est-ce qui n'est pas d'application ?

Le point ORA.GEN.200, point a) 3), de l'annexe VII (« partie ORA ») du règlement n° 1178/2011 concernant le système de gestion de la sécurité.

Qui est concerné ?

Pour les titulaires d'un certificat de STD (« entraîneur de vol synthétique ») dont le siège principal ("*principal place of business*") est établi en Belgique.

Qui ne l'est pas ?

Pour les organismes de formation qui ont un certificat « partie ORA ».

Période

Du 8 avril 2013 au 8 avril 2014.

Base légale

L'article 2, alinéa 2, sous b) du règlement n° 290/2012.

Justification

Permettre aux titulaires d'un certificat de FSTD de continuer à dispenser les formations jusqu'à ce qu'ils satisfassent aux dispositions de l'ORA.GEN.200, point a) 3), de l'annexe VII.

En bref

Les titulaires d'un certificat de qualification STD (« entraîneur de vol synthétique ») travailleront sous la législation belge jusqu'à ce qu'ils demandent et obtiennent un certificat « partie ORA » (et ceci avant le 8 avril 2014). Dès lors ils seront soumis à la réglementation européenne.

4. Délai de l'application des exigences européennes pour la qualification des membres d'équipage de cabine participant à des exploitations commerciales en hélicoptère

Qu'est-ce qui n'est pas d'application ?

L'annexe V du règlement n° 1178/2011 (« qualification des membres d'équipage de cabine qui participent à des exploitations commerciales »).

Qui est concerné ?

Les membres d'équipage de cabine qui participent à des exploitations commerciales d'hélicoptères.

Période

Jusqu'au 8 avril 2015.

Base légale

L'article 2, alinéa 2, sous e) du règlement n° 290/2012.

Justification

Permettre la DGTA de prendre les mesures administratives nécessaires pour agréer les opérateurs et les organismes de formation ainsi que pour délivrer les certificats de membre d'équipage de cabine conformément aux annexes VI et VII.

En bref

En tant que membre d'équipage de cabine participant à des exploitations commerciales en hélicoptères, je ne devrai me soumettre à la réglementation européenne qu'au plus tard le 8 avril 2015.

5. Délai de l'application de la partie ORA et de la partie ARA pour les organismes de formations non conformes aux JAR et les centres aéromédicaux.

Qu'est-ce qui n'est pas d'application ?

Les annexes VI (« partie ARA ») et VII (« partie ORA »).

Qui est concerné ?

Les organismes de formation non conformes aux JAR et centres aéromédicaux, agréés par la DGTA jusqu'à ce que l'organisme de formation ou le centre aéromédical remplisse les conditions de la partie ORA.

Qui ne l'est pas ?

Les organismes de formation ou les centres aéromédicaux agréés conformément à la partie ORA et la partie ARA.

Période

Du 8 avril 2013 au 8 avril 2014.

Base légale

L'article 2, alinéa 2, sous c) du règlement n° 290/2012.

Justification

Permettre à l'organisme de formation ou au centre aéromédical de dispenser des formations ou à faire subir des examens médicaux pendant qu'ils adaptent les procédures et les systèmes en vue de se conformer aux exigences de la partie ORA.

En bref

Les centres aéromédicaux et les organismes de formation pourront garder leur structure et continuer à faire subir des examens aéromédicaux sous la législation belge jusqu'à ce qu'ils soient agréés conformément à la partie ORA.

Ils devront cependant introduire leur demande dès que possible car si dès le 8 avril 2014, ils ne sont pas agréés selon la partie ORA, ils ne pourront plus exister.

Information importante

Il s'agit d'un document interne de la DGTA, destiné aux membres du personnel afin de clarifier la mise en application de la nouvelle réglementation européenne concernant les licences. Les dates et les dérogations peuvent changer à tout moment. Ce document ne peut donner lieu à aucune action en revendication.

Pour des questions ou des remarques, veuillez contacter la DGTA Service Licences.