

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Direction coopération européenne et réglementation de sécurité

Pôle des personnels de l'aviation civile

Nos réf. : DSAC/ERS/PAC  
Vos réf. :  
Affaire suivie par : karim bekkouche  
Karim.bekkouche@aviation-civile.gouv.fr  
Tél. : 01 58 09 44 54 - Fax : 01 58 09 45 13

**Objet : Note sur le 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.**

## I – Généralités

Ce règlement constitue un règlement de « mise en œuvre » du 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. Il a été adopté par la Commission européenne, après avis du Parlement et du Conseil.

Le règlement n° 1178/2011 va faire l'objet début 2012, dans les mêmes formes, d'un amendement. Cet amendement va fortement impacter cette première version du règlement, à la fois le règlement et ses annexes (voir pour le détail § III). Ce règlement modificatif, qui a été adopté en juillet 2011 par la Commission, est en cours de consultation au Parlement européen et au Conseil, puis sera traduit et publié au journal officiel de l'Union européenne dans chacune des langues de l'Union au début de l'année 2012. Le règlement n° 1178/2011 modifié par ce règlement modificatif est appelé dans la présente note « règlement 1178/2011 modifié ».

## **II – Champ d’application du règlement**

Le champ d’application de ce règlement est le personnel navigant de l’aviation civile, dont il est fait état dans le titre du règlement ; cela doit s’entendre comme englobant les pilotes et les membres de l’équipage de cabine participant à l’exploitation de certains aéronefs, à l’exclusion des mécaniciens navigants.

Plus spécifiquement, et à la différence de la réglementation française, issue en grande partie des documents dits JAR-FCL, qui ne couvre que les conditions de délivrance des licences et qualifications de membre d’équipage de conduite d’avions et d’hélicoptères, le règlement n°1178/2011 porte sur l’ensemble des licences suivantes :

- pilotes d’avions et d’hélicoptères
- pilotes de planeurs
- pilotes de ballons et de dirigeables
- pilotes d’essai en vol pour certains types d’essais en vol

Pour les licences ci-dessus citées, le règlement crée certaines qualifications additionnelles (essais en vol, remorquage de planeur et tractage de banderole, vol de nuit, vol acrobatique et vol en montagne).

## **III – Contenu du règlement**

Ce règlement est composé d’un règlement proprement dit (en anglais "cover regulation") et de 4 annexes.

Le « règlement de couverture », comporte des exigences déterminantes tels que :

- Article 4 prévoit que les licences nationales de pilote délivrées avant le 8 avril 2012, lorsqu’elles sont conformes aux JAR FCL 1 ou 2 sont réputées avoir été délivrées conformément à la PART FCL. La DGAC aura jusqu’au 8 avril 2017 pour remplacer ces licences par des licences PART FCL.

Les licences non conformes aux JAR FCL sont converties en licences «partie FCL» par le biais d’un « rapport de conversion » transmis à la Commission et à l’Agence.

Cet article (Cf. article 4.7) contient aussi la possibilité pour les Etats membres de délivrer des autorisations pour des vols locaux, sans emport de passager, limités tant pour la distance que pour la masse de l’aéronef utilisé.

- Article 12 prévoit, outre la date d’application au 8 avril 2012, des possibilités pour les Etats membres de reporter la date d’application (voir § 5 de la présente note)

- Les annexes sont les suivantes :

Annexe I «PART-FCL» (conditions licences et qualifications des pilotes)

Annexe II Conditions de conversion de licences et qualifications nationales existantes applicables aux avions et aux hélicoptères

Annexe III Conditions de validation de licences délivrées par ou au nom de pays tiers

Annexe IV PART-MED (conditions médicales pour les pilotes et personnels de cabine)

L'annexe I fixe en détail les exigences auxquelles sont soumises les licences de pilote – professionnelles et privées - d'avions, d'hélicoptères, de ballons, de dirigeables et de planeurs ainsi que les qualifications qui leur sont associées. La principale nouveauté de cette réglementation consiste en la création d'une licence de pilote d'aéronefs léger (LAPL), pour les catégories avions, hélicoptères, planeur et ballons, d'un niveau inférieur aux standards prévus par l'OACI pour la licence de pilote privé. Le niveau d'exigence associé à cette licence qui a été retenu rejoint le souci d'adopter un niveau de sécurité approprié et proportionné à la complexité des aéronefs et des opérations.

L'annexe II fixe les modalités de conversion des licences nationales de pilote d'avions et d'hélicoptères en licences européennes.

L'annexe III fixe les conditions d'acceptation des licences délivrées par des Etats tiers à l'Union Européenne. Ces dispositions ont vocation à déterminer les conditions à satisfaire pour obtenir la validation d'une licence OACI pour piloter un aéronef immatriculé dans un Etat membre et, pour l'application de l'article 4.1 (c) du règlement CE 216/2008, à fixer les conditions auxquelles doit satisfaire le titulaire d'une licence délivrée par un Etat tiers à l'UE pour piloter en Europe un aéronef immatriculé dans cet Etat tiers dès lors que le pilote est établi dans l'Union.

L'annexe IV, fixe les conditions d'aptitude physique et mentale du personnel navigant (pilotes et membres d'équipage de cabine). Elle détermine les conditions de délivrance et de renouvellement des certificats médicaux et les conditions de certification des médecins agréés. Les conditions de certification des centres médicaux seront établies dans la Part ORA.

Le règlement 1178/2011 modifié, dans sa structure définitive, comprendra 7 annexes et non plus 4 comme aujourd'hui. Aux annexes déjà introduites par le règlement du 3 novembre 2011, seront ajoutées :

Annexe V PART-CC (exigences sur les personnels de cabine)

Annexe VI PART-ARA (ARA (Authority Requirements Aircrew) - exigences sur les autorités aéronautiques)

Annexe VII PART-ORA (ORA (Organisation Requirements Aircrew). exigences sur les organisations, c'est-à-dire essentiellement les organismes de formation (ATO) et les centres médicaux et médecins agréés.

#### **IV – Date d'application du règlement**

L'article 12 prévoit que le règlement s'applique à compter du 8 avril 2012. La modification du règlement n° 1178/2011 prévue prochainement ne prévoit pas de changer cette date.

## **V – Possibilité pour les Etats membres de reporter la date d'application du règlement ou de certaines parties du règlement « opt-out ».**

Les dispositions sur les « OPT-OUT » figurent en partie dans l'amendement mentionné au § 1 de la présente note, c'est pour cette raison que certains ne se retrouvent pas dans le règlement qui vient d'être publié. La note de la Commission européenne en date du 21 septembre 2011 porte particulièrement sur ces aspects. Il convient de la lire avec la plus grande attention.

Le principe est que les Etats membres pourront décider :

- de reporter l'intégralité de l'application du règlement n° 1178/2011, c'est-à-dire les annexes I à VII du règlement 1178/2011 modifié. Cette possibilité est rappelée dans la note de la Commission et est appelée « OPT-OUT HORIZONTAL ». Elle sera donnée jusqu'au 8 avril 2013 et la France fera usage de cette possibilité.
- et/ou de reporter une partie du règlement ; les différents reports s'étalent de 2014 à 2015 maximum. A titre d'exemple, l'article 12 permet de reporter au 8 avril 2015 l'entrée en vigueur des dispositions relatives aux pilotes de ballons, d'aéronefs à sustentation motorisée, de dirigeables, de planeurs, et de pilote de loisirs d'aéronefs légers.

En conséquence, après 2015, l'ensemble du nouveau corpus réglementaire sera harmonisé entre les Etats membres.

En France, le choix de déclenchement des OPT-OUT spécifiques est en cours de finalisation et négociation avec les différents partenaires concernés mais d'une manière générale la France utilisera au maximum ces possibilités pour pouvoir s'organiser de manière pragmatique et réaliste avec l'industrie.

Le Directeur  
Coopération européenne  
et réglementation de sécurité

  
Thierry LEMPEREUR