

TRANSITION À LA RÉGLEMENTATION « EASA »; modifications

Votre personne de contact

Philippe D'homme
Tél. : 02/277.43.98 - Fax : 02/277.42.59
e-mail : Philippe.dhomme@mobiliteit.fgov.be

BCAA.ATO@mobiliteit.fgov.be

Bruxelles, le 4 mars 2015

La présente note a pour but de fournir des informations complémentaires sur une proposition de la Commission européenne visant à modifier le règlement déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile (règlement (UE) n° 1178/2011) et de vous donner une idée de l'impact de ces modifications sur les titulaires :

- d'une licence de vol pour avion, hélicoptère, ballon ou planeur;
- d'un certificat d'un organisme de formation ou d'un centre médical aéronautique agréé;
- d'un certificat simulateur de vol;
- d'une attestation d'équipage de cabine;
- d'un certificat médical.

Le règlement européen (UE) n° 1178/2011 est entré en vigueur en Belgique le 8 avril 2013. Il a été modifié depuis par les règlements (UE) n° 290/2012, (UE) n° 70/2014 et (UE) n° 245/2014.

Fin 2014, la Commission européenne a lancé un nouveau paquet de modifications. Celles-ci ont d'ores et déjà été approuvées en octobre 2014 par le « EASA Committee » et seront sans doute publiées sous la forme d'un nouveau règlement dans le courant du mois de mars 2015. Des adaptations aux textes existants sont donc théoriquement encore possibles mais peu probables. Ces modifications prévoient également différentes **périodes transitoires** destinées à faciliter la mise en œuvre.

Principe d'une période transitoire (période « opt-out »)

La législation européenne permet que l'on applique en parallèle la réglementation européenne et la réglementation nationale dans le but d'éviter un vide juridique. Cette concomitance est cruciale pour les licences de vol vu l'impossibilité de convertir du jour au lendemain toutes les licences nationales en licences conformes à la réglementation européenne. Un exemple : lorsque la Belgique demande un « opt out » pour les exigences de la licence PPL pour ballons (BPL), la réglementation tant nationale qu'européenne est d'application durant cette période. La licence nationale de pilote de ballon tire ses privilèges de la réglementation nationale et reste d'application jusqu'à ce qu'elle soit convertie en licence UE. Cette conversion doit avoir lieu avant la fin de la période « opt out ». Dès qu'une licence nationale de pilote de ballon est convertie en une licence UE, elle tire ses droits de la réglementation UE et le titulaire est tenu de respecter la réglementation UE.

La validité de la réglementation nationale expire à la fin de la période transitoire. Toutefois, l'entraînement effectué durant la période transitoire peut toujours être pris en considération à l'issue de la période « opt out » en vue de l'obtention d'une licence UE.

Pendant la période « opt out », la Belgique peut décider d'appliquer une partie de la réglementation UE et pas une autre.

Lorsqu'un État membre donné, en l'occurrence la Belgique, décide de faire usage de cette possibilité et reporte la mise en œuvre d'une certaine partie de la réglementation UE (en recourant à l'« opt out »), les personnes qui volent avec un avion immatriculé en Belgique ne peuvent être tenues de satisfaire à cette partie de la réglementation UE. La réglementation nationale reste d'application. Durant la période « opt out », les licences et qualifications nationales peuvent être revalidées ou renouvelées sur la base de la réglementation nationale. La DGTA préconise toutefois de ne pas attendre la fin de la période pour demander la conversion. La décision d'un État membre donné de demander un « opt out » à la Commission européenne ne signifie donc pas que quelqu'un qui répond aux conditions UE ne pourrait pas obtenir une licence ou une qualification conforme à la réglementation UE dans cet État membre.

Différents types d'organisations et de certificats

1. Organismes de formation qui sont conformes à la PARTIE ORA et qui étaient agréés conformément aux JAR-FCL

Tous les organismes de formation qui possédaient auparavant un certificat FTO ou TRTO et qui répondent à la PARTIE ORA, ont obtenu entre-temps un certificat ATO¹. Les certificats FTO et TRTO ne sont plus valides depuis avril 2014.

2. Anciens « Registered Facilities » et organismes de formation nationaux agréés entre-temps comme ATO

Les anciens « Registered Facilities » (pour avions et hélicoptères) ou les organismes de formation/instructeurs nationaux (pour planeurs et ballons) qui, dans l'intervalle, ont été agréés comme ATO conservent les privilèges tels que définis sur le certificat, pour l'obtention des licences, qualifications et certificats PART-FCL.

¹ L'abréviation ATO utilisée dans le texte désigne un organisme de formation agréé conformément à la Part ORA.

3. Anciens « Registered Facilities–RF » non encore agréés comme ATO

Suite à l'amendement qui entrera en vigueur le 8 avril 2015, les RF pourront continuer à dispenser de l'entraînement en vue de l'obtention de la licence de pilote privé (PPL) conformément à la PART-FCL, pour les qualifications figurant dans l'enregistrement actuel et pour la licence de pilote de loisir (LAPL) jusqu'au 8 avril 2018, sans répondre aux exigences des annexes VI et VII². Il s'agit souvent des qualifications suivantes : vol de nuit, qualification de type SE hélicoptère, SEP et TMG. Ce qui précède vaut uniquement pour les RF déjà enregistrés à la date du 8 avril 2015. La DGTA n'enregistrera plus de nouveaux RF.

Hormis la LAPL, ces RF pourront uniquement dispenser de la formation en rapport avec les licences, les qualifications et les certificats dont les programmes d'entraînement sont repris dans l'enregistrement du RF. Ces organismes de formation ne peuvent étendre leurs privilèges et dispenser de la formation pour d'autres cours PART-FCL que s'ils sont agréés comme ATO.

Ces RF ont jusqu'au 8 avril 2018 pour adapter leur système de gestion, leurs programmes d'entraînement, leurs procédures et leurs manuels afin qu'ils remplissent les conditions pour un certificat ATO.

Important : sous l'impulsion de la « General Aviation Roadmap » d'une part, et à la suite de problèmes survenus au sein de l'Aviation générale, d'autre part, la Commission européenne a pris l'initiative de **développer un concept d'entraînement en dehors d'un ATO**. Ce nouveau concept est susceptible de donner lieu à d'autres modifications dans la réglementation dans la perspective du 8 avril 2018.

4. Autres organismes de formations et instructeurs nationaux qui dispensent des formations pour des licences et qualifications nationales

En se fondant sur l'article 3(3) modifié du règlement (UE) n° 290/2012, la Belgique a décidé en 2013 de ne pas appliquer les exigences de la Part ORA jusqu'au 8 avril 2015 aux organismes de formation qui dispensent de l'entraînement pour des licences nationales qui sont équivalentes aux LAPL, PPL, BPL, SPL et aux qualifications y afférentes. Le texte récemment modifié autorise les États membres à prolonger cette période jusqu'au 8 avril 2018. La Belgique a décidé de demander uniquement un report jusqu'au 31 décembre 2015 pour les organisations qui dispensent de la formation pour les licences BPL et LAPL(B). Ceci signifie que les organismes de formation et instructeurs belges qui dispensent de l'entraînement en vue de l'obtention d'une licence nationale de pilote de ballon peuvent continuer à le faire jusqu'au 31 décembre 2015. Sur la base de l'entraînement susmentionné, les candidats peuvent obtenir une licence nationale de pilote de ballon jusqu'au 31 décembre 2015. Cette licence nationale peut ensuite être³ convertie, sur la base d'un rapport de conversion existant, en une licence conforme à la PART-FCL.

Ces organismes de formation et instructeurs nationaux ne sont pas autorisés à dispenser de la formation pour les licences, qualifications et certificats PART-FCL. En effet, l'entraînement doit être dispensé conformément aux règles et procédures nationales jusqu'à ce que l'organisation ait obtenu un agrément comme ATO ou jusqu'à ce qu'il y ait une éventuelle modification de la réglementation permettant de dispenser de l'entraînement en dehors d'un ATO (voir point 3).

² Part ARA et ORA du règlement (UE) n° 1178/2011.

³ Rapport de conversion : rapport établi par la DGTA et validé par l'EASA, qui fixe les conditions de conversion des licences nationales en licences conformes à la PARTIE FCL du règlement (UE) n° 1178/2011.

QU'EST-CE QUI CHANGE CONCRÈTEMENT POUR VOUS LE 8 AVRIL 2015 ?

1. Licences de vol et certificats conformes aux JAR-FCL

- Les licences de vol conformes aux JAR qui ont été délivrées par la Direction générale Transport aérien conservent leurs droits historiques (grandfather rights) mais doivent être **converties** dans un format européen avant le **8 avril 2018**.
- La DGTA applique le principe selon lequel tout événement donnant lieu à l'impression d'une nouvelle licence (verso rempli, nouvelle qualification, expiration de la licence, ...) est mis à profit pour lancer la procédure de conversion en une licence conforme à la PART-FCL.
- Le même principe s'applique aux certificats médicaux conformes aux JAR. Ces certificats doivent être **convertis** dans un format européen avant le **8 avril 2017**.

2. Licences de vol et certificats délivrés conformément à la réglementation nationale

- Les licences de pilote de ballon qui ont été délivrées conformément à la réglementation belge⁴ doivent être converties au plus tard le **31 décembre 2015** en une licence LAPL(B) - ou une licence BPL. Ceci signifie qu'après cette date, aucun droit ne pourra être retiré d'une licence nationale de pilote de ballon. Pour des raisons d'ordre pratique, les demandes doivent être introduites avant le 1^{er} décembre 2015. Après cette date, la conversion dans les délais de la licence ne pourra pas être garantie.
- Les licences de pilote de planeur qui ont été délivrées par l'Aéro-club Royal de Belgique conformément à l'Annexe 1 de la Convention de Chicago doivent impérativement être converties avant le **8 avril 2015** en une licence LAPL(S) ou une licence SPL. Ceci signifie qu'après cette date, aucun droit ne pourra être retiré d'une licence nationale de pilote de planeur. Pour des raisons d'ordre pratique, les demandes doivent être introduites avant le 7 janvier 2015. Après cette date, la conversion dans les délais de la licence ne pourra pas être garantie.
- Les certificats médicaux qui ne répondent **pas** aux exigences JAR-FCL – comme ce peut être le cas pour les licences nationales de pilote de planeur – restent valides **jusqu'à leur date d'expiration** ou, à la limite, jusqu'au **8 avril 2017**.

3. Nouvelles licences de vol et qualifications

- A partir du 1^{er} janvier 2016, plus aucune **licence de pilote de ballon** ne pourra être délivrée en vertu de l'A.M. du 27 octobre 1982. Cela signifie qu'à partir de cette date, les candidats à une licence de pilote de ballon (LAPL(B) ou BPL) devront répondre à la réglementation européenne⁵.
- À partir du 8 avril 2015, l'Aéro-club Royal de Belgique (ACRB) ne pourra plus délivrer de **licence de pilote de planeur**. Cela signifie qu'à partir de cette date, les candidats à une licence de pilote de planeur (LAPL(S) ou SPL) devront répondre à la réglementation européenne².
- Après la date susmentionnée, l'entraînement en vue de l'obtention d'une licence de pilote de planeur ou de ballon doit être suivi dans un organisme de formation agréé conformément à la Part ORA du règlement (UE) n° 1178/2011.

⁴ 27 OCTOBRE 1982 - Arrêté ministériel portant réglementation des licences civiles de pilote de ballon libre.

⁵ Règlement (UE) n° 1178/2011 – Règlement 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.

- La Belgique a décidé de ne **pas** demander de **report** à la Commission européenne pour l'application des conditions d'obtention des qualifications spéciales suivantes :
 - Instructeur de qualification de vol en montagne – MI (section 10, sous-partie J);
 - Qualification de vol acrobatique - FCL.800;
 - Qualifications pour le remorquage de planeurs et le remorquage de banderoles – FCL.805;
 - Qualification de vol de nuit - FCL.810;
 - Qualification de vol en montagne – FCL.815.
- Ceci signifie que les titulaires d'une licence de vol (JAR-FCL ou PART-FCL) qui, après le 8 avril 2015, souhaitent :
 - dispenser de l'instruction pour l'obtention d'une qualification de vol en montagne ou,
 - entreprendre des vols acrobatiques ou,
 - remorquer des planeurs ou des banderoles ou,
 - voler de nuit ou,
 - voler en montagne,
 doivent être détenteurs d'une qualification délivrée conformément au règlement (UE) n° 1178/2011. Les titulaires d'une licence JAR-FCL dont les qualifications susmentionnées ne figurent pas encore sur la licence doivent se mettre à jour avant le 8 avril 2015. Les qualifications susmentionnées qui ont été délivrées conformément à la réglementation nationale⁶ peuvent être converties sur la base d'un rapport de conversion.
- La formation en vue de l'obtention d'une qualification spéciale doit avoir lieu à partir du 8 avril 2015 conformément aux PART-FCL, PART-ORA et PART-ARA, c'est-à-dire dans un ATO.

4. Licences délivrées par des pays tiers

La Belgique a décidé qu'elle s'abstiendrait jusqu'au 8 avril 2016 d'appliquer les dispositions du règlement (UE) n° 1178/2011 aux pilotes titulaires d'une licence de pilote et du certificat médical y afférent, qui a été délivrée par un pays tiers (par exemple les États-Unis ou le Canada) qui est impliqué dans l'exploitation non commerciale des aéronefs visés à l'article 4, alinéa 1^{er}, sous b) ou c), du règlement (CE) n° 216/2008.

5. Organismes de formation pour licences de pilotes

- Les **Registered Facilities (RF)** qui ont été agréés conformément aux **JAR-FCL** peuvent continuer à dispenser de l'instruction jusqu'au **8 avril 2018** pour l'obtention d'une licence de pilote privé, des qualifications figurant dans l'enregistrement (par exemple vol de nuit) et la licence de pilote de loisir (LAPL) dans la catégorie d'aéronef concernée, sans répondre à la Part VI (ARA) et VII (ORA). Et ce, à condition qu'ils aient été enregistrés avant le 8 avril 2015. Pour pouvoir dispenser la formation LAPL, il convient d'introduire un programme adapté.
- À compter du **1^{er} janvier 2016**, la formation en vue de l'obtention d'une **licence de pilote de ballon** et des qualifications y afférentes doit être suivie dans un organisme de formation agréé répondant aux conditions de la PART-ORA.
- À compter du **8 avril 2015**, la formation en vue de l'obtention d'une **licence de pilote de planeur** et des qualifications y afférentes doit être suivie dans un organisme de formation agréé (ATO) répondant aux conditions de la PART-ORA.
- L'entraînement dispensé après les dates susmentionnées en dehors d'un organisme de formation agréé ne peut plus être pris en considération pour l'obtention d'une licence PART-FCL. Les candidats à une licence PART-FCL de pilote de ballons et de planeurs ayant entamé

⁶ Circulaire CIR/FCL 27

une formation conformément à la réglementation nationale avant les dates susmentionnées peuvent obtenir des crédits sur la base d'un rapport de crédits. Ce rapport de crédits doit être établi par un organisme de formation agréé.

- À partir du 8 avril, la formation en vue de l'obtention d'une qualification spéciale doit avoir lieu conformément aux PART-FCL, PART-ORA et PART-ARA, c'est-à-dire dans un ATO.

6. Simulateurs de vol

Aucune modification n'est prévue dans ce domaine. Le principe selon lequel les simulateurs de vol qui disposent d'un certificat délivré conformément aux JAR-FCL conservent leurs droits historiques, reste d'application. Toutefois, le certificat doit être remplacé **avant avril 2017** par un format conforme à la Part-ARA.

7. Centres aéromédicaux

Aucune modification n'est prévue dans ce domaine. Le principe selon lequel les centres aéromédicaux qui disposent d'un certificat délivré conformément aux JAR-FCL conservent leurs droits historiques, reste d'application. Toutefois, le certificat doit être remplacé **avant le 8 avril 2017** par un format conforme à la Part-ARA.

Important : ces centres aéromédicaux sont censés avoir mis leur système de gestion, leurs programmes de formation, leurs procédures et leurs manuels en conformité avec l'annexe VII depuis le 8 avril 2014.

8. Aptitude médicale de l'équipage de cabine

Aucune modification n'est prévue dans ce domaine. Le principe selon lequel les examens ou contrôles médicaux des membres de l'équipage de cabine réalisés conformément à l'EU-OPS conservent leurs droits historiques jusqu'à la fin de la période de validité, reste d'application. La période de validité est déterminée soit par la date d'expiration fixée par l'EU-OPS, soit 5 ans après la délivrance du certificat médical.

9. Reconnaissance des membres de l'équipage de cabine et des attestations y afférentes

Aucune modification n'est prévue dans ce domaine. Le principe selon lequel les attestations valides qui ont été délivrées conformément à l'EU-OPS conservent leurs droits **historiques, reste d'application. Toutefois, les attestations doivent être remplacées avant le 8 avril 2017** par un nouveau format conformément au règlement (UE) n° 1178/2011 (part ARA).

Important : les attestations délivrées conformément à l'EU-OPS dont les **privilèges n'ont plus été exercés pendant plus de 5 ans** dans le transport aérien commercial, perdent leurs droits historiques. Les titulaires de ces attestations doivent suivre un entraînement initial complet et réussir les tests comme prévu dans la part CC.

Modalités pratiques

1. Licences de pilote de ballon

En ce qui concerne les ballons, il avait été convenu que les pilotes demandent la conversion avant le 1^{er} mars 2015. Cette date est remplacée par le 1^{er} décembre 2015.

Vu la prolongation de la période « opt out » actuelle, le service Licences prorogera en mars toutes les licences nationales valides de pilote de ballon jusqu'au 31 décembre 2015 selon la réglementation nationale.

La prorogation sera calculée depuis la date précédente de renouvellement + 2 ans avec comme maximum la date du certificat médical ou la date du 31 décembre 2015.

La licence sera automatiquement prorogée par le guichet du Service Licences et envoyée à l'adresse (ou adresse de contact) du pilote de ballon.

Attention : si la prorogation est limitée à août 2015 (par la réglementation nationale), et que le candidat ne souhaite pas encore de conversion à la réglementation européenne en août, une nouvelle prorogation (payante) devra être demandée au service Licences.

2. Licences de pilote de planeur

Pour des raisons d'ordre pratique, les demandes auraient dû être introduites avant le 7 janvier 2015.

Les demandes peuvent, à titre exceptionnel, encore être introduites jusqu'au 7 avril 2015 inclus.

Après le 7 janvier 2015, la conversion dans les délais de la licence ne peut toutefois pas être garantie.

3. Remarque pour les titulaires de plusieurs licences

Il se peut que vous possédiez plusieurs licences délivrées conformément à la réglementation PART-FCL. En effet, vous pourriez détenir, par exemple, une licence de pilote d'avion privé et une licence de pilote de planeur. Selon la réglementation, vous ne pouvez être titulaire de plusieurs licences que dans un seul État membre. Si vous êtes titulaire d'une licence de pilote d'avion privé délivrée par la France et d'une licence de pilote de planeur délivrée par la Belgique, vous êtes en infraction.

Pour éviter cette situation, vous devez décider le plus rapidement possible dans quel pays vous souhaitez gérer vos licences. Si vous souhaitez que vos licences soient gérées en Belgique, vous devez nous en informer en envoyant soit un e-mail à bcaa.lic.dir@mobilite.be, soit une lettre à la

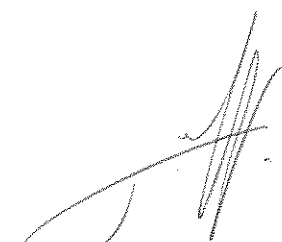
Direction générale Transport aérien - Service Licences, Rue du Progrès 56, 1210 Bruxelles.

En résumé : si vous êtes titulaire de plusieurs licences européennes, conformément à la réglementation PART-FCL pour ballons, planeurs, avions, hélicoptères ou aéronefs à sustentation motorisée, délivrées par différentes autorités compétentes (pas de licences nationales), vous devez choisir le plus rapidement possible l'autorité compétente à laquelle vous souhaitez confier la gestion de votre dossier et faire transférer l'ensemble de vos licences des autres États membres vers l'État membre de votre choix.

4. Remarques pour les titulaires d'une licence étrangère

À l'issue de la période « opt out » (7 avril 2015 pour les licences de pilote de planeur et 31 décembre 2015 pour les licences de pilote de ballon), les titulaires d'une licence étrangère peuvent encore voler en Belgique, mais uniquement avec un ballon ou un planeur non immatriculé OO.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL a.i.,

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and strokes, positioned above the name 'Nathalie Dejace'.

Nathalie Dejace