

**RÈGLEMENT (UE) N° 1178/2011 DE LA COMMISSION****du 3 novembre 2011****déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil****(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 ⁽¹⁾, 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.

⁽¹⁾ JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

▼B

- (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.
- (8) 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 ⁽¹⁾ 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.
- (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.

⁽¹⁾ JO L 373 du 31.12.1991, p. 21.

▼B

- (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;

▼M1

- 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).

▼B*Article 2***Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «licence “partie FCL” » une licence de membre d'équipage répondant aux exigences de l'annexe I;
 - 2) «JAR», les exigences de navigabilité communes («*Joint Aviation Requirements*») adoptées par les 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 œuvre les JAR en question et dont la reconnaissance mutuelle a été recommandée au sein du système des 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 œuvre les JAR en question, et dont la reconnaissance mutuelle a été recommandée au sein du système des 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;
- ▼M1**
- 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;

▼ M1

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 œuvre 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.

▼ M3*Article 3***Octroi des licences de pilote et certification médicale**

1. Sans préjudice de l'article 8 du présent règlement, 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.

2. Nonobstant les privilèges des titulaires de licences définis à l'annexe I du présent règlement, les titulaires de licences de pilote délivrées conformément à la sous-partie B ou C de l'annexe I du présent règlement peuvent effectuer des vols visés à l'article 6, paragraphe 4, point a), du règlement (UE) n° 965/2012. Cette possibilité est sans préjudice du respect de toute exigence supplémentaire pour le transport de passagers ou le développement d'activités commerciales définies dans les sous-parties B ou C de l'annexe I du présent règlement.

▼ B*Article 4***Licences nationales de pilote existantes**

1. Les licences conformes aux JAR délivrées ou reconnues par un État membre avant ► **M1** 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 ► **M1** 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:

- a) 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»);
- b) décrit les exigences nationales sur la base desquelles les licences de pilote ont été délivrées;
- c) décrit l'étendue des privilèges qui étaient accordés aux pilotes;

▼B

- d) indique pour quelles exigences de l'annexe I il convient d'accorder un crédit;
 - e) 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 élève 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 (LAPL) à condition:
- a) que les privilèges soient limités à tout ou partie de son territoire national;
 - b) que les privilèges soient restreints à une zone géographique limitée et à des avions monomoteurs à pistons d'une masse maximale au décollage ne dépassant pas 2 000 kg, et qu'ils n'incluent pas l'emport 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 préévaluation des risques en matière de sécurité effectuée par l'État membre;
 - d) que l'État membre soumette des rapports périodiques à la Commission et à l'Agence tous les trois ans.

▼M3

8. Jusqu'au 8 avril 2019, un État membre peut délivrer à un pilote l'autorisation d'exercer des privilèges limités spécifiés en vue de piloter des avions selon les règles du vol aux instruments avant de s'être conformé à toutes les exigences requises pour la délivrance d'une qualification de vol aux instruments conformément au présent règlement, moyennant le respect des conditions suivantes:
- a) l'État membre ne délivre ces autorisations que si cela est justifié par un besoin local spécifique qui ne peut être couvert par les qualifications établies au titre du présent règlement;
 - b) le cadre des privilèges accordés par l'autorisation se fonde sur une analyse des risques en matière de sécurité effectuée par l'État membre, en tenant compte de l'ampleur de la formation requise pour atteindre le niveau de compétence de pilotage visé;
 - c) les privilèges de l'autorisation sont limités à l'espace aérien du territoire national de l'État membre ou à des parties dudit espace aérien;
 - d) l'autorisation est délivrée au candidat ayant suivi une formation appropriée avec des instructeurs qualifiés et ayant démontré à un examinateur qualifié qu'il possède les compétences requises, selon les modalités déterminées par l'État membre;

▼M3

- e) l'État membre informe la Commission, l'AESA et les autres États membres des spécificités de cette autorisation, et notamment de sa motivation et de l'analyse des risques en matière de sécurité;
- f) l'État membre contrôle les activités liées à l'autorisation afin de garantir un niveau acceptable de sécurité et prend des mesures appropriées en cas de détection d'un risque accru ou d'un problème de sécurité;
- g) l'État membre réexamine les aspects de la mise en œuvre de l'autorisation touchant à la sécurité et présente un rapport à la Commission au plus tard le 8 avril 2017.

▼B*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° 1702/2003 de la Commission ⁽¹⁾ 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.

⁽¹⁾ JO L 243 du 27.9.2003, p. 6.

▼B*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****▼M4**

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, qualifications ou certificats 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.

▼B

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 devront satisfaire 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 ou de classe d'avion ou de type d'hélicoptère peuvent être délivrées aux titulaires de licence «partie FCL» qui satisfont aux exigences établies par un pays tiers pour la délivrance desdites 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.

▼B*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.

▼M2*Article 9 bis***Formation de qualification de type et données d'adéquation opérationnelle**

1. Lorsque les annexes du présent règlement renvoient aux données d'adéquation opérationnelle établies en application du règlement (UE) n° 748/2012 et en cas d'indisponibilité de ces données pour le type d'aéronef approprié, le candidat à une formation de qualification de type satisfait uniquement aux dispositions des annexes du règlement (UE) n° 1178/2011.

2. Les cours de formation de qualification de type agréés avant approbation du programme minimal de formation de qualification de type des pilotes, selon les données d'adéquation opérationnelle concernant le type d'aéronef approprié en application du règlement (UE) n° 748/2012, incluent les matières obligatoires au plus tard le 18 décembre 2017 ou dans un délai de deux ans après approbation des données d'adéquation opérationnelle, au dernier des termes échus.

▼B*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.

▼B

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) décrit les exigences nationales sur la base desquelles les licences, les qualifications, les certificats, les autorisations et/ou les approbations militaires ont été délivrés;
 - b) décrit l'étendue des privilèges qui étaient accordés 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) inclut les copies de tous les documents nécessaires pour apporter la preuve des éléments précités et notamment les copies des exigences et procédures nationales pertinentes.

▼M1*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 desdits 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.

▼M4

3. Les organismes de formation conformes au JAR sont autorisés à dispenser des formations en vue de la délivrance d'une licence «partie FCL» de pilote privé, des qualifications associées figurant dans l'enregistrement et d'une licence de pilote d'aéronef léger jusqu'au 8 avril 2018 sans se conformer aux dispositions des annexes VI et VII, à condition qu'ils aient été enregistrés avant le 8 avril 2015.

▼M1

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.

▼M1*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.

▼B*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 du Conseil⁽¹⁾ 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

⁽¹⁾ JO L 373 du 31.12.1991, p. 4.

▼B

- 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.

▼M1*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

▼M1

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;

▼ M1

- 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.

▼ B*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.

▼ M1

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.

▼ M4

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 et de dirigeables;
- b) les dispositions du point FCL.820;
- c) dans le cas d'hélicoptères, les dispositions de la sous-partie J, point 8;
- d) les dispositions de la sous-partie J, point 11.

2 *bis*. 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 2018:

▼M4

- a) les dispositions relatives aux licences de pilote de planeurs et de ballons;
- b) les dispositions de la sous-partie B;
- c) les dispositions des points FCL.800, FCL.805 et FCL.815;
- d) les dispositions de la sous-partie J, point 10.

▼B

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.

▼M4

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'un certificat médical associé délivrés 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 2016.

▼B

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 ►**M1** 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.