

**▼ B**

## ANNEXE III

**CONDITIONS DE VALIDATION DE LICENCES DÉLIVRÉES PAR OU AU NOM DE PAYS TIERS**

## A. VALIDATION DE LICENCES

**Généralités****▼ M3**

1. Une licence de pilote délivrée conformément aux exigences de l'annexe 1 de la convention de Chicago par un pays tiers peut être validée par l'autorité compétente d'un État membre.

Les pilotes devront déposer une demande auprès de l'autorité compétente de l'État membre dans lequel ils résident ou sont établis. S'ils ne résident pas sur le territoire d'un État membre, les pilotes déposeront une demande auprès de l'autorité compétente de l'État membre dans lequel l'opérateur pour lequel ils volent ou ont l'intention de voler a son lieu principal d'activité commerciale, ou dans lequel les aéronefs sur lesquels ils volent ou ont l'intention de voler sont immatriculés.

**▼ B**

2. La durée de la validation de la licence ne dépassera pas 1 an, pour autant que la licence détenue reste valide.

Cette période ne peut être prorogée qu'une fois par l'autorité compétente qui a délivré la validation lorsque, au cours de la période de validation, le pilote a effectué les démarches en vue d'entrer en formation ou suit une formation pour la délivrance d'une licence conformément à la «partie FCL». Cette prorogation couvrira la durée nécessaire pour que la licence soit délivrée conformément à la «partie FCL».

Les titulaires d'une licence validée par un État membre devront exercer leur privilège conformément aux exigences énoncées dans la «partie FCL».

**Licences de pilote pour le transport aérien commercial et d'autres activités commerciales**

3. Dans le cas de licences de pilote pour le transport aérien commercial et d'autres activités commerciales, le titulaire devra satisfaire aux exigences suivantes:

a) remplir sous la forme d'un examen pratique les exigences de la «partie FCL» en matière de prorogation d'une qualification de type ou de classe, pertinente par rapport aux privilèges de la licence détenue;

**▼ M3**

b) démontrer qu'il connaît les sections pertinentes des exigences opérationnelles et de la partie FCL;

c) démontrer qu'il a acquis une compétence linguistique conforme au paragraphe FCL.055;

**▼ B**

d) détenir un certificat médical valide de classe 1, délivrée conformément à la Part MED;

**▼ M3**

e) dans le cas de licences avions, satisfaire aux exigences en matière d'expérience présentée dans le tableau ci-dessous:

Licence détenue	Nombre total d'heures de vol d'expérience	Privilèges	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 en tant que PIC sur avions multipilotes	Transport aérien commercial sur avions multipilotes en tant que PIC	a)
ATPL(A) ou CPL(A)/IR (*)	> 1 500 en tant que PIC ou copilote sur avions multipilotes en fonction des exigences opérationnelles	Transport aérien commercial sur avions multipilotes en tant que copilote	b)
CPL(A)/IR	> 1 000 heures en tant que PIC en transport aérien commercial depuis l'obtention d'une qualification IR	Transport aérien commercial sur avions monopilotes en tant que PIC	c)

▼ **M3**

(1)	(2)	(3)	
CPL(A)/IR	> 1 000 en tant que PIC ou copilote sur avions monopilotes en fonction des exigences opérationnelles	Transport aérien commercial sur avions monopilotes en tant que copilote conformément aux exigences opérationnelles	d)
ATPL(A), CPL (A)/IR, CPL(A)	> 700 sur avions autres que des TMG, dont 200 dans la fonction pour laquelle la validation est souhaitée et 50 dans ladite fonction au cours des 12 derniers mois	Exercice de privilèges dans des avions exploités à d'autres fins que le transport aérien commercial	e)
CPL(A)	> heures en tant que PIC en transport aérien commercial dont 500 heures sur hydravion	Transport aérien commercial sur avions monopilotes en tant que PIC	f)

(\*) Les titulaires d'une CPL(A)/IR sur avions multipilotes devront avoir démontré un niveau de connaissances ATPL(A) OACI avant d'obtenir la validation.

▼ **M4**

f) Dans le cas d'hélicoptères, satisfaire aux exigences en matière d'expérience présentées dans le tableau ci-dessous:

Licence détenue	Nombre total d'heures de vol d'expérience	Privilèges	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) IR valide	> 1 000 en tant que PIC sur hélicoptères multipilotes	Transport aérien commercial sur hélicoptères multipilotes en tant que PIC en exploitation VFR et IFR	a)
ATPL(H) sans privilèges IR	> 1 000 en tant que PIC sur hélicoptères multipilotes	Transport aérien commercial sur hélicoptères multipilotes en tant que PIC en exploitation VFR	b)
ATPL(H) IR	> 1 000 en tant que pilote sur hélicoptères multipilotes	Transport aérien commercial sur hélicoptères multipilotes en tant que copilote en exploitation VFR et IFR	c)
ATPL(H) sans privilèges IR	> 1 000 en tant que pilote sur hélicoptères multipilotes	Transport aérien commercial sur hélicoptères multipilotes en tant que copilote en exploitation VFR	d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 en tant que pilote sur hélicoptères multipilotes	Transport aérien commercial sur hélicoptères multipilotes en tant que copilote	e)
CPL(H)/IR	> 1 000 en tant que PIC en transport aérien commercial depuis l'obtention d'une qualification IR	Transport aérien commercial sur hélicoptères monopilotes en tant que PIC	f)
ATPL(H) avec ou sans privilèges IR(H), CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 sur hélicoptères autres que ceux certifiés selon CS-27/29 ou équivalent, dont 200 dans la fonction pour laquelle la validation est souhaitée et 50 dans ladite fonction au cours des 12 derniers mois	Exercice de privilèges dans des hélicoptères exploités à d'autres fins que le transport aérien commercial	g)

(\*) Les titulaires d'une CPL(H)/IR sur hélicoptères multipilotes devront avoir démontré un niveau de connaissances ATPL(H) OACI avant d'obtenir la validation.

**▼ B****Licences de pilote pour des activités non commerciales avec qualification au vol aux instruments.**

4. Dans le cas de licences de pilote privé avec une qualification de vol aux instruments, ou de licences CPL et ATPL avec une qualification de vol aux instruments pour lesquelles le pilote n'a l'intention d'exercer que les privilèges de pilote privé, le titulaire devra satisfaire aux exigences suivantes:
- a) passer l'examen pratique pour la qualification de vol aux instruments et les qualifications de type ou de classe pertinentes par rapport aux privilèges de la licence qu'ils détiennent, conformément à l'appendice 7 et à l'appendice 9 de la «partie FCL»;
  - b) démontrer qu'il connaît le droit aérien, les codes météorologiques aéronautiques, la préparation du vol et les performances de vol (IR), ainsi que la performance humaine;

**▼ M3**

- c) démontrer qu'il a acquis une compétence linguistique conforme au paragraphe FCL.055;

**▼ B**

- d) détenir un certificat médical valide de classe 2, délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago;

**▼ M3**

- e) avoir une expérience minimale d'au moins 100 heures de vol aux instruments en tant que PIC dans la catégorie d'aéronef pertinente.

**▼ B****Licences de pilote pour des activités non commerciales sans qualification au vol aux instruments.**

5. Dans le cas de licences de pilote privé ou de licences CPL et ATPL sans qualification de vol aux instruments pour lesquelles le pilote n'a l'intention d'exercer que les privilèges de pilote privé, le titulaire devra satisfaire aux exigences suivantes:
- a) démontrer qu'il connaît le droit aérien et la performance humaine;
  - b) être reçu à l'examen pratique de la PPL tel que défini dans la «partie FCL»;
  - c) remplir les exigences de la «partie FCL» en matière de délivrance d'une qualification de type ou de classe, pertinente par rapport aux privilèges de la licence détenue;
  - d) être titulaire d'un certificat médicale valide de classe 2, délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago;
  - e) démontrer qu'il a acquis une compétence linguistique conforme au paragraphe FCL.055;
  - f) avoir une expérience minimale d'au moins 100 heures en tant que pilote dans la catégorie d'aéronef pertinente.

**Validation de licences de pilote pour des tâches spécifiques d'une durée limitée.**

6. Nonobstant les dispositions des paragraphes précités, dans le cas de vols pour les aviateurs, les États membres peuvent valider une licence délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago par un pays tiers pour une durée maximale de 12 mois dans le cadre de tâches spécifiques ayant une durée limitée, tels que les vols d'instruction pour une entrée en service initiale, des démonstrations, des vols de convoyage ou d'essais, pour autant que le candidat satisfasse aux exigences suivantes:
- a) être titulaire d'une licence appropriée et d'un certificat médical, ainsi que des qualifications associées ou de qualifications délivrées conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago;

**▼ M4**

- b) être employé, directement ou indirectement, par un constructeur d'aéronefs ou une autorité de l'aviation.

**▼ B**

Dans ce cas, les privilèges du titulaire seront limités à effectuer l'instruction au vol et les essais en vol pour la délivrance initiale de qualification de type, la supervision de vols de ligne initiaux par les pilotes des opérateurs, des vols de livraison ou de convoyage, les vols de ligne initiaux, des démonstrations en vol ou des vols d'essai.

**▼ M4**

7. Nonobstant les dispositions des paragraphes ci-dessus, les États membres peuvent, pour des vols de compétition ou de démonstration d'une durée limitée, accepter une licence délivrée par un pays tiers autorisant son détenteur à exercer les privilèges d'une PPL, SPL ou BPL à condition que:

- a) avant la manifestation, l'organisateur des vols de compétition ou de démonstration fournisse à l'autorité compétente des preuves suffisantes concernant la façon dont il garantira que le pilote est habitué aux informations de sécurité pertinentes et saura gérer tout risque associé aux vols; et
- b) le candidat soit titulaire d'une licence appropriée et d'un certificat médical ainsi que des qualifications associées ou de qualifications délivrées conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago.

8. Nonobstant les dispositions des paragraphes ci-dessus, les États membres peuvent, pour des tâches non commerciales spécifiques, accepter une PPL, SPL ou BPL, délivrée par un pays tiers conformément aux exigences de l'annexe 1 de la convention de Chicago, pour une durée maximale de 28 jours par année civile à condition que le candidat:

- a) soit titulaire d'une licence appropriée et d'un certificat médical ainsi que des qualifications associées ou de qualifications délivrées conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago; et
- b) ait effectué au moins un vol de familiarisation avec un instructeur qualifié avant d'accomplir les tâches spécifiques de durée limitée.

**▼ B**

## B. CONVERSION DE LICENCES

**▼ M3**

1. Une licence PPL/BPL/SPL, CPL ou ATPL délivrée conformément aux exigences de l'annexe 1 de la convention de Chicago par un pays tiers peut être convertie en une PPL/BPL/SPL «partie FCL» avec qualification de type ou de classe monopilote par l'autorité compétente d'un État membre.

**▼ B**

2. Le titulaire de la licence devra satisfaire aux exigences minimales suivantes pour la catégorie d'aéronef pertinentes:

- a) réussir un examen écrit relatif à la réglementation et aux performances humaines;
- b) réussir l'examen pratique de la PPL, BPL ou SPL, selon le cas, conformément à la «partie FCL»;
- c) satisfaire aux exigences pour la délivrance de la qualification de classe ou de type pertinente, conformément à la sous-partie H;
- d) être titulaire au moins d'un certificat médical de classe 2, délivrée conformément à la Part MED;
- e) démontrer qu'il a acquis une compétence linguistique conforme au paragraphe FCL.055;
- f) avoir à son actif au moins 100 heures de vol en tant que pilote.

**▼B****C. RECONNAISSANCE DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE**

1. Une qualification de classe ou de type valide apposée sur une licence délivrée par un pays tiers peut être apposée sur une licence «partie FCL», pour autant que le candidat:
  - a) satisfasse aux exigences en termes d'expérience et aux prérequis pour la délivrance de la qualification de classe ou de type pertinente, conformément à la «partie FCL»;
  - b) soit reçu à l'examen pratique pertinent pour la délivrance de la qualification de classe ou de type pertinente, conformément à la «partie FCL»;
  - c) ait actuellement une pratique du vol;
  - d) n'ait pas moins de:
    - i) dans le cas des qualifications de classe d'avion, 100 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur ladite classe;
    - ii) dans le cas des qualifications de type d'avion, 500 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur ledit type;
    - iii) pour les hélicoptères monomoteurs ayant une masse maximale certifiée au décollage allant jusqu'à 3 175 kg, 100 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur ledit type;
    - iv) pour tous les autres hélicoptères, 350 heures d'expérience de vol en tant que pilote sur ladite classe.