



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



EVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES 2022

SÉMINAIRE ATO 16 JUIN 2022

SOMMAIRE

I- Veille réglementaire UE et national

II- Programme réglementaire AESA

III- Sujets d'actualité

REQUIREMENTS FOR ALL-WEATHER OPERATIONS AND FOR INSTRUMENT AND TYPE RATING TRAINING IN HELICOPTERS

Règlement d'exécution (UE) 2021/2227 de La Commission du 14 décembre 2021 modifiant le règlement (UE) n°1178/2011 en ce qui concerne les exigences relatives à l'exploitation tous temps ainsi qu'à l'entraînement au vol aux instruments et à la formation à la qualification de type hélicoptère

AWOs

Commission et EASA ont saisi l'opportunité pour introduire des changements qui concernent le FCL et les opérations SPO/MPO hélicoptère.

Impact assez important sur les licences et moindre pour les formations.

Mise à jour des programmes nécessaire à minima, pour indiquer s'il s'agit d'une formation SPO ou MPO. Les formations MPO devront elles être décrites.

Application à partir du 30 octobre 2022

TREA2124639A (NL) Crédit militaires

Arrêté du 1er décembre 2021 modifiant l'arrêté du 5 septembre 2014 relatif aux conditions de délivrance de certificats, de licences et de qualifications du personnel navigant de l'aviation civile, applicables aux avions et aux hélicoptères, au personnel navigant militaire publié le 9 décembre 2021

TREA2126655A

Arrêté du 10 novembre 2021 relatif aux manifestations aériennes publié le 16 novembre 2021

(les nouvelles dispositions sont entrées en vigueur pour les manifestations aériennes se déroulant à compter du 12 avril 2022).

- RMT.0190, RMT.0587, RMT.0678 : **consultation ciblée 20 - 23 juin 2022** →
Opinion : 2022/Q4

→ RMT.0190 - Pilotes de relève

- NPA 2014-25 publiée en 2014, avec report ultérieur de la RMT en 2021.
 - Révision des exigences relatives aux pilotes de relève en croisière, afin de s'assurer qu'ils sont suffisamment formés et qualifiés pour exploiter un avion en toute sécurité pendant le segment de croisière d'un vol.
 - Groupe de révision dirigé par l'Agence avec la participation d'experts externes.
- A noter : Nouvelle voie ZFTT pour les copilotes de relève en croisière.

→ **RMT.0587 - Mise à jour régulière du règlement (UE) n°1178/2011, couvrant divers sujets**

- → RMT.0678 - Exigences FCL « *simpler, lighter, better for general aviation* »

NPA 2020-14, consultation de décembre 2020 à mars 2021, 221 commentaires reçus et pris en compte ; mise à jour des projets d'amendements pour couvrir divers sujets, tels que :

- la révision des exigences de la classe d'avion SEP pour englober les types de moteurs innovants (avions à propulsion électrique) ;
- les crédits pour la formation LAPL non achevée en vue de l'obtention d'un PPL ;
- intégration facultative de la formation NVFR dans le cours de formation PPL(A) de 45 heures ;
- clarification de l'exercice de formation LAPL(A)/PPL(A) sur l'évitement des vrilles,
- revalidation des qualifications de type hélicoptère monomoteur par un vol de recyclage ;
- exigences de récence pour les qualifications de montagne (au lieu de la date d'expiration) ;
- diverses clarifications et améliorations du texte.

- RMT.0194 Sous-tâches 1a et 1b - révision de la CPL LO, révision de la sous-partie J de la partie FCL

- Révision du cadre réglementaire relatif aux instructeurs, notamment :
- Révision des objectifs d'apprentissage CPL (LO), pour rendre les connaissances théoriques CPL plus proportionnelles dans le contexte du prérequis théorique CPL pour les instructeurs et des privilèges CPL en général ;
- Révision du "paysage" des certificats d'instructeur, y compris harmonisation des exigences de formation (pour un meilleur recoupement entre les différents certificats) et l'introduction d'une formation et d'une évaluation basées sur les compétences (CBTA) pour les instructeurs).
- NPA : 2023/Q1
- Opinion : 2024/Q1

- RMT.0287 - Mise à jour régulière des exigences MED (Part-MED, Part-ARA, Part-ORA) et des AMC et GM associés

- Cette tâche vise à proposer une extension de l'âge du pilote uniquement pour les opérations HEMS. Cela contribue à résoudre les besoins opérationnels des HEMS qui ont déclenché plusieurs exemptions au cours des dernières années dans divers États membres. Cette extension initiale couvrant uniquement les HEMS permettra également à l'AESA de recueillir des données supplémentaires sur la robustesse des nouvelles exigences médicales pour maintenir le niveau de sécurité. Ces données pourraient ensuite être utilisées pour soutenir le travail sur une extension ultérieure pour couvrir toutes les opérations CAT monopilotes.

A noter :

- Augmentation de l'âge à 65 ans pour les opérations HEMS monopilotes.
- Permettre le renouvellement des certificats des médecins-examineurs (AME) de classe 2 par des moyens à distance.
- Consultation virtuelle ciblée organisée le 5 mai 2022
- Opinion : 2023/

RMT.0196 - Mise à jour des exigences relatives aux dispositifs d'entraînement de simulation de vol.

- NPA 2020-15, consultation de décembre 2020 au 21 avril 2021, 1488 commentaires reçus ;
- Contenu et objectifs (selon le champ d'application mis à jour en 2021) :
- Fusion des CS-FSTD(A) et CS-FSTD(H) en un seul CS-FSTD complet (avec annexes).
- Introduction du concept de signature de capacité de la FSTD (FCS) pour la formation à la qualification de type des avions et des hélicoptères ; y compris :
 - Mise en œuvre d'éléments du Doc 9625 de l'OACI ;
 - nouvel AMC avec matrices de formation reflétant les programmes de formation de l'Appendice 9 de la Partie-FCL pour la formation aux qualifications de type avion et hélicoptère ;
 - modifications de la Partie-ARA et de la Partie-ORA, en ce qui concerne les exigences des autorités et des organisations en matière de qualification FSTD ;
- Sujet(s) d'intérêt supplémentaire(s) :
 - 2 certificats de qualification (FNPTs vs. FTD et FFS) ;
 - Conditions spéciales pour les FSTD basés sur les VTOL et VR à inclure dans le CS-FSTD (si jugé mature) ;
- Consultation ciblée prévue pour Q3/2022.
- Opinion : 2022/4
- CS-FSTD : 2023/Q4
- AMC & GM : 2024/Q4

- RMT.0599 - Mise à jour de la Partie-ORO Sous-partie-FC / Formation basée sur les preuves (EBT) / Opération tous temps

- Sous-tâche 1b (Opérations par tous les temps, mises à jour des hélicoptères SP/MP)
- AMC & GM : 2022/Q2
- Tâche secondaire 2 (EBT pour d'autres formations conformément à la partie ORO Subpar ORO.FC)
- Portée : Extension de l'EBT à d'autres parties de la formation de l'opérateur (par exemple, le cours de conversion, la qualification de type), permettant une philosophie unique de la formation de l'opérateur ;
- TdR / Méthodes de travail : 2022/Q4
- NPA : 2023/Q4
- Opinion : 2024/Q4
- AMC & GM : 2025/Q4

- **RMT.0737 - Licences électroniques du personnel aéronautique de l'UE (EPL)**

- Approche synchronisée des licences électroniques du personnel pour toutes les licences spécifiques à un domaine (Aircrew, ATCO, mécaniciens Part-66) ;
- La tâche consiste à travailler sur des standards communs pour garantir la confidentialité, l'intégrité, l'authentification, l'accessibilité et la sécurité des licences avec des exigences spécifiques au domaine, en tenant compte également de l'amendement à venir de l'Annexe 1 de l'OACI concernant un système de licences électroniques du personnel, dont l'applicabilité est prévue à partir du 3 novembre 2022.
- Les objectifs de la tâche sont que l'EPL soit optionnelle par rapport à la licence papier, afin que les EM qui hésitent à se lancer continuent à utiliser les licences papier. Choix des États membres pour développer/mettre en œuvre l'EPL, en fonction de leur intérêt et de leurs ressources. En conséquence, l'approche initiale d'une plateforme dLAP hébergée de manière centralisée par l'AESA est abandonnée.
- TdR / Méthodes de travail : 2022/Q2
- NPA : 2023/Q2
- Opinion : 2024/Q1
- AMC & GM : 2025/Q1

- **RMT.0730 - Mise à jour régulière des AMC & GM relatifs aux règlements (UE) 2019/945 et 2019/947 (drones des catégories "ouvert" et "spécifique").**
- NPA 2021-9 publié le 14 juillet 2021
- AMC & GM : 2022/Q3

RMT.0230 - Introduction d'un cadre réglementaire pour l'exploitation de systèmes d'aéronefs sans pilote et pour la mobilité aérienne urbaine dans le système aéronautique de l'Union européenne –

Sous-tâche FCL : Licence de pilote d'aéronef à capacité VTOL et licence de télépilote

- NPA #1 prévu pour 2022/Q1 – **relectures finales en cours, publication prochainement**

Champ d'application : Modification du règlement (UE) n° 1178/2011 pour permettre aux titulaires de CPL(A) et de CPL(H) d'obtenir des qualifications de type supplémentaires pour les aéronefs à voilure tournante.

- NPA #2 prévu pour 2023

Champ d'application : Introduction de :

- d'un cadre complet de licences ab-initio pour les aéronefs VTOL (licence de pilote d'aéronef VTOL - VPL) ;

- Licence de pilote à distance (RPL) (mise en œuvre du cadre correspondant de l'annexe 1 de l'OACI).

- RMT.0731 - Nouvelle mobilité aérienne - Sous-tâche 2 : exigences relatives aux FCL des gyroplanes
- NPA 2021-12 publié le 15 novembre 2021, consultation du 15 novembre 2021 au 28 janvier 2022, 151 commentaires reçus, actuellement en cours de révision ;
- Proposition d'introduction d'une licence de pilote privé pour gyroplane (PPL(G)) pour l'exploitation VFR non commerciale des gyroplanes dans le cadre du règlement (UE) 2018/1139 ;
- Opinion : 2023/Q1

Task force relative à l'intégration du cours ATP

L'AESA a mis en place une TF (Finlande, IAA) pour développer un manuel pour soutenir une mise en œuvre correcte et assurer la standardisation. Prochain objectif : Manuel à publier en 2023 (début des travaux à partir de l'été 2022).

La Finlande a présenté une proposition d'évolution de l'Aircrew pour délivrer le PPL pendant le cours ATP intégré.

Approche plus soutenable pour les activités de formation

Un webinaire pour favoriser le partage et la promotion d'idées et de bonnes pratiques aura lieu le 14 juin dans l'après-midi et le 15 juin dans la matinée. En collaboration avec l'industrie, l'AESA vise à développer un ensemble de bonnes pratiques à l'usage des organismes de formation agréés (ATO) et déclarés (DTO), y compris l'introduction d'un système « *d'éco-mérite* » basé sur le volontariat. Il a été demandé de diffuser cette information auprès des ATO et DTO sous notre supervision.

Evolutions du manuel examinateurs

L'Agence envisage de créer une Task force dédiée aux examinateurs SPL et BPL

Mesures de solidarité avec l'Ukraine

Il y a 3 basiquement principales mesures prises par la Commission qui affectent l'Aircrew. Deux d'entre elles sont prises en application des dispositions du règlement n°833/2014 du Conseil du 31 juillet 2014 (modifié par le règlement (UE) 2022/576 du Conseil du 8 avril 2022) concernant des mesures restrictives eu égard aux actions de la Russie déstabilisant la situation en Ukraine.

1°) interdiction des aéronefs russes (ou appartenant à des opérateurs proches des intérêts russe) de survoler l'espace européen. Cette interdiction a un champ d'application très large. Elle affecte les aéronefs détenus par des propriétaires russes ou opérés par des opérateurs russes mais aussi des sociétés contrôlées par des capitaux russes. L'objectif de cette formulation large est de s'assurer que des personnes ne contournent pas l'interdiction.

2°) interdiction de vendre, de fournir, de transférer ou d'exporter, directement ou indirectement, les biens et technologies propices à une utilisation dans le secteur de l'aviation à toute personne physique ou morale, toute entité ou tout organisme en Russie ou aux fins d'une utilisation dans ce pays." Cette disposition interdit également la fourniture de formation, maintenance etc... liée aux biens et technologies en cause.

3°) Une 3^{ème} mesure est prise en application des dispositions du règlement (UE) n° 269/2014 du Conseil du 17 mars 2014 concernant des mesures restrictives eu égard aux actions compromettant ou menaçant l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine. Ce règlement vise de manière les personnes physiques ou morales, entités ou organismes. La Commission interprète ces dispositions comme interdisant les vols à titre privé par des pilotes russes dans l'espace aérien européen. En revanche, cela n'interdit pas un salarié russe de travailler dans une compagnie européenne.

Travaux en cours au sein du Panel OACI sur la formation du personnel et les licences (PTLP)

- Dépendance à l'égard de l'automatisation (WG1)

Examen de la dégradation potentielle des compétences de pilotage manuel des pilotes en raison de l'utilisation accrue des systèmes d'automatisation et des modifications nécessaires au cadre de l'OACI, le cas échéant.

- CBTA (WG2)

Mise en œuvre de la formation et de l'évaluation basées sur les compétences (CBTA) pour les pilotes, les ATCO et le personnel de maintenance

- FSTDs (WG3)

Mise à jour du Doc 9625 de l'OACI (nouvelles technologies de simulation, nouvelle FSTD pour la formation des pilotes d'aéronefs VTOL et des télépilotes, nouveaux critères pour les STD pour les ATCO et le personnel de maintenance)

- Femmes, minorités, groupes ethniques dans l'aviation (WG4)

Examen des raisons de la sous-représentation des femmes, des minorités et des groupes ethniques dans l'aviation et modifications nécessaires du cadre de l'OACI, le cas échéant.

- **Première grande étape de travail** : Enquêtes mondiales sur tous les sujets, afin de recueillir davantage d'informations (situation mondiale, meilleures pratiques, problèmes, besoins réglementaires) ;

- Enquête auprès de tous les États contractants de l'OACI : A lancer prochainement (Lettre aux États)

- Enquête auprès des organisations concernées (en cours d'élaboration)

- Autres sujets en cours de discussion / développement (WG2) :

- Nouvelles exigences FCL pour les pilotes d'aéronefs VTOL (lien vers EASA RMT.0230)

- Mise à jour des exigences FCL pour les pilotes de dirigeables (lien vers EASA Airship BIS)

- Révision des pré-requis pour les connaissances théoriques de l'instructeur de vol (lien vers EASA RMT.0194)

- Allègement de la certification médicale pour les titulaires de PPL(A) de l'OACI

Prolongation de la dérogation Pipistrel électrique

Possibilité de proroger la validité de la dérogation relative au Pipistrel électrique et a indiqué que légalement, le règlement 1178/2011 n'ayant pas encore été modifié (RMT.0678) pour intégrer la formation et le maintien de compétences sur les aéronefs à motorisation électrique, les MS qui en ont besoin doivent renouveler les dérogations pour une durée limitée selon un nouveau *template* qui sera transmis dans les prochaines semaines.

Merci pour votre attention