

## II

(Actes non législatifs)

## RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2020/723 DE LA COMMISSION

du 4 mars 2020

**établissant des règles détaillées concernant l'acceptation de la certification des pilotes par les pays tiers et modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil <sup>(1)</sup>, et notamment son article 68, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- (1) De par l'adoption du règlement (UE) 2018/1139, et notamment de son article 68, la Commission est désormais habilitée à adopter des actes délégués en ce qui concerne l'acceptation des certificats et autres documents attestant la conformité avec les règles de l'aviation civile qui ont été délivrés conformément à la législation d'un pays tiers, tout en assurant un niveau de sécurité équivalent à celui prévu par le règlement (UE) 2018/1139.
- (2) Le principal objectif du présent règlement est de mettre le cadre juridique en vigueur en conformité avec le règlement (UE) 2018/1139, de sorte qu'il convient de transférer dans un acte délégué le contenu de l'article 8, de l'annexe III et des dispositions connexes du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission <sup>(2)</sup> relatives à l'acceptation de certificats de pays tiers. En outre, ces dispositions devraient désormais inclure également des règles relatives à l'acceptation des certificats de pays tiers concernant les ballons et planeurs.
- (3) Le règlement (UE) n° 1178/2011 énumère les conditions d'acceptation des licences délivrées par des pays tiers. Sous certaines conditions, une licence de pilote délivrée par un pays tiers peut actuellement être acceptée par les États membres, ou le titulaire d'une telle licence de pays tiers peut recevoir le crédit correspondant lorsqu'il présente une demande de licence conformément au règlement (UE) n° 1178/2011. Ce crédit est actuellement déterminé sur la base d'une recommandation émanant d'un organisme de formation agréé.
- (4) Les règles applicables aux organismes de formation dispensant des formations pour certaines licences et qualifications de pilote non commercial ont été simplifiées et l'organisme de formation déclaré (ci-après le «DTO») a été introduit, conformément au règlement (UE) 2018/1119 de la Commission <sup>(3)</sup>. Par conséquent, il convient de mettre à jour les règles relatives à l'acceptation des licences de pays tiers afin de permettre aux DTO d'accorder des crédits aux titulaires de licences de pays tiers qui demandent une licence délivrée en vertu du cadre juridique de l'Union.
- (5) Il y a donc lieu de supprimer l'article 8 du règlement (UE) n° 1178/2011 ainsi que l'annexe III dudit règlement, qui contiennent actuellement des exigences relatives à l'acceptation des licences de pays tiers,

<sup>(1)</sup> JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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 (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

<sup>(3)</sup> Règlement (UE) 2018/1119 de la Commission du 31 juillet 2018 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 en ce qui concerne les organismes de formation déclarés (JO L 204 du 13.8.2018, p. 13).

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

## SECTION 1

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### *Article premier*

#### **Champ d'application**

Le présent règlement établit des règles détaillées concernant les conditions d'acceptation des licences de pilote et des qualifications, privilèges ou certificats associés, ainsi que des certificats médicaux associés délivrés conformément à la législation de pays tiers.

#### *Article 2*

#### **Définitions**

1. Les définitions figurant dans le règlement (UE) n° 1178/2011, dans le règlement (UE) 2018/395 de la Commission (\*) et dans le règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission (\*\*) s'appliquent aux fins du présent règlement.
2. De plus, aux fins du présent règlement, on entend par «vols pour les avionneurs» les vols visés à l'article 6, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission (°).

#### *Article 3*

#### **Acceptation des licences de pays tiers**

Sans préjudice des accords internationaux conclus entre l'Union et un pays tiers conformément à l'article 68, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2018/1139, les États membres peuvent:

- a) conformément à la section 2 du présent règlement, accepter les licences de pilote et les qualifications, privilèges ou certificats associés, ainsi que les certificats médicaux associés délivrés conformément à la législation de pays tiers;
- b) conformément à l'article 3 du règlement (UE) n° 1178/2011, à l'article 3 bis du règlement (UE) 2018/395 ou à l'article 3 bis du règlement d'exécution (UE) 2018/1976, selon le cas, délivrer des licences équivalentes aux candidats qui sont déjà titulaires d'une licence, d'une qualification, d'un privilège ou d'un certificat équivalent délivré conformément à l'annexe 1 de la convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 à Chicago (la «convention de Chicago») par un pays tiers, pour autant que ces candidats respectent les exigences de la section 3 et en tenant compte de tout crédit déterminé sur la base d'une recommandation émanant d'un organisme de formation agréé ou d'un organisme de formation déclaré;
- c) accorder la totalité des crédits en ce qui concerne les exigences relatives à l'obligation de se soumettre à une formation préalable aux examens théoriques et à l'examen pratique aux titulaires d'une licence de pilote de ligne («ATPL») délivrée par un pays tiers ou en son nom conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago, à condition que ces titulaires satisfassent aux conditions d'expérience pour la délivrance d'une ATPL dans la catégorie d'aéronef pertinente au sens de l'annexe I, sous-partie F, du règlement (UE) n° 1178/2011 et 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;
- d) délivrer des qualifications de type ou de classe d'avion ou de type d'hélicoptère aux titulaires de licences délivrées conformément au règlement (UE) n° 1178/2011 qui satisfont aux exigences établies par un pays tiers pour la délivrance de ces qualifications; ces qualifications sont limitées aux aéronefs immatriculés dans ce pays tiers, mais cette restriction peut être levée lorsque le pilote satisfait aux exigences énoncées à l'article 10 du présent règlement.

(\*) Règlement (UE) 2018/395 de la Commission du 13 mars 2018 déterminant les règles détaillées applicables à l'exploitation de ballons conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 71 du 14.3.2018, p. 10).

(\*\*) Règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission du 14 décembre 2018 déterminant les règles détaillées applicables à l'exploitation de planeurs conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil (JO L 326 du 20.12.2018, p. 64).

(°) Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

## SECTION 2

## VALIDATION DE LICENCES

## Article 4

**Dispositions générales applicables à la validation des licences**

1. Une autorité compétente d'un État membre peut valider une licence de pilote délivrée par un pays tiers conformément aux exigences de l'annexe 1 de la convention de Chicago.
2. Aux fins des dispositions du présent règlement, l'autorité compétente de l'État membre est la suivante:
  - a) pour les pilotes résidant sur le territoire de l'Union, une autorité compétente de l'État membre dans lequel le pilote réside ou est établi;
  - b) pour les pilotes ne résidant pas sur le territoire de l'Union, une autorité compétente de l'État membre dans lequel l'opérateur pour lequel ils volent ou ont l'intention de voler à son lieu principal d'activité commerciale, ou dans lequel les aéronefs sur lesquels ils volent ou ont l'intention de voler sont immatriculés.
3. La validation d'une licence est valable durant une période qui ne dépasse pas un an et ses privilèges peuvent uniquement être exercés tant que la licence reste valable.

L'autorité compétente qui a validé la licence ne peut prolonger la durée de validité de la licence qu'une seule fois et seulement d'une année au maximum si, au cours de la période de validité, le pilote a demandé une licence conformément à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 ou suit une formation pour la délivrance d'une telle licence. Dans ce dernier cas, la prorogation couvre la période nécessaire à la délivrance de la licence conformément à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011.

4. Les titulaires d'une licence validée par un État membre exercent leur privilège conformément aux exigences énoncées à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011.

## Article 5

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

Pour la validation de licences de pilote pour le transport aérien commercial et d'autres activités commerciales, les titulaires se conforment aux exigences suivantes, le cas échéant, pour les privilèges recherchés:

- a) remplir sous la forme d'un examen pratique les exigences en matière de prorogation de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011, pertinentes par rapport aux privilèges de la licence détenue;
- b) démontrer la connaissance des sections pertinentes des exigences opérationnelles et de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011;
- c) démontrer une compétence linguistique conformément au point FCL.055 de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011;
- d) détenir un certificat médical valide de classe 1 délivré conformément à l'annexe IV (partie MED) du règlement (UE) n° 1178/2011;
- e) dans le cas des avions, outre les exigences visées aux points a) à d), satisfaire aux exigences en matière d'expérience énoncées dans le tableau 1 de l'annexe du présent règlement;
- f) dans le cas des hélicoptères, outre les exigences visées aux points a) à d), satisfaire aux exigences en matière d'expérience énoncées dans le tableau 2 de l'annexe du présent règlement.

## Article 6

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

Pour la validation de licences de pilote privé avec qualification au vol aux instruments ou de licences de pilote commercial («CPL») et de licences de pilote de ligne («ATPL») avec qualification de vol aux instruments pour lesquelles le pilote n'a l'intention d'exercer que les privilèges de pilote privé, les titulaires satisfont à l'ensemble des 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 l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011;

- b) démontrer qu'ils connaissent le droit aérien, les codes météorologiques aéronautiques, la préparation du vol et les performances de vol (IR), ainsi que les performances humaines;
- c) démontrer une compétence linguistique conformément au point FCL.055 de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011;
- d) détenir au moins un certificat médical valide de classe 2 délivré conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago;
- e) avoir une expérience minimale d'au moins 100 heures de vol aux instruments en tant que commandant de bord («PIC») dans la catégorie d'aéronef pertinente.

#### Article 7

### **Licences de pilote pour des activités non commerciales sans qualification au vol aux instruments**

Pour la validation 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, les titulaires satisfont à l'ensemble des exigences suivantes:

- a) démontrer qu'ils connaissent le droit aérien et les performances humaines;
- b) réussir l'examen pratique de la licence de pilote privé («PPL») tel que décrit au point FCL.235 de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011;
- c) remplir les exigences de la sous-partie H de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 en matière de délivrance d'une qualification de type ou de classe, pertinente par rapport aux privilèges de la licence détenue;
- d) détenir au moins un certificat médical valide de classe 2 délivré conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago;
- e) démontrer une compétence linguistique conformément au point FCL.055 de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011;
- f) avoir une expérience minimale d'au moins 100 heures en tant que pilote dans la catégorie d'aéronef pertinente.

#### Article 8

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

1. Nonobstant les dispositions des articles précités, dans le cas de vols pour les aviateurs, une autorité compétente d'un État membre peut 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 des 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;
- b) être employé, directement ou indirectement, par un aviateur ou une autorité de l'aviation.

Dans ce cas, les privilèges du titulaire sont limités par l'autorité compétente à l'exécution de l'instruction au vol et les essais en vol pour la délivrance initiale des qualifications de type, à la supervision de vols de ligne initiaux par les pilotes des opérateurs, à l'exécution des vols de livraison ou de convoyage, les vols de ligne initiaux, des démonstrations en vol ou des vols d'essai, comme il convient pour les tâches prévues au présent paragraphe.

2. Par dérogation aux articles 4 à 7, une autorité compétente d'un État membre peut, pour les vols de compétition ou pour les vols de démonstration d'une durée limitée, valider une licence délivrée par un pays tiers permettant au titulaire d'exercer les privilèges d'une PPL tels que spécifiés à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011, une licence de pilote de ballon (BPL) telle que spécifiée à l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 ou une licence de pilote de planeur (SPL) telle que spécifiée à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976, pour autant que toutes les exigences suivantes soient respectées:

- a) avant la manifestation, l'organisateur des vols de compétition ou de démonstration fournit 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;
- b) le candidat est 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.

3. Par dérogation aux dispositions des articles 4 à 7, une autorité compétente d'un État membre peut valider une licence équivalente à l'une de celles visées au paragraphe 2 et délivrée conformément aux exigences de l'annexe 1 de la convention de Chicago par un pays tiers pour une durée maximale de 28 jours par année civile pour des tâches non commerciales spécifiques, pour autant que le candidat remplisse toutes les conditions 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;
- b) avoir effectué au moins un vol de familiarisation avec un instructeur qualifié avant d'accomplir les tâches spécifiques de durée limitée.

### SECTION 3

#### CONVERSION DE LICENCES

##### *Article 9*

#### Conditions de conversion des licences

1. L'autorité compétente d'un État membre peut convertir une licence pour la catégorie d'aéronef concernée en une PPL conformément à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 avec qualification de classe ou de type monopilote, en une BPL conformément à l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395, ou en une SPL conformément à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976, lorsque la licence initiale est délivrée par un pays tiers conformément aux exigences de l'annexe 1 de la convention de Chicago et que la licence est:

- a) soit une licence équivalente aux licences visées au paragraphe 1;
- b) soit une CPL ou une ATPL.

2. Le titulaire de la licence à convertir satisfait 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 l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011, à l'annexe III (partie BFCL) du règlement (UE) 2018/395 ou à l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976;
- c) satisfaire aux exigences pour la délivrance de la qualification de classe ou de type pertinente, conformément à la sous-partie H;
- d) détenir un certificat médical, tel que requis et délivré conformément à l'annexe IV (partie MED) du règlement (UE) n° 1178/2011;
- e) démontrer une compétence linguistique conformément au point FCL.055 de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011;
- f) avoir à son actif au moins 100 heures de vol en tant que pilote.

### SECTION 4

#### RECONNAISSANCE DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE

##### *Article 10*

#### Conditions d'acceptation des qualifications de classe et de type

Une qualification de classe ou de type valide figurant sur une licence délivrée par un pays tiers peut être insérée dans une licence délivrée conformément à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011, à condition 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 ledit type.

*Article 11*

**Modification du règlement (UE) n° 1178/2011**

Le règlement (UE) n° 1178/2011 est modifié comme suit:

- a) l'article 8 est supprimé;
- b) l'annexe III est supprimée.

*Article 12*

**Entrée en vigueur et mise en application**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 4 mars 2020.

*Par la Commission*  
*La présidente*  
Ursula VON DER LEYEN

## ANNEXE

**Conditions de validation de licences délivrées par ou au nom de pays tiers**

Tableau 1

**Exigences en matière d'expérience pour les avions**

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)
MPL	> 1 500 en tant que copilote sur avions multipilotes en fonction des exigences opérationnelles	Transport aérien commercial sur avions multipilotes en tant que copilote	(ba)
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)
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 heures sur avions, dont 200 heures dans la fonction pour laquelle la validation est souhaitée et 50 heures 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)	> 1 500 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.

Tableau 2

**Exigences en matière d'expérience pour les hélicoptères**

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 valide	> 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)

Licence détenue	Nombre total d'heures de vol d'expérience	Privilèges	
(1)	(2)	(3)	
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.