

**DÉCISION DE LA COMMISSION****du 6 février 2014****autorisant la Suède et le Royaume-Uni à déroger à certaines règles communes en matière de sécurité aérienne conformément à l'article 14, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil***[notifiée sous le numéro C(2014) 559]***(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2014/69/UE)

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 <sup>(1)</sup>, et notamment son article 14, paragraphe 6,

considérant ce qui suit:

- (1) Plusieurs États membres ont sollicité l'autorisation de déroger aux règles communes en matière de sécurité aérienne transposées en règles de mise en œuvre du règlement (CE) n° 216/2008. Conformément à l'article 14, paragraphe 6, de ce règlement, les services de la Commission ont examiné la nécessité des dérogations demandées et le niveau de protection en résultant, sur la base de recommandations de l'AESA. La Commission a conclu que les modalités modifiées procureraient un niveau de protection équivalent à celui atteint par l'application des règles communes en matière de sécurité aérienne, sous réserve du respect de certaines conditions. L'évaluation de chaque dérogation et les conditions attachées à leur application sont décrites dans des annexes distinctes accompagnant la présente décision autorisant ces dérogations.
- (2) Conformément à l'article 14, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 216/2008, une dérogation accordée à un État membre est notifiée à tous les États membres, qui ont également la possibilité d'appliquer cette dérogation. Il convient donc que tous les États membres soient destinataires de la présente décision. La description de chaque dérogation, ainsi que des conditions s'y attachant, devrait

être de nature à permettre aux autres États membres d'appliquer la mesure en question lorsqu'ils se trouvent dans la même situation, sans qu'il soit nécessaire d'obtenir un nouvel agrément de la Commission. Il convient néanmoins que les États membres notifient l'application de dérogations, celles-ci pouvant produire des effets en dehors de l'État membre concerné.

- (3) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité de l'Agence européenne de la sécurité aérienne,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

Les gouvernements de la Suède et du Royaume-Uni peuvent accorder des agréments dérogeant à certaines règles de mise en œuvre du règlement (CE) n° 216/2008, selon les modalités définies dans les annexes de la présente décision.

*Article 2*

Tous les États membres ont la possibilité d'appliquer les mesures visées à l'article 1<sup>er</sup>, selon les modalités définies dans les annexes de la présente décision. Les États membres en informent la Commission, l'Agence et les autorités aéronautiques nationales.

*Article 3*

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 6 février 2014.

*Par la Commission*

Siim KALLAS

*Vice-président*

<sup>(1)</sup> JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

## ANNEXE I

**Dérogation par le Royaume-Uni au règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission <sup>(1)</sup> en ce qui concerne les privilèges d'un instructeur sur entraîneur synthétique de vol (SFI)**

## 1. DESCRIPTION DE LA DEMANDE

Le paragraphe FCL.905.SFI, point a), de la partie FCL dispose que les privilèges d'un SFI consistent à dispenser une instruction au vol sur entraîneur synthétique de vol, dans la catégorie d'aéronef concernée, pour: a) la délivrance, la prorogation et le renouvellement d'une IR, pour autant qu'il soit ou ait été titulaire d'une IR dans la catégorie correspondante d'aéronef et ait suivi un cours de formation IRI.

Par une lettre reçue par la Commission le 27 novembre 2012, le gouvernement du Royaume-Uni a notifié à la Commission et à l'AESA son intention de déroger au paragraphe FCL.905.SFI, point a), du règlement (UE) n° 1178/2011 (règlement sur le personnel navigant) en se fondant sur l'article 14, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 216/2008 (règlement de base).

Le Royaume-Uni a proposé de séparer l'exigence relative au cours de formation IRI et au privilège consistant à dispenser une instruction pour l'obtention d'une IR initiale des autres exigences pour le SFI et de permettre aux SFI qui n'ont pas suivi de cours de formation IRI d'assurer des formations en vue de la prorogation ou du renouvellement de l'IR spécifique par type d'aéronef.

## 2. ÉVALUATION DE LA DEMANDE

## 2.1. Nécessité

Actuellement, il n'y a pas suffisamment d'instructeurs de vol qualifiés pour assurer les cours de formation IRI et il n'existe pas assez de formations IRI agréées pour permettre aux candidats SFI d'acquérir la qualification. L'autorité compétente du Royaume-Uni a souligné que l'obligation de suivre un cours de formation IRI crée une charge involontaire en raison du nombre insuffisant d'instructeurs de vol. Il peut y être remédié en autorisant les SFI qui n'ont pas suivi le cours de formation IRI à assurer la formation pour la prorogation ou le renouvellement de l'IR spécifique par type d'aéronef. L'Agence a estimé que le Royaume-Uni avait suffisamment démontré la nécessité de déroger aux exigences du paragraphe FCL.905.SFI.

## 2.2. Équivalence du niveau de protection

Selon les termes actuels de la partie FCL, l'obligation de suivre le cours de formation IRI est une disposition générale applicable à tous les privilèges d'instruction du SFI en ce qui concerne l'IR. Elle s'applique donc aussi bien aux privilèges consistant à dispenser une instruction pour la prorogation ou le renouvellement de l'IR spécifique par type d'aéronef qu'aux privilèges supplémentaires consistant à dispenser une instruction en vue de la délivrance initiale d'une IR.

Le Royaume-Uni a souligné que le projet de dérogation assure un niveau de protection équivalent car ladite dérogation rétablirait la norme JAR-FCL.

De plus, le Royaume-Uni a proposé de restreindre l'obligation de suivre le cours de formation IRI au seul privilège consistant à dispenser une instruction pour l'obtention d'une IR initiale et de limiter les privilèges des SFI qui n'ont pas suivi ce cours de formation à la prorogation ou au renouvellement d'une qualification de type comprenant l'IR spécifique par type d'aéronef. Pour que le SFI soit autorisé à assurer cette formation sans avoir suivi dans son intégralité le cours de formation IRI, le Royaume-Uni propose d'exiger la réussite, au cours des douze derniers mois, d'un contrôle de compétences pour le type d'aéronef, y compris la qualification de vol aux instruments. Un SFI possédant cette qualification sans avoir suivi dans son intégralité le cours de formation IRI ne dispense pas d'instruction pour la délivrance initiale d'une qualification de vol aux instruments ou pour la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de vol aux instruments qui n'est pas associée à la prorogation ou au renouvellement d'une qualification de type.

L'Agence, après avoir examiné la demande de dérogation modifiée, a conclu que le Royaume-Uni affirme à raison que les privilèges du SFI ont été modifiés dans la partie FCL par rapport à la norme JAR-FCL. La nouvelle exigence consistant à demander au SFI de suivre un cours de formation IRI si une instruction au vol est effectuée pour l'IR est une condition supplémentaire qui a été ajoutée car elle était considérée comme nécessaire à l'extension des privilèges.

<sup>(1)</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).

L'Agence souscrit à l'analyse du Royaume-Uni estimant que la dérogation proposée prévoit un niveau de protection équivalent à celui atteint par l'application de la partie FCL, car elle ne permettra pas à ce groupe spécifique de SFI d'assurer des formations pour le renouvellement et la prorogation d'une IR générale sans avoir participé à un cours de formation IRI, mais uniquement pour la prorogation ou le renouvellement de l'IR spécifique par type d'aéronef.

3. DESCRIPTION DE LA DÉROGATION

Le Royaume-Uni peut, par dérogation au paragraphe FCL.905.SFI, point a), du règlement (UE) n° 1178/2011, autoriser les SFI à dispenser une formation pour la prorogation ou le renouvellement de l'IR spécifique par type d'aéronef sans avoir suivi le cours de formation IRI.

4. CONDITIONS ATTACHÉES À L'APPLICATION DE LA DÉROGATION

Un SFI possédant cette qualification n'assure pas de formation pour le renouvellement et la prorogation d'une IR générale sans avoir participé à un cours de formation IRI.

5. APPLICABILITÉ GÉNÉRALE DE LA DÉROGATION

Tous les États membres peuvent appliquer cette dérogation pour autant que les conditions décrites au point 4 soient remplies.

---

## ANNEXE II

**Dérogation par le Royaume-Uni au règlement (UE) n° 1178/2011 en ce qui concerne les privilèges d'un examinateur sur système synthétique de vol (SFE)**

## 1. DESCRIPTION DE LA DEMANDE

Le paragraphe FCL.1005.SFE, point a) 2), dispose que les privilèges d'un SFE pour avions ou aéronefs à sustentation motorisée consistent à conduire dans un FFS: [...] des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR, pour autant que le SFE satisfasse aux exigences du paragraphe FCL.1010.IRE pour la catégorie applicable d'aéronef.

Par une lettre reçue par la Commission le 27 novembre 2012, le gouvernement du Royaume-Uni a notifié à la Commission et à l'AESA son intention de déroger au paragraphe FCL.1005.SFE, point a) 2), du règlement (UE) n° 1178/2011 (règlement sur le personnel navigant) en se fondant sur l'article 14, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 216/2008 (règlement de base).

Le Royaume-Uni a proposé de créer une nouvelle catégorie de SFE possédant des privilèges consistant à faire passer des examens en vue de la prorogation et du renouvellement d'une IR en association avec une qualification de type, en séparant l'exigence relative à l'IR/IRE des autres exigences applicables au SFE et en limitant les privilèges à la prorogation ou au renouvellement d'une qualification de type comprenant l'IR spécifique par type d'aéronef.

## 2. ÉVALUATION DE LA DEMANDE

## 2.1. Nécessité

Actuellement, il n'y a pas suffisamment de cours de formation agréés pour permettre aux candidats SFE d'acquérir la qualification. Le Royaume-Uni a souligné que cette exigence créera une charge involontaire, faute de ressources actuelles possédant une formation adéquate. Il peut y être remédié en autorisant les SFE qui n'ont pas satisfait aux exigences relatives à l'IRE de procéder à des contrôles de compétences pour la prorogation et le renouvellement de l'IR spécifique par type d'aéronef. L'Agence a estimé que le Royaume-Uni avait suffisamment démontré la nécessité de déroger aux exigences du paragraphe FCL.1005.SFE.

## 2.2. Équivalence du niveau de protection

Le Royaume-Uni a expliqué son intention de dérogation en se référant à l'exigence JAR-FCL équivalente, ayant constaté un changement en ce qui concerne les privilèges de cette catégorie d'examineurs et les conditions à remplir par le candidat. Le Royaume-Uni a souligné que, sous le régime des JAR, beaucoup d'autorités nationales permettaient à l'examineur sur système synthétique de vol (SFE) de faire passer des examens pour la prorogation ou le renouvellement des privilèges de vol aux instruments associés à la qualification de type, c'est-à-dire la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de type combinée avec la qualification de vol aux instruments (IR) spécifique par type d'aéronef. Les SFE n'étaient pas autorisés à faire passer d'examens pour l'IR générale non spécifique par type d'aéronef ou pour l'octroi initial des privilèges IR spécifiques par type d'aéronef.

Le Royaume-Uni a également précisé que, compte tenu du renforcement des privilèges du SFE, la partie FCL impose aux SFE l'obligation d'avoir satisfait aux exigences applicables à l'examineur de qualification de vol aux instruments (IRE), y compris l'obligation d'être titulaire d'une autorisation d'instructeur de qualification aux instruments (IRI). Selon les termes actuels de la partie FCL, cette exigence est un prérequis général et s'applique donc à tous les privilèges des SFE en matière d'examen pour la qualification de vol aux instruments. Elle s'applique aussi bien aux privilèges pour la prorogation ou le renouvellement d'IR spécifiques par type d'aéronef qu'aux nouveaux privilèges consistant à faire passer des examens pour l'octroi initial de toute IR.

Le Royaume-Uni a souligné que le projet de dérogation assure un niveau de protection équivalent car ladite dérogation rétablirait la norme JAR-FCL.

Après avoir examiné la demande de dérogation, l'Agence a conclu que le Royaume-Uni affirmait à raison que l'exigence du paragraphe FCL.1005.SFE ne prévoyait pas, pour le SFE, de privilège consistant à faire passer un examen pratique pour la délivrance initiale d'une IR dans un FFS, mais était limitée à la prorogation et au renouvellement de l'IR [voir le point a) 2)]. De plus, le Royaume-Uni a signalé à juste titre que, sous le régime JAR-FCL, le privilège du SFE l'autorisait à effectuer des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement de l'IR. Le Royaume-Uni a également affirmé avec raison que, sous le régime JAR-FCL, le SFE n'était pas tenu de satisfaire aussi aux exigences relatives à l'IRE/IRI. Il est exact que les privilèges du SFE ont été modifiés par rapport à la norme JAR-FCL.

Afin de conférer au SFE le privilège de faire passer des examens en vue de la prorogation ou du renouvellement d'une qualification de type et d'une IR combinées sans avoir satisfait aux exigences relatives à l'IRE, le Royaume-Uni a proposé d'imposer au SFE la réussite, au cours des douze derniers mois, d'un contrôle de compétences pour le type d'aéronef comprenant la qualification de vol aux instruments. Un SFE possédant cette qualification ne fait pas passer d'examens pour la délivrance initiale d'une qualification de vol aux instruments, ni pour la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de vol aux instruments qui ne sont pas associés à la prorogation ou au renouvellement d'une qualification de type.

Sur la base des éléments examinés, l'Agence souscrit à l'analyse du Royaume-Uni estimant que la dérogation proposée assure un niveau de protection équivalent à celui atteint par l'application de la partie FCL car elle ne permettra pas à ce groupe spécifique de SFE de faire passer des examens pour le renouvellement et la prorogation d'une IR sans avoir participé à un cours de formation IRI mais le permettra pour la prorogation ou le renouvellement de l'IR spécifique par type d'aéronef.

### 3. DESCRIPTION DE LA DÉROGATION

Le Royaume-Uni peut, par dérogation au paragraphe FCL.1005.SFE, point a) 2), du règlement (UE) n° 1178/2011, permettre aux SFE d'effectuer des contrôles de compétences pour la prorogation et le renouvellement de l'IR spécifique par type d'aéronef sans avoir satisfait aux exigences applicables à l'examineur de qualification de vol aux instruments (IRE), y compris l'obligation d'être titulaire d'une autorisation d'instructeur de qualification aux instruments (IRI).

### 4. CONDITIONS ATTACHÉES À L'APPLICATION DE LA DÉROGATION

Un SFE possédant cette qualification ne fait pas passer d'examens pour la délivrance initiale d'une qualification de vol aux instruments, ni pour la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de vol aux instruments qui ne sont pas associés à la prorogation ou au renouvellement d'une qualification de type.

### 5. APPLICABILITÉ GÉNÉRALE DE LA DÉROGATION

Tous les États membres peuvent appliquer cette dérogation pour autant que les conditions décrites au point 4 soient remplies.

---

## ANNEXE III

**Dérogation par le Royaume-Uni au règlement (UE) n° 1178/2011 en ce qui concerne les privilèges restreints d'un instructeur sur entraîneur synthétique de vol (SFI) et les moyens de lever ces restrictions**

## 1. DESCRIPTION DE LA DEMANDE

Le paragraphe FCL.910.SFI, point b), dispose que, pour l'extension des privilèges du SFI à des simulateurs représentant d'autres types d'aéronefs, le SFI doit être évalué par un examinateur de qualification de type (TRE). La partie FCL ne permet pas à un SFE qui est qualifié sur le type d'aéronef de faire passer l'examen visant à ajouter un type d'aéronef supplémentaire aux privilèges du SFI.

Par lettre reçue le 27 novembre 2012, le gouvernement du Royaume-Uni a notifié à la Commission et à l'AESA son intention de déroger au paragraphe FCL.910.SFI, point b), du règlement (UE) n° 1178/2011 (règlement sur le personnel navigant) en se fondant sur l'article 14, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 216/2008 (règlement de base).

Le Royaume-Uni a sollicité cette dérogation afin de permettre au SFE de faire passer des examens excédant le seul cadre de la délivrance initiale de la qualification SFI et d'étendre les privilèges de manière à permettre au SFE d'évaluer le SFI pour tout autre type d'aéronef.

## 2. ÉVALUATION DE LA DEMANDE

## 2.1. Nécessité

Il est nécessaire non seulement de permettre au SFE de faire passer des examens pour la délivrance initiale de la qualification SFI mais également d'étendre les privilèges de manière à permettre au SFE d'évaluer le SFI pour tout autre type d'aéronef, faute de quoi le secteur se verrait imposer une charge inutile par manque de personnel qualifié. L'Agence a approuvé la justification fournie par le Royaume-Uni sur la nécessité d'accorder cette dérogation.

## 2.2. Équivalence du niveau de protection

Le Royaume-Uni a justifié son intention de dérogation en indiquant qu'il n'y aurait pas d'effet négatif sur le niveau de protection à la suite de cette extension des privilèges.

Sur la base des éléments examinés, l'Agence a souscrit à l'analyse du Royaume-Uni estimant que le projet de dérogation assurait un niveau de protection équivalent, étant donné que la partie FCL permettait déjà au SFE d'évaluer le SFI pour le type d'aéronef concerné par la délivrance initiale de la qualification SFI.

## 3. DESCRIPTION DE LA DÉROGATION

Le Royaume-Uni peut déroger au paragraphe FCL.910.SFI, point b), du règlement (UE) n° 1178/2011 en ne permettant pas seulement au SFE de faire passer des examens en vue de la délivrance initiale de la qualification SFI mais en lui conférant également le privilège de faire passer des examens aux SFI pour d'autres types d'aéronefs.

## 4. CONDITIONS ATTACHÉES À L'APPLICATION DE LA DÉROGATION

Les privilèges du SFI peuvent être étendus à d'autres entraîneurs synthétiques de vol représentant d'autres types d'aéronefs de la même catégorie lorsque le titulaire a:

- accompli de manière satisfaisante la partie relative au simulateur de vol du cours de qualification de type pertinent, et
- dispensé, pendant l'intégralité d'un cours de qualification de type, au moins trois heures d'instruction relevant des tâches d'un SFI sur le type applicable, sous la supervision et à la satisfaction d'un TRE ou SFE qualifié à cet effet.

## 5. APPLICABILITÉ GÉNÉRALE DE LA DÉROGATION

Tous les États membres peuvent appliquer cette dérogation pour autant que les conditions décrites au point 4 soient remplies.

## ANNEXE IV

**Dérogation par le Royaume-Uni au règlement (UE) n° 1178/2011 en ce qui concerne les privilèges et conditions applicables à l'instructeur sur entraîneur synthétique de vol (SFI)**

## 1. DESCRIPTION DE LA DEMANDE

Le paragraphe FCL.905.SFI de l'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011 établit les privilèges de l'instructeur sur entraîneur synthétique de vol (SFI) et ne permet pas à ce dernier de dispenser une instruction destinée aux candidats à la qualification SFI. La partie FCL réserve le privilège de dispenser cette instruction aux seuls titulaires d'une qualification d'instructeur de qualification de type (TRI), pour autant qu'ils possèdent au moins trois ans d'expérience en tant que TRI [FCL.905.TRI, point b)].

Par lettre du 27 novembre 2012, le gouvernement du Royaume-Uni a notifié à la Commission et à l'AESA son intention de déroger à cette disposition du règlement (UE) n° 1178/2011 (règlement sur le personnel navigant) en se fondant sur l'article 14, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 216/2008.

Le Royaume-Uni a proposé d'accorder aux titulaires d'une qualification SFI le privilège de dispenser une instruction pour les candidats à une qualification SFI sans remplir l'obligation de posséder au moins trois ans d'expérience en tant que TRI.

## 2. ÉVALUATION DE LA DEMANDE

## 2.1. Nécessité

Le Royaume-Uni a fait savoir qu'il interprétait dans le passé les JAR-FCL comme habilitant les SFI à dispenser des formations SFI après avoir pris part à un cours de formation spécifique suivi d'une évaluation des compétences. Le Royaume-Uni a en outre expliqué que, depuis la mise en œuvre de la partie FCL et l'introduction d'un libellé plus spécifique, le privilège de dispenser une instruction à des candidats à une qualification SFI est réservé aux seuls instructeurs de qualification de type (TRI) possédant trois ans d'expérience en tant que TRI. Au Royaume-Uni, de nombreux SFI certifiés par le Royaume-Uni et dont le travail consiste à instruire des candidats à une qualification SFI sont dans l'impossibilité de satisfaire à l'exigence leur imposant d'acquiescer le statut de TRI possédant trois ans d'expérience. Ils ne seront donc pas en mesure de conserver leurs fonctions d'instructeur dispensant des formations SFI. Le Royaume-Uni a en outre précisé que beaucoup de SFI actuels ne rempliraient pas les exigences de qualification TRI pour des raisons médicales.

Après évaluation de la situation effective, le Royaume-Uni a conclu que le nombre de TRI existant est insuffisant pour dispenser une instruction à un nombre suffisant de candidats à une qualification SFI et pour répondre aux besoins de formation du secteur. Il en résultera une pénurie d'instructeurs qualifiés pour assurer cette formation, ce qui perturberait gravement la formation des pilotes, notamment dans le secteur des aéronefs d'entreprise/d'affaires. Il est donc nécessaire d'accorder aux SFI qui ne remplissent pas la condition des trois ans d'expérience en tant que TRI le privilège de dispenser une instruction pour les candidats SFI. L'Agence a accepté la justification fournie par le Royaume-Uni quant à la nécessité de cette dérogation.

## 2.2. Équivalence du niveau de protection

Le Royaume-Uni a également détecté une contradiction dans la partie FCL, dans la mesure où l'examineur sur entraîneur synthétique de vol (SFE), qui doit être titulaire d'une qualification SFI, aura le privilège de procéder à des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification SFI mais, dans le même temps, ne sera pas autorisé à dispenser d'instruction à ces SFI. Le fait qu'un SFE, qui est également SFI, ne puisse pas dispenser d'instruction à un pilote en vue de la qualification SFI mais puisse faire passer des examens aux SFI est considéré comme contradictoire dans la partie FCL parce que, sous le régime de la partie FCL, tous les examinateurs possèdent le privilège de dispenser une instruction pour les certificats, qualifications et autorisations dont ils sont habilités à faire passer les examens.

La partie FCL correspond aux JAR-FCL dans la mesure où l'instruction des candidats à une qualification SFI était censée être dispensée seulement par des TRI. Après réexamen des propositions relatives à la manière dont le Royaume-Uni a l'intention d'assurer la qualification des SFI en vue de cette tâche, l'Agence a souscrit à l'analyse du Royaume-Uni selon laquelle le projet de dérogation assure un niveau de protection équivalent à celui atteint par l'application de la partie FCL, en particulier grâce aux exigences supplémentaires en matière de formation et de contrôle proposées par le Royaume-Uni.

Il convient de souligner cependant que le Royaume-Uni prévoit d'étendre cette formation spécifique pour formateurs aux TRI qui souhaitent dispenser ces formations. Étant donné que la partie FCL confère déjà ce privilège aux TRI qui souhaitent dispenser une instruction en vue d'une qualification SFI s'ils remplissent l'exigence relative aux trois ans d'expérience, cette formation spécifique pour formateurs n'est pas requise pour les TRI. Ces cours doivent donc être réservés aux seuls SFI.

3. DESCRIPTION DE LA DÉROGATION

Le Royaume-Uni peut, par dérogation au paragraphe FCL.905.SFI, accorder aux SFI qui ne satisfont pas à l'exigence des trois ans d'expérience minimum en tant que TRI le privilège de dispenser une instruction pour les candidats SFI.

4. CONDITIONS ATTACHÉES À L'APPLICATION DE LA DÉROGATION

Les SFI en question doivent justifier d'au moins trois ans d'expérience dans la formation en tant que SFI, suivre une formation spécifique pour formateurs SFI de deux jours assurée par un formateur SFI et réussir une évaluation de leurs compétences.

5. APPLICABILITÉ GÉNÉRALE DE LA DÉROGATION

Tous les États membres peuvent appliquer cette dérogation pour autant que les conditions imposées soient remplies.

---

## ANNEXE V

**Dérogation par le Royaume-Uni au règlement (UE) n° 1178/2011 en ce qui concerne la prorogation et le renouvellement d'une qualification de vol aux instruments (IR)**

## 1. DESCRIPTION DE LA DEMANDE

Le paragraphe FCL.625, points c) et d), de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 est libellé comme suit:

«c) Renouvellement. Si une IR a expiré, les candidats devront, pour renouveler leurs privilèges:

- 1) suivre une formation de remise à niveau auprès d'un ATO pour atteindre le niveau de compétences requis pour réussir la rubrique de l'examen pratique relative au vol aux instruments, en vertu de l'appendice 9 à la présente partie; et
- 2) effectuer un contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 à la présente partie, dans la catégorie pertinente d'aéronef.

d) Si l'IR n'a pas été prorogée ou renouvelée dans les 7 ans qui précèdent, le titulaire sera tenu de satisfaire à nouveau aux examens théorique et pratique de l'IR.»

Par lettre du 18 mars 2013, le gouvernement du Royaume-Uni a notifié à la Commission et à l'AESA son intention de déroger à cette disposition du règlement (UE) n° 1178/2011 en se fondant sur l'article 14, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 216/2008.

## 2. ÉVALUATION DE LA DEMANDE

## 2.1. Nécessité

Il est nécessaire de permettre aux titulaires de licences délivrées conformément à la partie FCL qui possèdent une qualification de vol aux instruments conforme aux normes de l'OACI sur une licence délivrée par un pays tiers de conserver leurs privilèges sans devoir représenter les examens théoriques. Le règlement sur le personnel navigant ne régit pas cette situation qui crée une charge inutile pour les titulaires de licence.

## 2.2. Équivalence du niveau de protection

Le Royaume-Uni estime que les exigences du paragraphe FCL.625, point d), ont été créées pour le cas où un titulaire de licence cesserait de voler selon les règles de vol aux instruments (IFR) pendant sept ans. La règle ne tient pas compte de la possibilité que le titulaire de licence ait effectué des vols en IFR sous le couvert d'une IR détenue sur une licence délivrée par un pays tiers au cours de ladite période de sept ans, qui a été renouvelée au cours de cette période et qui est donc en cours de validité.

Après examen de la demande de dérogation, l'Agence estime, à l'instar du Royaume-Uni, qu'il est disproportionné d'exiger d'un pilote, lorsqu'il possède une IR récente, ou récemment arrivée à expiration, conforme à l'annexe 1 de l'OACI et délivrée par un pays tiers, de représenter les examens théoriques nécessaires pour obtenir le renouvellement d'une IR européenne caduque depuis plus de sept ans; c'est-à-dire qu'il n'y a pas lieu d'appliquer les mêmes exigences à un pilote possédant une expérience récente de vol en IFR qu'à un pilote qui n'a pas effectué de vol en IFR depuis plus de sept ans.

L'Agence est d'accord avec le raisonnement avancé par le Royaume-Uni. La règle ne tient pas compte de la possibilité que le titulaire de licence ait effectué des vols en IFR sous le couvert d'une IR détenue sur une licence délivrée par un pays tiers au cours de la période de sept ans en question, qui a été renouvelée au cours de cette période et qui est donc en cours de validité. Le projet de dérogation concernerait les titulaires de licences délivrées conformément à la partie FCL comprenant l'IR conforme aux normes de l'OACI. Si, après un certain temps, ces pilotes arrêtaient de voler sous le couvert de cette licence mais continuaient de voler sous celui d'une licence conforme à l'OACI délivrée par un pays tiers et comprenant une IR, et qu'ils sollicitaient ensuite le renouvellement de leur IR sur la licence européenne, ils devraient uniquement remplir les critères de prorogation visés au paragraphe FCL.625, point b), sur la base de l'IR actuelle et en cours de validité délivrée par le pays tiers. Cela signifie que le titulaire de la qualification devrait se soumettre au contrôle de compétences, mais ne serait pas tenu de suivre une formation ou de représenter les examens théoriques. Dans le cas d'un pilote ayant détenu une IR d'un pays tiers qui n'est plus en cours de validité mais a été prorogée ou renouvelée au cours des sept ans qui précèdent, le titulaire de la qualification devra satisfaire aux exigences de renouvellement inscrites au paragraphe FCL.625, point c), mais ne sera pas non plus tenu de représenter les examens théoriques. L'Agence considère que ces modalités offrent un niveau de sécurité équivalent à celui offert par la partie FCL.

## 3. DESCRIPTION DE LA DÉROGATION

Le Royaume-Uni peut, par dérogation au paragraphe FCL.625, points c) et d), de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011, permettre aux titulaires de licences délivrées conformément à la partie FCL de conserver leurs privilèges au titre d'une IR détenue sur une licence délivrée par un pays tiers sans avoir à représenter les examens théoriques.

---

4. CONDITIONS ATTACHÉES À L'APPLICATION DE LA DÉROGATION

Cette dérogation s'applique aux titulaires de licences délivrées conformément à la partie FCL pour autant qu'ils possèdent une IR détenue sur une licence délivrée par un pays tiers et conforme aux normes de l'OACI.

5. APPLICABILITÉ GÉNÉRALE DE LA DÉROGATION

Tous les États membres peuvent appliquer cette dérogation pour autant que les conditions décrites au point 4 soient remplies.

---

## ANNEXE VI

**Dérogation par la Suède au règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission <sup>(1)</sup> en ce qui concerne les dispositions en vigueur relatives à la délivrance des certificats de navigabilité des aéronefs importés**

## 1. DESCRIPTION DE LA DEMANDE

Conformément au point 21A.174 b) 3) ii) de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012, chaque demande de certificat de navigabilité, dans le cas d'un aéronef importé d'un pays tiers, doit inclure une attestation par l'autorité compétente de l'État dans lequel l'aéronef est, ou était, immatriculé, reflétant l'état de navigabilité de l'aéronef figurant sur son registre au moment du transfert.

Par lettre du 24 janvier 2011, l'Agence suédoise des transports a notifié à la Commission et à l'AESA son intention de déroger aux dispositions du règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission <sup>(2)</sup> [abrogé par le règlement (UE) n° 748/2012] et de supprimer l'obligation d'inclure une telle attestation.

## 2. ÉVALUATION DE LA DEMANDE

## 2.1. Nécessité

La Suède a justifié la nécessité de déroger à cette règle en faisant valoir que, dans certains cas, cette attestation est inexistante et impossible à obtenir.

## 2.2. Équivalence du niveau de protection

L'intention dont procède l'exigence relative à l'attestation par l'autorité compétente de l'État dans lequel l'aéronef est, ou était, immatriculé, reflétant l'état de navigabilité de l'aéronef figurant sur son registre au moment du transfert lorsqu'un aéronef est importé dans un pays membre de l'AESA, est de permettre à l'État importateur de vérifier que l'aéronef est conforme à une définition de type approuvée selon un certificat de type de l'AESA, que tout certificat de type supplémentaire, toute modification ou toute réparation ont été agréés conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012 et que les consignes de navigabilité applicables ont été mises en œuvre.

La mesure proposée par le gouvernement suédois, qui consiste à supprimer l'obligation d'inclure une telle attestation, peut assurer un niveau de protection équivalent à celui prescrit par les règles de mise en œuvre applicables inscrites à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012 en ce qui concerne les documents nécessaires à la délivrance d'un certificat de navigabilité pour un aéronef usagé importé d'un État non membre de l'Union européenne pour autant que d'autres moyens soient utilisés pour obtenir les garanties requises. Ces moyens sont décrits au point 4.

## 3. DESCRIPTION DE LA DÉROGATION

La Suède peut accepter les demandes de certificat de navigabilité, dans le cas d'un aéronef importé d'un pays tiers, sans attestation de l'autorité compétente de l'État dans lequel l'aéronef est ou a été immatriculé, reflétant l'état de navigabilité de l'aéronef figurant sur son registre au moment du transfert.

Cette dérogation s'applique jusqu'à l'adoption et la mise en application de la modification à apporter à la sous-partie H (certificat de navigabilité et certificats de navigabilité restreints) de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012, pour résoudre ce problème dans le cadre du mandat de réglementation RMT.0020.

## 4. CONDITIONS ATTACHÉES À L'APPLICATION DE LA DÉROGATION

L'autorité compétente examine les documents de l'aéronef et inspecte l'aéronef pour vérifier que:

- les données historiques de l'aéronef sont complètes et suffisantes pour établir la norme de production et de modification,

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 224 du 21.8.2012, p. 1).

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 243 du 27.9.2003, p. 6).

- l'aéronef a été produit en conformité avec la définition de type qui a servi de base au certificat de type de l'AESA. À cette fin, les données historiques doivent comprendre une copie du premier certificat de navigabilité ou certificat d'exportation émis pour le nouvel aéronef. À défaut, le demandeur du certificat de navigabilité peut requérir une attestation du titulaire du certificat de type approuvé par l'État de conception en ce qui concerne le statut de production,
- l'aéronef est conforme à une définition de type approuvée selon un certificat de type,
- tout certificat de type supplémentaire, toute modification ou toute réparation sont agréés conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012,
- les consignes de navigabilité applicables ont été mises en œuvre.

Enfin, l'autorité compétente doit établir que les résultats de son enquête sont cohérents avec les résultats de l'enquête de l'organisation qui procède à l'examen de navigabilité conformément à l'annexe I (partie M) du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission <sup>(1)</sup>.

#### 5. APPLICABILITÉ GÉNÉRALE DE LA DÉROGATION

Tous les États membres peuvent appliquer cette dérogation pour autant que les conditions décrites au point 4 soient remplies.

---

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 315 du 28.11.2003, p. 1).