

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2019/1747 DE LA COMMISSION**du 15 octobre 2019****modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 en ce qui concerne les exigences relatives à certains certificats et licences de membre d'équipage de conduite, les règles applicables aux organismes de formation et les autorités compétentes****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION 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 et le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ⁽¹⁾, et notamment son article 23, paragraphe 1, son article 27, paragraphe 1, et son article 62, paragraphe 14,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission ⁽²⁾ établit des modalités détaillées concernant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile.
- (2) La mise en œuvre du règlement (UE) n° 1178/2011 a fait apparaître que certaines exigences contenaient des erreurs d'ordre rédactionnel ou des ambiguïtés. Par ailleurs, plusieurs délais ou dispositions, initialement prévus pour laisser aux États membres assez de temps pour mettre leurs règles nationales en conformité avec le règlement (UE) n° 1178/2011, sont devenus caducs, ce qui a entraîné des problèmes de mise en œuvre et de clarté des règles de l'Union. Les exigences concernées devraient être clarifiées et rectifiées. Il y a lieu d'introduire de nouvelles définitions afin de garantir une mise en œuvre uniforme des dispositions.
- (3) Afin de renforcer la proportionnalité et la transparence du système réglementaire pour l'aviation générale, il convient de modifier les règles applicables aux pilotes d'aéronef léger, aux pilotes privés, aux pilotes de planeur et aux pilotes de ballon afin de prévoir l'extension des privilèges et de clarifier le contenu de la formation et des examens. En ce qui concerne l'extension des privilèges, il convient de clarifier les qualifications mer, les exigences d'expérience récente, les exigences relatives aux examens théoriques et les exigences relatives à l'obtention de crédits.
- (4) Les exigences relatives à la qualification de vol aux instruments pour les avions et les hélicoptères devraient être modifiées afin de clarifier les dispositions relatives aux connaissances théoriques et aux instructions de vol, ainsi que les exigences relatives à la prorogation et au renouvellement.
- (5) Il y a lieu de modifier les exigences relatives à la qualification de type et de classe afin de clarifier les dispositions relatives aux variantes, à la validité et au renouvellement et d'en assurer la cohérence. En outre, des modifications devraient être apportées pour clarifier les exigences relatives à la qualification de vol acrobatique, aux qualifications de remorquage de planeurs et de banderoles, à la qualification de vol de nuit et à la qualification de vol en montagne.
- (6) La mise en œuvre des règles a fait apparaître un manque de clarté de certaines des exigences applicables aux instructeurs et aux examinateurs. Par conséquent, en ce qui concerne les instructeurs, il convient de modifier les exigences relatives aux certificats d'instructeur, aux prérequis, à l'évaluation des compétences, à la validité, aux privilèges et conditions, au contenu du cours de formation, à la prorogation et au renouvellement. En ce qui concerne les examinateurs, il convient de modifier les exigences relatives aux certificats d'examineur, à la normalisation, aux prérequis, à l'évaluation des compétences, à la validité, aux privilèges et conditions, à la prorogation et au renouvellement.

⁽¹⁾ JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ 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).

- (7) Le règlement (UE) 2018/1139 prévoit que la formation et l'expérience sur des aéronefs qui ne sont pas soumis au règlement (UE) 2018/1139 [annexe I «Aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 3, point d)»] peuvent faire l'objet d'une reconnaissance aux fins de l'obtention d'une licence «partie FCL». Pour cette raison, les règles applicables aux organismes de formation et aux autorités compétentes devraient être modifiées pour permettre cette reconnaissance.
- (8) La mise en œuvre des règles relatives aux organismes de formation déclarés (DTO) ⁽³⁾ a fait apparaître la nécessité de clarifier les règles applicables afin d'assurer l'efficacité de la surveillance réglementaire des DTO. Il convient de modifier les exigences afin que la possibilité de suivre une formation auprès d'un DTO ne soit autorisée que si le DTO concerné est situé sur l'un des territoires relevant de la responsabilité des États membres en application de la convention de Chicago.
- (9) La mise en œuvre des règles relatives à la possibilité de transférer des licences «partie FCL» et les certificats médicaux associés a fait apparaître la nécessité de clarifier les responsabilités des autorités compétentes concernées et le calendrier du transfert de la responsabilité de la surveillance. Il y a donc lieu de modifier les règles pertinentes.
- (10) Les mesures prévues dans le présent règlement ont été suggérées dans l'avis n° 05/2017 émis par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne conformément à l'article 75, paragraphe 2, points b) et c), et à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139 et au cours des discussions techniques ultérieures.
- (11) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité établi par l'article 127 du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

- 1) À l'article 1^{er}, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. les différents certificats médicaux des pilotes, les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des certificats, les privilèges et responsabilités des titulaires de certificats médicaux;».
- 2) À l'article 2, les points 4), 9), 10) et 13) sont supprimés.
- 3) À l'article 4, le paragraphe 1 est supprimé.
- 4) À l'article 4, le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Nonobstant les dispositions du paragraphe 3, les titulaires d'un certificat d'instructeur de qualification de classe ou d'un certificat d'examineur qui possèdent des privilèges pour avions complexes hautes performances monopilotes obtiennent la conversion de ces privilèges en un certificat d'instructeur de qualification de type ou un certificat d'examineur pour avions monopilotes.».
- 5) L'article 5 est supprimé.
- 6) À l'article 9, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. En ce qui concerne la délivrance des licences "partie FCL" conformément à l'annexe I, les formations entamées avant la mise en application du présent règlement conformément aux JAR et procédures, sous la surveillance réglementaire d'un État membre dont la reconnaissance mutuelle a été recommandée au sein du système des autorités conjointes de l'aviation ("JAA") au regard des JAR concernés, sont intégralement portées en crédit, à condition que les formations et les contrôles aient pris fin au plus tard le 8 avril 2016 et qu'une licence "partie FCL" soit délivrée au plus tard le 1^{er} avril 2020.».

⁽³⁾ 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 à 30).

- 7) L'article 10 *bis* est modifié comme suit:
- a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- «1. Les organismes sont autorisés, conformément à l'article 24, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1139, à dispenser une formation aux pilotes participant à l'exploitation des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points b) i) et ii), du règlement (UE) 2018/1139, uniquement s'ils se sont vu délivrer par l'autorité compétente un agrément confirmant qu'ils satisfont aux exigences essentielles définies à l'annexe IV du règlement (UE) 2018/1139 et aux exigences de l'annexe VII du présent règlement. Toutefois, compte tenu de l'article 24, paragraphe 6, du règlement (UE) 2018/1139, les organismes dont le principal établissement se situe sur le territoire d'un État membre sont autorisés à dispenser la formation visée au point DTO.GEN.110 de l'annexe VIII du présent règlement sans cet agrément à l'intérieur des territoires relevant de la responsabilité des États membres en application de la convention de Chicago, s'ils ont fait une déclaration à l'autorité compétente conformément aux exigences prévues au point DTO.GEN.115 de ladite annexe et si, dans les cas requis au point DTO.GEN.230 c) de ladite annexe, l'autorité compétente a approuvé le programme de formation.»;
- b) les paragraphes 2, 3 et 4 sont supprimés.
- 8) À l'article 10 *ter*, les paragraphes 2 et 3 sont supprimés.
- 9) À l'article 10 *quater*, les paragraphes 2 et 3 sont supprimés.
- 10) À l'article 11, le paragraphe 2 est supprimé.
- 11) À l'article 11 *bis*, les paragraphes 2 et 3 sont supprimés.
- (12) À l'article 12, les paragraphes 1 *ter*, 2, 3, 5 et 6 sont supprimés.
- (13) À l'article 12, le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:
- «7. Lorsqu'un État membre fait usage des exigences prévues aux paragraphes 2 *bis* et 4, il en informe la Commission et l'Agence. La notification décrit les motifs de cette dérogation et le programme de mise en œuvre contenant les actions prévues et le calendrier qui s'y rapporte.».
- (14) L'annexe I (partie FCL), l'annexe VI (partie ARA) et l'annexe VIII (partie DTO) sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

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

Toutefois, les points 57, 58, 59 et 66 de l'annexe du présent règlement s'appliquent à partir du 21 décembre 2019.

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

Fait à Bruxelles, le 15 octobre 2019.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE

L'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011 (partie FCL) est modifiée comme suit:

1) Le paragraphe FCL.010 est modifié comme suit:

a) la définition suivante est insérée après celle d'une «exploitation angulaire»:

«Une “évaluation des compétences” désigne la démonstration des aptitudes, des connaissances et des attitudes pour la délivrance initiale, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification d'instructeur ou d'un certificat d'examineur.»;

b) la définition suivante est insérée après celle du «système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation»:

«“Piloté par seule référence aux instruments” signifie que les pilotes pilotent l'aéronef sans références visuelles extérieures, dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) simulées ou réelles.»;

c) la définition suivante est insérée après celle d'une «exploitation linéaire»:

«Un “vol de ligne sous supervision (‘Line flying under supervision’ — LIFUS)” désigne un vol de ligne effectué après un cours de formation de qualification de type sans vol approuvé ou le vol de ligne requis par un rapport de données d'adéquation opérationnelle (OSD).»;

d) la définition suivante est insérée après celle de la «nuit»:

«Les “OSD” désignent les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012.»;

e) la définition suivante est insérée après celle du «type d'aéronef»:

«Une “liste des qualifications de type et des mentions de licence” désigne une liste publiée par l'Agence sur la base des résultats de l'évaluation des OSD et contenant les classes d'avions et les types d'aéronefs aux fins de la délivrance de licences aux membres d'équipage de conduite.»;

f) la définition de la «nuit» est remplacée par le texte suivant:

«La “nuit” désigne la période située entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile ou toute autre période entre le coucher et le lever du soleil, tel que prescrit par l'autorité adéquate.»;

g) La définition des «autres dispositifs d'entraînement» est remplacée par le texte suivant:

«Les “autres dispositifs d'entraînement (‘Other Training Devices’ — OTD) désignent des dispositifs d'entraînement autres que des FSTD, qui fournissent des moyens d'entraînement quand un poste de pilotage complet n'est pas nécessaire.»;

h) la définition de «contrôle de compétences» est remplacée par le texte suivant:

«Un “contrôle de compétences” désigne une épreuve pratique d'aptitude, effectuée en vue de proroger ou de renouveler des qualifications ou des privilèges et comportant tout examen oral susceptible d'être exigé.».

2) Le paragraphe FCL.025 est modifié comme suit:

a) le point a) 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) Les candidats présenteront la totalité des examens théoriques en vue de l'obtention d'une licence ou d'une qualification spécifique sous la responsabilité de l'autorité compétente du même État membre.»;

b) le point b) est remplacé par le texte suivant:

b) «Standards de réussite

1) Un candidat sera reçu à un sujet d'examen théorique s'il atteint au moins 75 % des points alloués à ce sujet. Aucune notation négative ne sera appliquée.

2) Sauf disposition contraire dans la présente partie, un candidat a réussi l'examen théorique requis pour la licence de pilote ou la qualification appropriée, lorsqu'il a été reçu à tous les sujets d'examen théorique requis pendant une période de 18 mois, qui débute à la fin du mois calendaire au cours duquel le candidat a présenté un examen pour la première fois.

3) Si un candidat à l'examen théorique dans le cadre d'une ATPL ou à la délivrance d'une licence de pilote professionnel (CPL), d'une qualification de vol aux instruments (IR) ou d'une qualification de vol aux instruments en route (EIR) a échoué à l'un des sujets d'examen théorique après quatre tentatives ou a échoué à tous les sujets après six sessions d'examen ou au cours de la période mentionnée au point b) 2), il devra présenter à nouveau la totalité des sujets d'examen théorique.

4) Si les candidats à la délivrance d'une licence de pilote d'aéronef léger (LAPL), d'une licence de pilote privé (PPL), d'une licence de pilote de planeur (SPL) ou d'une licence de pilote de ballon (BPL) ont échoué à l'un des sujets d'examen théorique après quatre tentatives ou ont échoué à tous les sujets au cours de la période mentionnée au point b) 2), ils devront présenter à nouveau la totalité des sujets d'examen théorique.

5) Avant de présenter à nouveau les examens théoriques, les candidats devront suivre une formation complémentaire auprès d'un DTO ou d'un ATO. La durée et le champ d'application de la formation nécessaire devront être déterminés par le DTO ou l'ATO sur la base des besoins des candidats.».

3) Le paragraphe FCL.040 est remplacé par le texte suivant:

«FCL.040 Exercice des privilèges de licences

L'exercice des privilèges octroyés par une licence dépendra de la validité des qualifications qu'elle contient, le cas échéant, et de l'attestation médicale nécessaire aux privilèges exercés.».

4) Le paragraphe FCL.055 est remplacé par le texte suivant:

«FCL.055 Compétences linguistiques

a) Généralités. Les pilotes d'avions, d'hélicoptères, d'aéronefs à sustentation motorisée et de dirigeables qui doivent utiliser un radiotéléphone ne pourront exercer les privilèges de leur licence et de leurs qualifications que si leurs compétences linguistiques sont validées sur leur licence, soit pour l'anglais, soit pour la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques effectuées pendant le vol. La mention indiquera la langue, le niveau de compétences et la date de validité et elle sera obtenue conformément à une procédure établie par une autorité compétente. Le niveau de compétences minimal admissible est le niveau opérationnel (niveau 4) conformément à l'appendice 2 de la présente annexe.

b) Le candidat à une mention de compétences linguistiques fera la preuve, conformément à l'appendice 2 de la présente annexe, d'au moins un niveau opérationnel de compétences linguistiques, tant dans l'utilisation de phraséologies que dans le langage usuel, à un évaluateur certifié par une autorité compétente ou un organisme de test linguistique agréé par une autorité compétente, le cas échéant. Pour ce faire, le candidat devra faire la preuve de son aptitude à:

1) communiquer efficacement dans des échanges en phonie et en face à face;

2) s'exprimer avec précision et clarté sur des sujets courants et professionnels;

3) utiliser des stratégies de communication appropriées pour échanger des messages et pour reconnaître et résoudre les malentendus dans un contexte général ou professionnel;

4) traiter efficacement les difficultés linguistiques induites par des complications ou des événements imprévus qui se produisent dans le cadre d'une situation de travail ordinaire ou d'une tâche de communication à laquelle ils sont habitués en temps normal;

5) utiliser un dialecte ou un accent compréhensible pour la communauté aéronautique.

c) À l'exception des pilotes qui ont démontré une compétence linguistique d'un niveau expert (niveau 6), conformément à l'appendice 2 de la présente annexe, la mention de compétences linguistiques sera réévaluée:

1) tous les quatre ans, si le niveau démontré est un niveau opérationnel (niveau 4); ou

2) tous les six ans, si le niveau démontré est un niveau avancé (niveau 5).

d) Exigences particulières pour les titulaires d'une qualification de vol aux instruments (IR) ou d'une qualification de vol aux instruments en route (EIR). Sans préjudice des points précédents, les titulaires d'une IR ou d'une EIR devront avoir démontré leur aptitude à utiliser l'anglais à un niveau de compétences approprié tel que défini à l'appendice 2 de la présente annexe.

e) La preuve de la compétence linguistique et de l'aptitude à utiliser l'anglais des titulaires d'une IR ou d'une EIR sera effectuée selon une méthode d'évaluation établie par toute autorité compétente.».

5) Le point c) 2) du paragraphe FCL.060 est remplacé par le texte suivant:

«2) Si le pilote ne satisfait pas aux exigences du point 1), il effectuera un vol de formation avec un instructeur qualifié conformément à la sous-partie J pour être formé à ce type d'aéronef. Le vol de formation sera effectué à bord de l'aéronef ou d'un FFS représentant le type aéronef à utiliser, et devra au moins inclure les exigences décrites aux points b) 1) et b) 2) avant qu'il ne puisse exercer ses privilèges.».

6) Au paragraphe FCL.115, le point d) suivant est ajouté:

«d) Pour la formation au privilège de classe d'avion monomoteur à pistons (mer), les éléments de l'appendice 9 de la présente annexe, point 7 (Qualification de classe – mer) de la section B (Exigences particulières pour la catégorie d'avion) seront pris en considération.».

7) Le paragraphe FCL.120 est remplacé par le texte suivant:

«FCL.120 LAPL Examen théorique

a) Les candidats à une LAPL(A) et à une LAPL(H) devront démontrer un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges octroyés, par le biais d'examens portant sur les sujets ci-dessous:

1) Sujets communs:

- réglementation et procédures de contrôle de la circulation aérienne (ATC),
- performance humaine,
- météorologie,
- communications,
- navigation.

2) Sujets spécifiques portant sur les différentes catégories d'aéronefs:

- principes du vol,
- procédures opérationnelles,
- performance et préparation du vol,
- connaissance générale de l'aéronef.

b) Les candidats à une LAPL(B) et à une LAPL(S) devront démontrer un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges octroyés, par le biais d'examens portant sur:

1) Sujets communs:

- réglementation et procédures de contrôle de la circulation aérienne (ATC),
- performance humaine,
- météorologie, et
- communications.

2) Sujets spécifiques portant sur les différentes catégories d'aéronefs:

- principes du vol,
- procédures opérationnelles,
- performance et préparation du vol,
- connaissance générale de l'aéronef, et
- navigation.».

(8) Le paragraphe FCL.105.A est remplacé par le texte suivant:

«FCL.105.À LAPL(A) Privilèges et conditions

a) Privilèges

Les privilèges d'un titulaire d'une LAPL pour avion permettent d'agir en tant que PIC sur des avions monomoteurs à pistons (terre), des avions monomoteurs à pistons (mer) ou des TMG ayant une masse maximale certifiée au décollage ne dépassant pas 2 000 kg, transportant 3 passagers au maximum, de manière que le nombre maximum de personnes à bord soit toujours de 4.

b) Conditions

- 1) Les titulaires d'une LAPL(A) ne pourront transporter des passagers que s'ils ont effectué 10 heures de vol en tant que PIC sur avions ou TMG après la délivrance de la licence.
- 2) Les titulaires d'une LAPL(A) précédemment détenteurs d'une ATPL(A), d'une MPL(A), d'une CPL(A) ou d'une PPL(A) seront exemptés des exigences prévues au point b) 1).».

9) Au paragraphe FCL.135.A, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Afin d'étendre les privilèges à une autre variante au sein d'une classe, le pilote devra suivre une formation traitant des différences ou une formation de familiarisation. La formation traitant des différences sera inscrite dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent, et sera signée par l'instructeur.».

10) Le paragraphe FCL.140.A est remplacé par le texte suivant:

«FCL.140.A LAPL(A) Exigences en matière d'expérience récente

- a) Les titulaires d'une LAPL(A) n'exerceront les privilèges de leur licence que si, au cours des 2 dernières années, ils ont rempli l'une des conditions suivantes en tant que pilotes sur avions ou TMG:
- 1) avoir effectué au moins 12 heures de vol en tant que PIC ou en vol à double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur, y compris:
 - 12 décollages et atterrissages,
 - 1 cours de remise à niveau d'au moins 1 heure du temps de vol total avec un instructeur;
 - 2) avoir réussi un contrôle de compétences LAPL(A) avec un examinateur. Le programme de contrôle des compétences sera basé sur l'examen pratique de la LAPL(A).
- b) Si les titulaires d'une LAPL(A) sont titulaires à la fois d'un privilège d'avion monomoteur à pistons (terre) et d'un privilège d'avion monomoteur à pistons (mer), ils peuvent satisfaire aux exigences du point a) 1) dans l'une des classes ou une association des deux qui sera valable pour les deux privilèges. À cette fin, au moins 1 heure du temps de vol requis et 6 des 12 décollages et atterrissages requis devront être effectués dans chaque classe.»

11) Le paragraphe FCL.140.H est remplacé par le texte suivant:

«FCL.140.H LAPL(H) Exigences en matière d'expérience récente

Les titulaires d'une LAPL(H) n'exerceront les privilèges de leur licence sur un type spécifique que si, au cours des 12 derniers mois, ils ont, soit:

- a) effectué au moins 6 heures de vol sur des hélicoptères de ce type en tant que PIC ou volé en double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur, y compris 6 décollages, approches et atterrissages, et effectué une formation de remise à niveau d'au moins 1 heure du temps de vol total avec un instructeur;
- b) réussi un contrôle des compétences avec un examinateur sur le type spécifique avant de pouvoir reprendre l'exercice des privilèges de leur licence. Le programme de contrôle des compétences sera basé sur l'examen pratique de la LAPL(H).».

12) Le paragraphe FCL.215 est remplacé par le texte suivant:

«FCL.215 Examen théorique

- a) Les candidats à une PPL devront démontrer un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges octroyés, par le biais d'examens portant sur les sujets ci-dessous énoncés:
- 1) Sujets communs:
 - réglementation,
 - performance humaine,
 - météorologie, et
 - communications, et
 - navigation.
 - 2) Sujets spécifiques portant sur les différentes catégories d'aéronefs:
 - principes du vol,
 - procédures opérationnelles,
 - performance et préparation du vol, et
 - connaissance générale de l'aéronef.
- b) Les candidats à une BPL ou à une SPL devront démontrer un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges octroyés, par le biais d'examens portant sur les sujets ci-dessous énoncés:
- 1) Sujets communs:
 - réglementation,
 - performance humaine,
 - météorologie, et
 - communications.

- 2) Sujets spécifiques portant sur les différentes catégories d'aéronefs:
- principes du vol,
 - procédures opérationnelles,
 - performance et préparation du vol,
 - connaissance générale de l'aéronef, et
 - navigation.».
- 13) Au paragraphe FCL.205.A, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) Les privilèges des titulaires d'une PPL(A) permettent d'agir sans rémunération en tant que PIC ou copilotes sur des avions ou des TMG utilisés en exploitation non commerciale et d'exercer tous les privilèges des titulaires d'une LAPL(A).».
- 14) Au paragraphe FCL.205.H, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) Les privilèges des titulaires d'une PPL(H) permettent d'agir sans rémunération en tant que PIC ou copilote sur des hélicoptères utilisés en exploitation non commerciale et d'exercer tous les privilèges des titulaires d'une LAPL (H).».
- 15) Le paragraphe FCL.625 IR est remplacé par le texte suivant:
- «FCL.625 IR Validité, prorogation et renouvellement**
- a) Validité
- Une IR aura une durée de validité d'un an.
- b) Prorogation
- 1) Une IR devra être prorogée dans les 3 mois qui précèdent directement sa date d'expiration en respectant les critères de prorogation pour la catégorie d'aéronef concernée.
 - 2) Si les candidats choisissent de satisfaire aux exigences de prorogation avant la date prescrite au point 1), la nouvelle période de validité commencera à compter de la date du contrôle de compétences.
 - 3) Les candidats qui n'ont pas réussi la section pertinente d'un contrôle de compétences d'une IR avant la date d'expiration de l'IR n'exerceront les privilèges de l'IR que s'ils réussissent le contrôle de compétences IR.
- c) Renouvellement
- Si une IR a expiré, les candidats devront, pour renouveler leurs privilèges, satisfaire à toutes les conditions suivantes:
- 1) valider une formation de remise à niveau auprès d'un ATO, si jugée nécessaire par l'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 de la présente annexe;
 - 2) réussir un contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 de la présente annexe, dans la catégorie pertinente d'aéronef;
 - 3) détenir la qualification de classe ou de type appropriée, sauf disposition contraire dans la présente annexe.
- d) Si l'IR n'a pas été prorogée ou renouvelée dans les 7 ans qui précèdent, les candidats à une IR devront à nouveau satisfaire aux examens théorique et pratique de l'IR.
- e) Les titulaires d'une IR valide sur une licence de pilote délivrée par un pays tiers conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago seront dispensés de se conformer aux exigences définies aux points c) 1) et d) lors du renouvellement des privilèges IR contenus dans les licences délivrées conformément à la présente annexe.
- f) Le contrôle de compétences mentionné aux points c) 2) et e) peut être combiné avec un contrôle de compétences effectué en vue du renouvellement de la qualification de classe ou de type concernée.».
- 16) Au paragraphe FCL.625.A, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) Prorogation.
- Pour proroger une IR(A), les candidats devront:
- 1) détenir la qualification de classe ou de type appropriée, à moins que la prorogation de l'IR ne soit combinée avec le renouvellement de la qualification de classe ou de type appropriée;

- 2) réussir un contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 de la présente annexe si la prorogation de l'IR est combinée avec la prorogation d'une qualification de classe ou de type;
- 3) si la prorogation de l'IR n'est pas combinée avec la prorogation d'une qualification de classe ou de type:
 - i) dans le cas des aéronefs monopilotes, effectuer la section 3b et les parties de la section 1 applicables au vol prévu, du contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 de la présente annexe;
 - ii) dans le cas des avions multimoteurs, accomplir la section 6 du contrôle de compétences pour les avions monopilotes, conformément à l'appendice 9 de la présente annexe, par seule référence aux instruments.
- 4) Un FNPT II ou un FFS représentant la classe ou le type pertinent d'avion peut être utilisé pour la prorogation conformément au point 2), à condition qu'au moins chaque contrôle de compétences suivant visant la prorogation d'une IR(A) soit accompli dans un avion.».

17) Le paragraphe FCL.625.H est remplacé par le texte suivant:

«FCL.625.HIR(H) Prorogation

- a) Pour proroger une IR(H), les candidats devront:
 - 1) détenir la qualification de type appropriée, à moins que la prorogation de l'IR ne soit combinée avec le renouvellement de la qualification de type appropriée;
 - 2) réussir un contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 de la présente annexe pour le type d'hélicoptère concerné, si la prorogation de l'IR est combinée avec la prorogation d'une qualification de type;
 - 3) si la prorogation de l'IR n'est pas combinée avec la prorogation d'une qualification de type, accomplir la section 5 et les parties applicables de la section 1 du contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 de la présente annexe pour le type d'hélicoptère concerné.
- b) Un FTD 2/3 ou un FFS représentant le type d'hélicoptère concerné peut être utilisé pour le contrôle de compétences conformément au point a) 3), à condition qu'au moins chaque contrôle de compétences suivant visant la prorogation d'une IR(H) soit accompli dans un hélicoptère.
- c) Des crédits croisés seront octroyés conformément à l'appendice 8 de la présente annexe.».

18) Le paragraphe FCL.710 est remplacé par le texte suivant:

«FCL.710 Qualifications de classe et de type — variantes

- a) Les pilotes devront accomplir une formation traitant des différences ou une formation de familiarisation afin d'étendre leurs privilèges à une autre variante d'aéronef au sein d'une qualification de classe ou de type. Dans le cas de variantes au sein d'une qualification de classe ou de type, la formation traitant des différences ou la formation de familiarisation devra inclure les éléments pertinents définis dans les OSD, le cas échéant.
- b) La formation traitant des différences sera dispensée à l'un ou l'autre des endroits suivants:
 - 1) dans un ATO;
 - 2) dans un DTO dans le cas des aéronefs visés aux points a) 1) c) et a) 2) c) du paragraphe DTO.GEN.110 de l'annexe VIII;
 - 3) auprès du titulaire d'un AOC dont le programme de formation traitant des différences est approuvé pour la classe ou le type concerné.
- c) Nonobstant l'exigence du point b), la formation traitant des différences pour les TMG, les avions monomoteurs à pistons, les avions monomoteurs à turbine et les avions multimoteurs à pistons peut être dispensée par un instructeur possédant les qualifications requises, sauf disposition contraire prévue dans les OSD.
- d) Si les pilotes n'ont pas piloté la variante dans les deux ans suivant la formation visée au point b), une autre formation traitant des différences ou un contrôle de compétences dans cette variante sera accompli, sauf pour les types ou les variantes appartenant aux qualifications de classes avions monomoteurs à pistons et TMG.
- e) La formation traitant des différences ou le contrôle de compétences portant sur cette variante sera inscrit(e) dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent, et sera signée par l'instructeur ou l'examineur le cas échéant.».

19) Au paragraphe FCL.725, point b), le point 5) suivant est ajouté:

- «5) Dans le cas des avions monopilotes monomoteurs et monopilotes multimoteurs (mer), l'examen sera une épreuve écrite et contiendra au moins 30 questions à choix multiple.».

20) Le paragraphe FCL.740 est remplacé par le texte suivant:

«FCL.740 Validité et renouvellement de qualifications de classe et de type

a) Validité

La période de validité des qualifications de classe et de type sera d'un an, à l'exception des qualifications de classe monopilote monomoteur, dont la période de validité sera de 2 ans sauf spécification contraire prévue dans les OSD. Si les pilotes choisissent de satisfaire aux exigences de prorogation avant la date prescrite aux paragraphes FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL et FCL.740.As, la nouvelle période de validité commencera à compter de la date du contrôle de compétences.

b) Renouvellement

Pour le renouvellement d'une qualification de classe ou de type, le candidat devra satisfaire à toutes les conditions suivantes:

- 1) avoir réussi un contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 de la présente annexe;
- 2) avant le contrôle de compétences visé au point 1), avoir accompli une formation de remise à niveau auprès d'un OTA, si l'OTA le juge nécessaire afin d'atteindre le niveau de compétences nécessaire à l'exploitation en toute sécurité du type ou de la classe d'aéronef pertinent, sauf s'il détient une qualification valable pour la même classe ou le même type d'aéronef sur une licence de pilote délivrée par un pays tiers conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago et s'il est autorisé à exercer les privilèges de cette qualification. Le candidat pourra suivre la formation:
 - i) auprès d'un DTO ou d'un ATO, si la qualification arrivée à échéance était une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons ne présentant pas de hautes performances, une qualification de classe de TMG ou une qualification de type d'hélicoptère monomoteur visé au paragraphe DTO.GEN.110, point a) 2) c), de l'annexe VIII;
 - ii) auprès d'un DTO, auprès d'un ATO ou avec un instructeur, si la qualification est arrivée à échéance depuis moins de 3 ans et était une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons ne présentant pas de hautes performances ou une qualification de classe de TMG;
- 3) nonobstant les dispositions des points b) 1) et b) 2), les pilotes titulaires d'une qualification pour les essais en vol délivrée conformément au paragraphe FCL.820, qui étaient impliqués dans les essais en vol de développement, de certification ou de production pour un type d'aéronef, et qui ont à leur actif soit 50 heures de vol total, soit 10 heures de vol en tant que PIC pour des vols d'essai sur ledit type d'aéronef pendant l'année précédant la date d'introduction de leur demande, pourront demander la prorogation ou le renouvellement de la qualification de type concernée.».

21) Au paragraphe FCL.805, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) Les privilèges liés aux qualifications de remorquage de planeurs et de banderoles seront limités aux avions ou aux TMG, de manière appropriée selon l'aéronef sur lequel l'instruction au vol a été accomplie. Pour le remorquage de banderoles, les privilèges seront limités à la méthode de remorquage utilisée pour l'instruction en vol. Les privilèges seront étendus si les pilotes ont accompli avec succès au moins 3 vols de formation en double commande couvrant la totalité du programme de formation au remorquage sur l'aéronef pertinent et de la méthode de remorquage pour le remorquage de banderoles.».

22) Au paragraphe FCL.810, la phrase introductive du point a) 1) est remplacée par le texte suivant:

«1) Les candidats devront avoir suivi un cours de formation dans un délai maximal de six mois auprès d'un DTO ou d'un ATO pour exercer les privilèges d'une LAPL, d'une SPL ou d'une PPL pour les avions, les TMG ou les dirigeables en conditions VFR de nuit. Le cours devra inclure:».

23) Au paragraphe FCL.815, le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) Prorogation

Pour proroger la qualification de vol en montage, les candidats devront soit:

- 1) avoir accompli au moins 6 atterrissages, sur une surface désignée comme nécessitant une qualification de vol en montage, au cours des 2 années précédentes;
- 2) avoir réussi un contrôle de compétences satisfaisant aux exigences du point c).».

24) Au paragraphe FCL.900, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) Instruction dispensée hors du territoire des États membres

- 1) Par dérogation aux dispositions du point a), dans le cas d'une instruction au vol dispensée pendant un cours de formation approuvé conformément à la présente annexe en dehors des territoires relevant de la responsabilité des États membres en vertu de la convention de Chicago, l'autorité compétente délivrera une qualification d'instructeur aux candidats qui:
 - i) sont titulaires d'une licence de pilote qui satisfait à tous les critères suivants:
 - a) elle est conforme à l'annexe 1 de la convention de Chicago;
 - b) en tout état de cause, il s'agit au moins d'une CPL dans la catégorie d'aéronef concernée avec une qualification ou une autorisation concernée;
 - ii) satisfont aux exigences établies dans la présente sous-partie pour la délivrance de la qualification d'instructeur pertinente;
 - iii) démontrent à l'autorité compétente un niveau adéquat de connaissances des règles de sécurité aérienne européennes pour pouvoir exercer des privilèges d'instructeur conformément à la présente annexe.
- 2) La qualification sera limitée à dispenser une instruction au vol pendant un cours de formation approuvé conformément à la présente annexe, qui remplit toutes les conditions suivantes:
 - i) il est dispensé en dehors des territoires relevant de la responsabilité des États membres en vertu de la convention de Chicago;
 - ii) il est dispensé à des élèves pilotes qui ont une connaissance suffisante de la langue dans laquelle l'instruction au vol est dispensée.».

25) Au paragraphe FCL.935, le point a) est remplacé par le texte suivant:

- «a) Sauf dans le cas d'un instructeur au travail en équipage (MCCI), d'un instructeur sur entraîneur synthétique de vol (STI), d'un instructeur de vol en montagne (MI) et d'un instructeur d'essais en vol (FTI), un candidat à une qualification d'instructeur devra réussir une évaluation de compétences dans la catégorie appropriée d'aéronef, dans la classe ou le type concerné ou dans un FSTD approprié, afin de démontrer à un examinateur qualifié selon la sous-partie K de la présente annexe son aptitude à instruire un élève pilote pour l'amener au niveau requis pour la délivrance de la licence, de la qualification ou de l'autorisation considérée.».

26) Le paragraphe FCL.940 est remplacé par le texte suivant:

«FCL.940 Validité des qualifications d'instructeur

À l'exception du MI et sans préjudice du paragraphe FCL.900, point b) 1), et du paragraphe FCL.915, point e) 2), les qualifications d'instructeur seront valides pour une durée de 3 ans.».

27) Le paragraphe FCL.905.FI est remplacé par le texte suivant:

«FCL.905.FI Privilèges et conditions

Les privilèges des FI permettent de dispenser une instruction au vol pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement:

- a) d'une PPL, d'une SPL, d'une BPL et d'une LAPL dans la catégorie appropriée d'aéronef;
- b) de qualifications de classe et de type pour les aéronefs monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes; d'extensions de classe et de groupe pour les ballons et de récentes de classe pour les planeurs;
- c) de qualifications de classe et de type pour les avions monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes en exploitation multipilotes, à condition que les FI satisfassent à l'une des conditions suivantes:
 - 1) être ou avoir été titulaires d'une qualification TRI pour des avions multipilotes;
 - 2) avoir accompli tout ce qui suit:
 - i) au moins 500 heures en tant que pilote en exploitation multipilote sur avions;
 - ii) le cours de formation d'un MCCI conformément au paragraphe FCL.930.MCCI;
- d) de qualifications de type pour les dirigeables monopilotes ou multipilotes;

- e) d'une CPL dans la catégorie d'aéronef appropriée, à condition que les FI aient effectué au moins 200 heures d'instruction au vol dans cette catégorie d'aéronef;
- f) de la qualification de vol de nuit, à condition que les FI remplissent toutes les conditions suivantes:
- 1) être qualifiés à voler de nuit dans la catégorie appropriée d'aéronef;
 - 2) avoir démontré leur aptitude à dispenser une instruction de nuit à un FI qualifié conformément au point j);
 - 3) satisfaire à l'exigence relative à l'expérience en vol de nuit définie au paragraphe FCL.060, point b) 2);
- g) d'une qualification pour le remorquage, le vol acrobatique ou, dans le cas de FI(S), d'une qualification de vol dans les nuages, pour autant que les FI possèdent de tels privilèges et aient fait la preuve de leur aptitude à dispenser une instruction pour cette qualification à un FI qualifié conformément au point j);
- h) d'une EIR ou une d'IR dans la catégorie appropriée d'aéronef, pour autant que les FI remplissent toutes les conditions suivantes:
- 1) avoir à leur actif au moins 200 heures de vol en IFR, dont 50 heures au maximum peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FFS, un FTD 2/3 ou un FNPT II;
 - 2) avoir suivi le cours de formation IRI en tant qu'élèves pilotes et avoir réussi une évaluation de compétences pour la qualification IRI;
 - 3) satisfaire aux paragraphes FCL.915.CRI, point a), FCL.930.CRI et FCL.935 dans le cas des avions multimoteurs et aux paragraphes FCL.910.TRI, point c) 1), et FCL.915.TRI, point d) 2), dans le cas des hélicoptères multimoteurs;
- i) de qualifications de classe ou de type monopilote multimoteur, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, à condition qu'ils remplissent les conditions suivantes:
- 1) dans le cas des avions, respecter les paragraphes FCL.915.CRI, point a), FCL.930.CRI et FCL.935;
 - 2) dans le cas des hélicoptères, respecter les paragraphes FCL.910.TRI, point c) 1), et FCL.915.TRI, point d) 2);
- j) d'une qualification FI, IRI, CRI, STI ou MI, à condition qu'ils remplissent toutes les conditions suivantes:
- 1) dans le cas d'une qualification FI(S), avoir effectué au moins 50 heures ou 150 lancements en instruction au vol sur planeurs, dans le cas d'une qualification FI(B), avoir effectué au moins 50 heures ou 50 décollages en instruction au vol sur ballons et, dans tous les autres cas, avoir effectué 500 heures d'instruction au vol dans la catégorie appropriée d'aéronef;
 - 2) avoir réussi une évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935 dans la catégorie appropriée d'aéronef aux fins de démontrer à un examinateur d'instructeur de vol (FIE) leur aptitude à dispenser une instruction dans le cadre de la qualification concernée;
- k) d'une MPL, pour autant que les FI remplissent toutes les conditions suivantes:
- 1) pour la phase de formation "habileté de pilotage essentielle", avoir à leur actif au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur avions, dont au moins 200 heures d'instruction au vol;
 - 2) pour la phase "de base" de la formation:
 - i) être titulaires d'une IR pour avion multimoteurs et disposer du privilège de dispenser une instruction pour une IR;
 - ii) avoir à leur actif au moins 1 500 heures de vol en exploitations en équipages multiples;
 - 3) dans le cas de FI déjà qualifiés pour dispenser une instruction lors de cours intégrés ATP(A) ou CPL(A)/IR, l'exigence du point 2) ii) peut être remplacée par l'exécution d'un cours structuré de formation constitué:
 - i) d'une qualification au MCC;
 - ii) d'une observation de 5 sessions d'instruction au vol en phase 3 d'un cours MPL;
 - iii) d'une observation de 5 sessions d'instruction au vol en phase 4 d'un cours MPL;
 - iv) d'une observation de 5 sessions d'entraînement type orienté ligne chez l'exploitant;
 - v) du contenu du cours pour la qualification MCCI.

Dans ce cas, les FI devront conduire leurs 5 premières sessions en tant qu'instructeur sous la supervision d'un TRI(A), d'un MCCI(A) ou d'un SFI(A) qualifié pour l'instruction au vol de la MPL.»

28) Le paragraphe FCL.915.FI est modifié comme suit:

a) le point b) 2) i) est remplacé par le texte suivant:

«i) sauf dans le cas de FI(A) dispensant une formation pour la LAPL(A) uniquement, réussi l'examen de connaissances théoriques pour la CPL, qui peut être passé sans avoir suivi un cours de formation théorique à la CPL et qui ne sera pas valable pour la délivrance d'une CPL; et»;

b) le point c) 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) au moins 200 heures en tant que PIC, si le candidat est titulaire d'au moins une PPL(H) et a réussi l'examen de connaissances théoriques pour la CPL, qui peut être passé sans avoir suivi un cours de formation théorique à la CPL et qui ne sera pas valable pour la délivrance d'une CPL;».

29) Au paragraphe FCL.930.FI, le point c) suivant est ajouté:

«c) Les candidats à la qualification FI qui sont ou ont été titulaires de toute autre qualification d'instructeur délivrée conformément à la présente annexe seront réputés satisfaire aux exigences énoncées au point b) 1).».

30) Le paragraphe FCL.940.FI est remplacé par le texte suivant:

«FCL.940.FI Prorogation et renouvellement

a) Prorogation

1) Pour proroger une qualification FI, les titulaires devront satisfaire au moins à 2 des 3 exigences suivantes avant la date d'expiration de la qualification FI:

i) avoir effectué:

a) dans le cas d'une qualification FI(A) et FI(H), au moins 50 heures d'instruction en vol dans une catégorie appropriée d'aéronef en tant que FI, TRI, CRI, IRI, MI ou examinateurs. Si les privilèges pour dispenser une instruction pour l'IR doivent être prorogés, au moins 10 de ces heures devront consister en de l'instruction au vol pour une IR et devront avoir été effectuées dans la période de 12 mois précédant immédiatement la date d'expiration de la qualification FI;

b) dans le cas d'une qualification FI(As), au moins 20 heures d'instruction en vol sur des dirigeables en tant que FI, IRI ou examinateurs. Si les privilèges pour dispenser une instruction pour l'IR doivent être prorogés, 10 de ces heures devront consister en de l'instruction au vol pour une IR et devront avoir été effectuées dans la période de 12 mois précédant immédiatement la date d'expiration de la qualification FI;

c) dans le cas d'une qualification FI(S), au moins 60 décollages ou 30 heures en instruction en vol sur planeurs, motoplaneurs ou TMG en tant que FI ou examinateurs;

d) dans le cas d'une qualification FI(B), au moins six heures d'instruction en vol sur des ballons en tant que FI ou examinateurs;

ii) avoir suivi une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que FI auprès d'un ATO ou de l'autorité compétente. Les FI(B) et les FI(S) peuvent suivre cette formation de remise à niveau d'instructeur auprès d'un DTO;

iii) avoir réussi une évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935 dans la période de 12 mois précédant immédiatement la date d'expiration de la qualification FI.

2) Au minimum toutes les 2 prorogations dans le cas des FI(A) ou FI(H), ou toutes les 3 prorogations dans le cas des FI(As), FI(S) et FI(B), les titulaires de la qualification FI appropriée devront valider une évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935.

b) Renouvellement.

Si la qualification FI est arrivée à expiration, les candidats devront, dans une période de 12 mois précédant la date d'introduction de la demande de renouvellement, accomplir une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que FI auprès d'un ATO ou d'une autorité compétente ou, dans le cas d'une qualification FI(B) ou FI(S), auprès d'un ATO ou d'une autorité compétente et valider une évaluation de compétences conformément au paragraphe FCL.935.».

31) Au paragraphe FCL.905.TRI, les points b) et c) sont remplacés par le texte suivant:

«b) la délivrance d'une qualification TRI ou SFI, pour autant que le titulaire remplisse toutes les conditions suivantes:

1) avoir au moins 50 heures d'expérience d'instruction en tant que TRI ou SFI conformément au présent règlement ou au règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission;

2) avoir dispensé le programme d'instruction en vol de la partie concernée du cours de formation TRI conformément au paragraphe FCL.930.TRI, point a) 3), à la satisfaction du responsable de la formation d'un ATO; et

- c) dans le cas d'un TRI pour les avions monopilotes:
- 1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement de qualifications de type pour les avions complexes hautes performances monopilotes, pour autant que le candidat souhaite obtenir des privilèges couvrant les exploitations monopilotes.

Les privilèges du TRI(SPA) peuvent être étendus à l'instruction au vol pour les qualifications de type d'avions complexes hautes performances monopilotes dans des exploitations multipilotes, pour autant que le TRI remplisse l'une des conditions suivantes:

- i) être ou avoir été titulaire d'une qualification TRI pour des avions multipilotes;
 - ii) avoir effectué au moins 500 heures de vol sur des avions en exploitation multipilotes et avoir accompli un cours de formation MCCI conformément au paragraphe FCL.930.MCCI;
- 2) la phase "de base" du cours MPL, pour autant qu'il dispose de privilèges étendus aux opérations multipilotes et soit ou ait été titulaire d'une qualification FI(A) ou d'IRI(A).».

32) Le paragraphe FCL.910.TRI est remplacé par le texte suivant:

«FCL.910.TRI Privilèges restreints

- a) Généralités. Si la formation TRI est effectuée exclusivement dans des FSTD, les privilèges des qualifications TRI seront restreints à la formation dans des FSTD. Cette restriction devra toutefois inclure les privilèges suivants pour la conduite à bord de l'aéronef:
- 1) vols en ligne sous supervision, à condition que le cours de formation TRI ait inclus la formation spécifiée au paragraphe FCL.930.TRI, point a) 4) i);
 - 2) formation à l'atterrissage, à condition que le cours de formation TRI ait inclus la formation spécifiée au paragraphe FCL.930.TRI, point a) 4) ii); ou
 - 3) le vol de formation visé au paragraphe FCL.060, point c) 2), à condition que le cours de formation TRI ait inclus la formation visée aux points a) 1) ou a) 2).

La restriction au FSTD sera supprimée si les TRI ont validé une évaluation des compétences à bord de l'aéronef.

- b) TRI pour avions et pour aéronefs à sustentation motorisée — TRI(A) et TRI(PL). Les privilèges des TRI sont restreints au type d'avion ou d'aéronef à sustentation motorisée dans lequel la formation et l'évaluation de compétences ont été effectuées. Sauf disposition contraire dans les OSD, pour étendre les privilèges des TRI à d'autres types, les TRI devront:
- 1) avoir effectué, au cours des 12 mois précédant l'introduction de la demande, au moins 15 étapes comportant des décollages et atterrissages sur le type d'aéronef applicable, dont 7 étapes au maximum peuvent avoir été effectuées dans un FSTD;
 - 2) avoir effectué les parties pertinentes de la formation technique et de l'instruction au vol qui font partie du cours TRI applicable;
 - 3) avoir réussi les sections pertinentes de l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935, afin de démontrer à un FIE ou un TRE qualifié conformément à la sous-partie K de la présente annexe leur aptitude à dispenser une instruction à un pilote pour atteindre le niveau requis en vue de la délivrance d'une qualification de type, y compris une instruction portant sur les procédures avant le vol et après le vol et une instruction théorique.

Les privilèges des TRI seront étendus à d'autres variantes conformément aux OSD si les TRI ont effectué les parties pertinentes de la formation technique et de l'instruction au vol qui font partie du cours TRI applicable.

c) TRI pour hélicoptères — TRI(H).

- 1) Les privilèges des TRI(H) sont restreints au type d'hélicoptère dans lequel l'évaluation de compétences a été passée pour la délivrance de la qualification TRI. Sauf disposition contraire dans les OSD, les privilèges des TRI seront étendus à d'autres types si les TRI ont:
 - i) réussi les parties pertinentes de la formation technique et de l'instruction au vol qui font partie du cours TRI;

- ii) effectué au cours des 12 mois qui précèdent la date d'introduction de la demande, au moins 10 heures sur le type d'hélicoptère applicable, dont 5 heures au maximum peuvent avoir été effectuées dans un FFS ou un FTD 2/3; et
- iii) réussi les sections pertinentes de l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935, afin de démontrer à un FIE ou un TRE qualifié conformément à la sous-partie K de la présente annexe leur aptitude à dispenser une instruction à un pilote pour atteindre le niveau requis en vue de la délivrance d'une qualification de type, y compris une instruction portant sur les procédures avant le vol et après le vol et une instruction théorique.

Les privilèges des TRI seront étendus à d'autres variantes conformément aux OSD si les TRI ont effectué les parties pertinentes de la formation technique et de l'instruction au vol qui font partie du cours TRI applicable.

- 2) Avant que les privilèges monopilotes d'un TRI(H) ne soient étendus à des privilèges multipilotes sur le même type d'hélicoptères, le titulaire devra avoir accompli au moins 100 heures de vol en exploitations multipilotes sur ledit type.
- d) Nonobstant les points ci-dessus, les titulaires d'une qualification TRI qui ont obtenu une qualification de type conformément au paragraphe FCL.725, point e), seront autorisés à voir leurs privilèges TRI étendus à ce nouveau type d'aéronef.».

33) Au paragraphe FCL.915.TRI, le point c) 1) est remplacé par le texte suivant:

«c) pour une qualification TRI(SPA):

- 1) avoir effectué au cours des 12 mois qui précèdent la date d'introduction de la demande, au moins 30 étapes avec décollages et atterrissages, en tant que PIC sur le type d'avion applicable, dont 15 étapes au maximum peuvent avoir été accomplies dans un FSTD qui représente ledit type; et».

34) Le paragraphe FCL.930.TRI est modifié comme suit:

a) la phrase introductive du point a) est remplacée par le texte suivant:

«a) Le cours de formation du TRI ne sera dispensé à bord de l'aéronef que si aucun FSTD n'est disponible et accessible et devra comprendre:»;

b) le point 3) au point a) est remplacé par le texte suivant:

«3) 5 heures d'instruction en vol sur l'aéronef approprié ou dans un FSTD représentant ledit aéronef pour un aéronef monopilote et 10 heures pour les aéronefs multipilotes ou dans un FSTD représentant ledit aéronef;»;

c) un nouveau point 4) est ajouté:

«4) la formation suivante, le cas échéant:

- i) une formation spécifique supplémentaire avant d'effectuer un LIFUS;
- ii) une formation spécifique supplémentaire avant de dispenser l'entraînement à l'atterrissage. Cette formation dans le FSTD devra comprendre une formation sur les procédures d'urgence liées à l'aéronef.».

35) Le paragraphe FCL.935.TRI est remplacé par le texte suivant:

«FCL.935.TRI Évaluation des compétences

- a) L'évaluation des compétences d'un TRI pour MPA et PL sera effectuée dans un FFS. Si aucun FFS n'est disponible ou accessible, un aéronef sera utilisé.
- b) L'évaluation des compétences d'un TRI pour les avions complexes hautes performances monopilotes et les hélicoptères sera effectuée:
 - 1) dans un FFS disponible et accessible;
 - 2) si aucun FFS n'est disponible ou accessible, dans une combinaison de FSTD et d'un aéronef;
 - 3) si aucun FSTD n'est disponible ou accessible, dans un aéronef.».

36) Le paragraphe FCL.940.TRI est remplacé par le texte suivant:

«FCL.940.TRI Prorogation et renouvellement

a) Prorogation

1) Avions

Pour proroger une qualification TRI(A), les candidats devront, au cours des 12 mois précédant immédiatement la date d'expiration de la qualification, satisfaire à au moins 2 des 3 exigences suivantes:

- i) effectuer l'un des éléments suivants d'un cours de formation complet de qualification de type ou d'une formation de maintien des compétences: une session sur simulateur d'au moins 3 heures, ou un exercice en vol d'au moins 1 heure incluant au minimum 2 décollages et atterrissages;
- ii) accomplir une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que TRI(A) auprès d'un ATO;
- iii) réussir une évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935. Les candidats qui se sont conformés au paragraphe FCL.910.TRI, point b) 3), seront réputés satisfaire à cette exigence.

2) Hélicoptères et aéronefs à sustentation motorisée

Pour proroger une qualification TRI(H) ou TRI(PL), les candidats devront, pendant la période de validité de la qualification TRI, satisfaire à au moins 2 des 3 exigences suivantes:

- i) avoir effectué au moins 50 heures d'instruction en vol sur chacun des types d'aéronefs pour lequel ils détiennent des privilèges d'instruction ou dans un FSTD représentant lesdits types, dont au moins 15 heures seront effectuées dans la période de 12 mois précédant immédiatement la date d'expiration de la qualification TRI. Dans le cas d'une qualification TRI(PL), ces heures devront être accomplies en tant que TRI, en tant qu'examineur de qualification de type (TRE), en tant que SFI ou en tant qu'un examineur sur entraîneur synthétique de vol (SFE). Dans le cas de la qualification TRI(H), le temps de vol effectué en tant que FI, qu'instructeurs de qualification aux instruments (IRI), qu'instructeurs sur entraîneur synthétique de vol (STI) ou en tant que tout autre type d'examineur sera également pris en considération à cette fin;
- ii) accomplir une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que TRI(H) ou TRI(PL), selon le cas, auprès d'un ATO;
- iii) réussir, dans la période de 12 mois précédant immédiatement la date d'expiration de la qualification, une évaluation de compétences conformément aux paragraphes FCL.935, FCL.910.TRI, point b) 3), ou FCL.910.TRI, point c) 3), le cas échéant.

3) Au minimum toutes les 2 prorogations d'une qualification TRI, les titulaires devront réussir l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935.

4) Si des TRI sont titulaires d'une qualification pour plus d'un type d'aéronef au sein de la même catégorie, l'évaluation de compétences, effectuée sur l'un de ces types d'aéronefs, prorogera la qualification TRI pour les autres types détenus dans la même catégorie d'aéronef, sauf disposition contraire dans les OSD.

5) Exigences particulières pour la prorogation d'une qualification TRI(H).

Des TRI(H) titulaires d'une qualification FI(H) du type pertinent seront réputés satisfaire aux exigences du point a). Dans ce cas, la qualification TRI(H) sera validée jusqu'à la date d'expiration de la qualification FI(H).

b) Renouvellement

Pour renouveler une qualification TRI, les candidats devront, dans les 12 mois précédant immédiatement la date d'introduction de la demande, réussir l'évaluation de compétences conformément au paragraphe FCL.935 et avoir accompli ce qui suit:

1) pour les avions:

- i) au moins 30 étapes comportant des décollages et atterrissages sur le type d'aéronef applicable, dont 15 étapes au maximum peuvent avoir été effectuées dans un FFS;
- ii) une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que TRI auprès d'un ATO, qui devra couvrir les éléments pertinents du cours de formation TRI;

2) pour les hélicoptères et les aéronefs à sustentation motorisée:

- i) au moins 10 heures de vol, comportant des décollages et atterrissages sur le type d'aéronef applicable, dont 5 heures au maximum peuvent avoir été effectuées dans un FFS ou un FTD 2/3;

- ii) une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que TRI auprès d'un ATO, qui devra couvrir les éléments pertinents du cours de formation TRI;
 - 3) si des candidats sont titulaires d'une qualification pour plus d'un type d'aéronef au sein de la même catégorie, l'évaluation de compétences effectuée sur l'un de ces types d'aéronefs renouvellera la qualification TRI pour les autres types détenus dans la même catégorie d'aéronef, sauf disposition contraire dans les OSD.»
- 37) Au paragraphe FCL.905.CRI le point b bis) est inséré après le point b):
- «b bis) Les privilèges des CRI consistent à dispenser une instruction pour les qualifications de classe et de type pour les avions monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes en exploitations multipilotes, à condition que les CRI remplissent au moins l'une des conditions suivantes:
 - 1) être ou avoir été titulaires d'une qualification TRI pour des avions multipilotes;
 - 2) avoir effectué au moins 500 heures de vol sur des avions en exploitation multipilotes et avoir suivi un cours de formation de MCCI conformément au paragraphe FCL.930.MCCL.»
- 38) Au paragraphe FCL.930.CRI, le point a) 3) est remplacé par le texte suivant:
- «3) 5 heures d'instruction au vol sur des avions multimoteurs ou dans un FSTD représentant cette classe ou ce type d'avion, dont au moins 3 heures sur l'avion, ou au moins 3 heures d'instruction au vol sur des avions monomoteurs dispensées par un FI(A) qualifié conformément au paragraphe FCL.905.FI, point j).»
- 39) Le paragraphe FCL.940.CRI est remplacé par le texte suivant:

«FCL.940.CRI Prorogation et renouvellement

- a) Pour proroger une qualification CRI, les candidats devront, pendant la période de validité de la qualification CRI, satisfaire à au moins 2 des 3 exigences suivantes:
 - 1) effectuer au moins 10 heures d'instruction au vol en tant que CRI. Si les candidats détiennent des privilèges de CRI sur les avions monomoteurs et multimoteurs, ces heures d'instruction au vol seront réparties de manière égale entre les avions monomoteurs et les avions multimoteurs;
 - 2) accomplir une formation de remise à niveau en tant que CRI auprès d'un ATO ou d'une autorité compétente;
 - 3) réussir l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935, pour les avions multimoteurs ou monomoteurs, selon le cas.
 - b) Au minimum toutes les 2 prorogations d'une qualification CRI, les titulaires auront satisfait à l'exigence du point a) 3).
 - c) Renouvellement
Si la qualification CRI a expiré, elle sera renouvelée si, dans la période de 12 mois précédant la demande de renouvellement, les candidats:
 - 1) ont accompli une formation de remise à niveau en tant que CRI auprès d'un ATO ou d'une autorité compétente;
 - 2) ont réussi l'évaluation de compétences telle que requise par le paragraphe FCL.935.»
- 40) Au paragraphe FCL.915.IRI, le point b) 2) est remplacé par le texte suivant:
- «2) dans le cas de candidats à une IR(H) pour hélicoptères multimoteur, satisfaire aux exigences du paragraphe FCL.905.FI, point h) 3) ii);».
- 41) Au paragraphe FCL.930.IRI, le point a) 3) ii) est remplacé par le texte suivant:
- «ii) pour la qualification IRI(H), au moins 10 heures d'instruction au vol sur hélicoptère, sur FFS, FTD 2/3 ou FPNT II/III. Dans le cas de candidats titulaires d'une qualification FI(H), ces heures sont ramenées à au moins 5;».
- 42) Le paragraphe FCL.905.SFI est remplacé par le texte suivant:
- «FCL.905.SFI Privilèges et conditions**
- a) Les privilèges des SFI consistent à dispenser une instruction au vol sur entraîneur synthétique de vol, dans la catégorie d'aéronef concernée, pour:
 - 1) la prorogation et le renouvellement d'une IR, pour autant qu'ils soient ou aient été titulaires d'une IR dans la catégorie correspondante d'aéronef;
 - 2) la délivrance d'une IR, pour autant qu'ils soient ou aient été titulaires d'une IR dans la catégorie correspondante d'aéronef et aient suivi un cours de formation IRI.

b) Les privilèges des SFI pour les avions monopilotes consistent à dispenser une instruction au vol sur entraîneur synthétique de vol pour:

- 1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement de qualifications de type pour les avions complexes hautes performances monopilotes si les candidats souhaitent obtenir des privilèges incluant les exploitations monopilotes.

Les privilèges des SFI pour les avions monopilotes peuvent être étendus à l'instruction au vol pour les qualifications de type d'avions complexes hautes performances monopilotes dans des exploitations multipilotes, à condition qu'ils remplissent l'une des conditions suivantes:

- i) être ou avoir été titulaires d'une qualification TRI pour des avions multipilotes;
- ii) avoir effectué au moins 500 heures de vol sur des avions en exploitations multipilotes et avoir suivi un cours de formation de MCCI conformément au paragraphe FCL.930.MCCI;

- 2) les cours de formation MCC et MPL sur la phase "de base", pour autant que les privilèges des SFI(SPA) aient été étendus aux opérations multipilotes conformément au point 1).

c) Les privilèges des SFI pour les avions multipilotes consistent à dispenser l'instruction au vol sur entraîneur synthétique de vol pour:

- 1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type pour les avions multipilotes et, si les candidats souhaitent obtenir des privilèges incluant les exploitations multipilotes, pour les avions complexes hautes performances monopilotes;

2) le cours de formation MCC;

- 3) le cours MPL dans ses phases de base, intermédiaire et avancée pour autant que, pour la phase de base, ils soient ou aient été titulaires d'une qualification FI(A) ou d'une qualification IRI(A).

d) Les privilèges des SFI pour les hélicoptères consistent à dispenser l'instruction au vol sur entraîneur synthétique de vol pour:

- 1) la délivrance, la prorogation et le renouvellement des qualifications de type d'hélicoptère;

- 2) une formation MCC si les SFI disposent de privilèges pour dispenser une instruction pour des hélicoptères multipilotes.».

43) Le paragraphe FCL.910.SFI est remplacé par le texte suivant:

«FCL.910.SFI Privilèges restreints

Les privilèges des SFI seront restreints au FTD 2/3 ou FFS du type d'aéronef dans lequel le cours de formation de SFI a été effectué.

Les privilèges peuvent être étendus à d'autres FSTD représentant d'autres types de la même catégorie d'aéronef si les titulaires ont:

- a) accompli la partie relative au simulateur de vol du cours de qualification de type pertinent;

- b) effectué les parties pertinentes de la formation technique et le contenu FSTD du programme d'instruction au vol qui font partie du cours TRI applicable;

- c) dispensé, pendant un cours complet de qualification de type, au moins 3 heures d'instruction relevant des tâches d'un SFI sur le type applicable, sous la supervision et à la satisfaction d'un TRE ou d'un SFE qualifié à cet effet.

Les privilèges du SFI seront étendus à d'autres variantes conformément aux OSD si le SFI a suivi les parties pertinentes de la formation technique relatives au type et le contenu FSTD du programme d'instruction au vol qui font partie du cours TRI applicable.».

44) Au paragraphe FCL.930.SFI, le point a) 2) est remplacé par le texte suivant:

- «2) les parties pertinentes de la formation technique et le contenu FSTD du programme d'instruction au vol qui font partie du cours de formation TRI applicable.».

45) Le paragraphe FCL.940.SFI est remplacé par le texte suivant:

«FCL.940.SFI Prorogation et renouvellement

a) Prorogation

Pour proroger une qualification SFI, les candidats devront, avant la date d'expiration de la qualification SFI, satisfaire à au moins 2 des 3 exigences suivantes:

- 1) avoir effectué au moins 50 heures en tant qu'instructeurs ou examinateurs dans des FSTD, dont au moins 15 heures au cours de la période de 12 mois précédant immédiatement la date d'expiration de la qualification SFI;
- 2) avoir accompli une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que SFI auprès d'un ATO;
- 3) avoir réussi les sections pertinentes de l'évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935.

b) En outre, les candidats devront avoir effectué sur un FFS, le contrôle de compétences pour la délivrance des qualifications de type d'un aéronef spécifique correspondant aux types pour lesquels ils détiennent des privilèges.

c) Au minimum toutes les 2 prorogations d'une qualification SFI, les titulaires devront satisfaire à l'exigence du point a) 3).

d) Si un SFI est titulaire d'une qualification sur plus d'un type d'aéronef au sein de la même catégorie, l'évaluation de compétences, effectuée sur l'un de ces types, prorogera la qualification SFI pour les autres types détenus dans la même catégorie d'aéronef, sauf disposition contraire prévue dans les OSD.

e) Renouvellement

Pour renouveler la qualification SFI, les candidats devront, dans la période de 12 mois précédant immédiatement la demande de renouvellement, satisfaire à toutes les conditions suivantes:

- 1) avoir accompli une formation de remise à niveau d'instructeur en tant que SFI auprès d'un ATO;
- 2) avoir réussi une évaluation de compétences, conformément au paragraphe FCL.935;
- 3) avoir effectué sur un FSTD, l'examen pratique pour la délivrance des qualifications de type d'un aéronef spécifique correspondant aux types pour lesquels les privilèges sont à renouveler.».

46) Le paragraphe FCL.910.STI est remplacé par le texte suivant:

«FCL.910.STI Privilèges restreints

Les privilèges des STI seront restreints au FSTD dans lequel le cours de formation STI a été effectué.

Les privilèges peuvent être étendus à d'autres FSTD représentant d'autres types d'aéronefs si, dans la période de 12 mois précédant immédiatement l'introduction de la demande, les titulaires ont:

- a) accompli la partie relative au FSTD du cours CRI ou TRI sur la classe ou le type d'aéronef pour lequel des privilèges d'instruction sont demandés;
- b) réussi, dans le FSTD sur lequel l'instruction au vol doit être dispensée, la section applicable du contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 de la présente annexe pour les types ou classes appropriés d'aéronefs.

Dans le cas des STI(A) pour une instruction sur BITD exclusivement, le contrôle de compétences n'inclura que les exercices appropriés à l'examen pratique pour la délivrance d'une PPL(A);

- c) effectué, lors d'un cours CPL, IR, PPL ou de qualification de classe ou de type, au moins 3 heures d'instruction au vol sous la supervision d'un FI, d'un CRI(A), d'un IRI ou d'un TRI(H) désigné par l'ATO à cet effet, dont au moins 1 heure d'instruction au vol supervisée par un FIE dans la catégorie d'aéronef appropriée.».

47) Le paragraphe FCL.915.STI est remplacé par le texte suivant:

«FCL.915.STI Prérequis

a) Les candidats à la délivrance d'une qualification STI devront:

- 1) être ou avoir été titulaires au cours des 3 années précédant l'introduction de la demande, d'une licence de pilote et de privilèges d'instruction appropriés aux cours pour lesquels l'instruction est prévue;

- 2) avoir effectué dans un FSTD le contrôle de compétences pertinent pour la qualification de classe ou de type, au cours de la période de 12 mois précédant immédiatement l'introduction de la demande.

Les candidats à la délivrance d'une qualification STI(A), qui souhaitent dispenser une instruction sur BITD exclusivement, devront effectuer les exercices appropriés à l'examen pratique pour la délivrance d'une PPL(A) uniquement.

- b) En plus des exigences prévues au point a), les candidats à la délivrance d'une qualification STI(H) devront avoir effectué au moins 1 heure de vol en tant qu'observateurs dans le poste de pilotage du type d'hélicoptères applicable, au cours de la période de 12 mois précédant l'introduction de la demande.».

48) Le paragraphe FCL.940.STI est remplacé par le texte suivant:

«FCL.940.STI Prorogation et renouvellement de la qualification STI

a) Prorogation

Pour proroger la qualification SFI, les candidats devront, dans la période de 12 mois précédant immédiatement la date d'expiration de la qualification STI, satisfaire à toutes les conditions suivantes:

- 1) avoir effectué au moins 3 heures d'instruction au vol dans un FSTD, comme partie intégrante d'un cours complet CPL, IR, PPL ou de qualification de classe ou de type;
- 2) avoir réussi dans le FSTD sur lequel l'instruction au vol doit être dispensée, les sections applicables du contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 de la présente annexe pour les types ou classes appropriés d'aéronefs.

Dans le cas des STI(A) qui dispensent une instruction sur BITD exclusivement, le contrôle de compétences inclura les exercices appropriés à un examen pratique pour la délivrance d'une PPL(A) uniquement.

b) Renouvellement

Pour renouveler la qualification STI, les candidats devront, dans la période de 12 mois précédant immédiatement l'introduction de la demande de renouvellement:

- 1) suivre une formation de remise à niveau en tant que STI auprès d'un ATO;
- 2) réussir dans le FSTD sur lequel l'instruction au vol est dispensée, les sections applicables du contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 de la présente annexe pour les types ou classes appropriés d'aéronefs.

Dans le cas d'une qualification STI(A) pour une instruction sur BITD exclusivement, le contrôle de compétences inclura les exercices appropriés à un examen pratique pour la délivrance d'une PPL(A) uniquement;

- 3) effectuer, dans la catégorie d'aéronef concernée, lors d'un cours complet CPL, IR, PPL ou de qualification de classe ou de type, au moins 3 heures d'instruction au vol sous la supervision d'un FI, d'un CRI, d'un IRI ou d'un TRI désigné par l'ATO à cette fin, dont au moins 1 heure d'instruction au vol sous la supervision d'un examinateur d'instructeur de vol (FIE).».

49) Le paragraphe FCL.1000 est remplacé par le texte suivant:

«FCL.1000 Autorisations d'examineur

a) Généralités

Les titulaires d'une autorisation d'examineur devront:

- 1) être titulaires, sauf disposition contraire prévue dans la présente annexe, d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation équivalente à celles pour lesquelles ils sont habilités à faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences et détenir les privilèges de dispenser une instruction pour celles-ci;
- 2) être qualifiés pour agir en tant que PIC dans un aéronef pendant un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences si celui-ci ou celle-ci est accompli(e) sur l'aéronef.

b) Conditions particulières:

- 1) L'autorité compétente peut délivrer une autorisation spécifique accordant des privilèges pour la conduite d'examens pratiques, de contrôles de compétences et d'évaluations de compétences si le respect des exigences établies dans la présente sous-partie n'est pas possible en raison de l'introduction de l'un des éléments suivants:
 - i) un aéronef nouveau dans la flotte d'un État membre ou dans la flotte d'un exploitant;

ii) de nouveaux cours de formation dans la présente annexe.

Cette autorisation sera limitée aux examens pratiques, aux contrôles de compétences et aux évaluations de compétences nécessaires pour l'introduction de l'aéronef nouveau ou du nouveau cours de formation et sa durée de validité ne sera en aucun cas supérieure à un an.

- 2) Les titulaires d'une autorisation délivrée conformément au point b) 1), qui souhaitent présenter une demande d'autorisation d'examineur, devront satisfaire aux prérequis et aux exigences de prorogation établis pour ladite catégorie d'autorisation d'examineur.
- 3) Lorsque aucun examinateur qualifié n'est disponible, les autorités compétentes peuvent, au cas par cas, autoriser des inspecteurs ou des examinateurs qui ne satisfont pas aux exigences pertinentes en matière d'instructeur, de qualification de type ou de classe visées au point a), à effectuer des examens pratiques, des contrôles de compétences et des évaluations des compétences.

c) Examen effectué hors du territoire des États membres:

- 1) Par dérogation aux dispositions du point a), dans le cas d'examens pratiques et de contrôles de compétence effectués en dehors des territoires relevant de la compétence des États membres en vertu de la convention de Chicago, l'autorité compétente délivrera une autorisation d'examineur aux candidats titulaires d'une licence de pilote conforme à l'annexe 1 de la convention de Chicago, à condition que ces candidats:
 - i) soient titulaires au moins d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation équivalente à celle pour laquelle ils sont habilités à faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences et, dans tous les cas, au moins d'une CPL;
 - ii) soient qualifiés pour agir en tant que PIC sur un aéronef pendant un examen pratique ou un contrôle de compétences réalisé à bord de l'aéronef;
 - iii) satisfassent aux exigences établies dans la présente sous-partie pour la délivrance de l'autorisation d'examineur pertinente; et
 - iv) démontrent à l'autorité compétente un niveau adéquat de connaissances des règles de sécurité aérienne européennes pour pouvoir exercer des privilèges d'examineur conformément à la présente annexe.
- 2) L'autorisation visée au point 1) sera limitée à faire passer des examens pratiques et des contrôles de compétences:
 - i) en dehors des territoires relevant de la responsabilité des États membres en vertu de la convention de Chicago; et
 - ii) à des pilotes qui ont une connaissance suffisante de la langue dans laquelle l'examen ou le contrôle est effectué.».

50) Le paragraphe FCL.1005 est remplacé par le texte suivant:

«FCL.1005 Limitation des privilèges en cas d'intérêts directs

Les examinateurs ne pourront conduire:

- a) des épreuves pratiques ou des évaluations de compétences pour la délivrance d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation à des candidats auxquels ils ont dispensé plus de 25 % de l'instruction au vol requise pour la licence, la qualification ou l'attestation pour laquelle les candidats passent l'examen pratique ou l'évaluation de compétences; et
- b) des épreuves pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences, lorsqu'ils sentent que leur objectivité peut être affectée.».

51) Le paragraphe FCL.1025 est remplacé par le texte suivant:

«FCL.1025 Validité, prorogation et renouvellement des autorisations d'examineur

a) Validité

Une autorisation d'examineur sera valide pendant 3 ans.

b) Prorogation

Pour proroger une autorisation d'examineur, les titulaires satisferont à toutes les conditions suivantes:

- 1) avant la date d'expiration de l'autorisation, avoir conduit au moins 6 examens pratiques, contrôles de compétences ou évaluations de compétence;

- 2) au cours de la période de 12 mois précédant immédiatement la date d'expiration de l'autorisation, avoir suivi un cours de remise à niveau d'examineur dispensé par l'autorité compétente ou dispensé par un ATO et agréé par l'autorité compétente. Un examinateur titulaire d'une autorisation pour planeurs ou ballons peut avoir suivi, au cours de la période de 12 mois précédant immédiatement la date d'expiration de l'autorisation, un cours de remise à niveau d'examineur dispensé par un DTO et agréé par l'autorité compétente;
- 3) l'un des examens pratiques, l'un des contrôles de compétences ou l'une des évaluations de compétences effectués conformément au point 1) devra avoir lieu au cours de la période de 12 mois précédant immédiatement la date d'expiration de l'autorisation d'examineur et devra:
 - i) avoir été évalué(e) par un inspecteur de l'autorité compétente ou par un examinateur expérimenté ayant reçu de l'autorité compétente responsable de l'autorisation d'examineur l'autorisation expresse de le faire; ou
 - ii) satisfaire aux exigences du paragraphe FCL.1020.

Si les candidats à la prorogation sont titulaires de privilèges pour plus d'une catégorie d'examineurs, tous les privilèges d'examineur peuvent être prorogés si les candidats satisfont aux exigences fixées aux points b) 1) et 2) et au paragraphe FCL.1020 pour l'une des catégories d'autorisations d'examineur qu'ils détiennent, en accord avec l'autorité compétente.

c) Renouvellement

Si l'autorisation est arrivée à expiration, avant de reprendre l'exercice des privilèges, les candidats devront satisfaire aux exigences du point b) 2) et du paragraphe FCL.1020 au cours de la période de 12 mois précédant immédiatement l'introduction de la demande de renouvellement.

- d) Une autorisation d'examineur ne sera prorogée ou renouvelée que si les candidats répondent à tout moment aux exigences des paragraphes FCL.1010 et FCL.1030».

52) Le paragraphe FCL.1005.TRE est modifié comme suit:

- a) Au point a), le point 5) est remplacé par le texte suivant:

«5) des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications TRI ou SFI dans la catégorie applicable d'aéronef, pour autant qu'ils aient exercé au moins 3 ans en tant que TRE et qu'ils aient suivi une formation spécifique pour l'évaluation de compétences conformément au paragraphe FCL.1015, point b).».

- b) Au point b), le point 4) est remplacé par le texte suivant:

«4) des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications TRI (H) ou SFI(H), pour autant qu'ils aient exercé au moins 3 ans en tant que TRE et qu'ils aient suivi une formation spécifique pour l'évaluation de compétences conformément au paragraphe FCL.1015, point b).».

53) Au paragraphe FCL.1005.CRE, le point b) est remplacé par le texte suivant:

- «b) des contrôles de compétences pour:

- 1) la prorogation ou le renouvellement de qualifications de classe et de type;
- 2) la prorogation d'IR, à condition d'avoir effectué au moins 1500 heures de vol en tant que pilote sur avions et d'avoir effectué au moins 450 heures de vol en IFR;
- 3) le renouvellement d'IR, à condition qu'ils satisfassent aux exigences fixées au paragraphe FCL.1010.IRE, point a); et
- 4) la prorogation et le renouvellement des EIR, pour autant qu'ils aient effectué au moins 1500 heures de vol en tant que pilotes sur avions et qu'ils satisfassent aux exigences du paragraphe FCL.1010.IRE, point a) 2).».

54) Au paragraphe FCL.1010.CRE, le point b) est remplacé par le texte suivant:

- «b) être titulaire d'une qualification CRI ou FI avec des privilèges d'instruction pour la classe ou le type applicable;».

55) Le paragraphe FCL.1010.IRE est remplacé par le texte suivant:

«FCL.1010.IRE Prérequis

- a) IRE(A)

Les candidats à une autorisation IRE pour avions devront être titulaires d'une IRI(A) ou d'une FI(A) avec le privilège de dispenser une instruction pour l'IR(A) et avoir accompli:

- 1) 2000 heures de vol en tant que pilotes sur avions; et

2) 450 heures de vol en IFR dont 250 heures en tant qu'instructeur.

b) IRE(H)

Les candidats à une autorisation IRE pour hélicoptères devront être titulaires d'une IRI(H) ou d'une FI(H) avec le privilège de dispenser une instruction pour l'IR(H) et avoir accompli:

- 1) 2000 heures de vol en tant que pilotes sur hélicoptères; et
- 2) 300 heures de vol aux instruments sur hélicoptères dont 200 heures en tant qu'instructeur.

c) IRE(As)

Les candidats à une autorisation IRE pour dirigeables devront être titulaires d'une IRI(A) ou d'une FI(A) avec le privilège de dispenser une instruction pour l'IR(A) et avoir accompli:

- 1) 500 heures de vol en tant que pilotes sur dirigeables; et
- 2) 100 heures de vol aux instruments sur dirigeables dont 50 heures en tant qu'instructeur.».

56) Le paragraphe FCL.1005.SFE est remplacé par le texte suivant:

«FCL.1005.SFE Privilèges et conditions

a) SFE pour avions [SFE(A)] et SFE pour aéronefs à sustentation motorisée [SFE(PL)]

Les privilèges des SFE pour avions ou aéronefs à sustentation motorisée consistent à conduire dans un FFS ou pour les évaluations visées au point 5) dans le FSTD applicable:

- 1) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications de type d'avions ou d'aéronefs à sustentation motorisée, selon le cas;
- 2) des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement d'IR s'ils sont combinés avec la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de type, pour autant qu'ils aient réussi un contrôle de compétences pour le type d'aéronef, y compris la qualification de vol aux instruments au cours de la dernière année;
- 3) des examens pratiques pour la délivrance d'une ATPL(A);
- 4) des examens pratiques pour la délivrance d'une MPL, pour autant qu'ils aient satisfait aux exigences du paragraphe FCL.925; et
- 5) des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification SFI dans la catégorie applicable d'aéronef, pour autant qu'ils aient exercé au moins 3 ans en tant que SFE(A) et qu'ils aient suivi une formation spécifique pour l'évaluation de compétences conformément au paragraphe FCL.1015, point b).

b) SFE pour hélicoptères [SFE(H)]

Les privilèges des SFE(H) consistent à conduire dans un FFS ou pour les évaluations visées au point 4) dans le FSTD applicable:

- 1) des examens pratiques et des contrôles de compétences pour la délivrance, la prorogation et le renouvellement de qualifications de type;
- 2) des contrôles de compétences pour la prorogation et le renouvellement d'IR s'ils sont combinés avec la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de type, pour autant que les SFE aient réussi un contrôle de compétences pour le type d'aéronef, y compris la qualification de vol aux instruments au cours de la dernière année précédant le contrôle de compétences;
- 3) des examens pratiques pour la délivrance d'une ATPL(H); et
- 4) des évaluations de compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification SFI (H), pour autant qu'ils aient exercé au moins 3 ans en tant que SFE(H) et qu'ils aient suivi une formation spécifique pour l'évaluation de compétences conformément au paragraphe FCL.1015, point b).».

57) Le paragraphe FCL.1010.SFE est remplacé par le texte suivant:

«FCL.1010.SFE Prérequis

a) SFE(A)

Les candidats à une autorisation SFE(A) devront satisfaire à toutes les conditions suivantes:

- 1) dans le cas d'avions multipilotes:
 - i) être ou avoir été titulaires d'une ATPL(A) et d'une qualification de type pour le type applicable d'avion;

- ii) être titulaires d'une qualification SFI(A) pour le type applicable d'avion; et
 - iii) avoir à leur actif au moins 1500 heures de vol en tant que pilotes sur des avions multipilotes;
 - 2) dans le cas d'avions complexes hautes performances monopilotes:
 - i) être ou avoir été titulaires d'une CPL(A) ou d'une ATPL(A) et d'une qualification de type pour le type applicable d'avion;
 - ii) être titulaires d'une qualification SFI(A) pour la classe ou le type applicable d'avion;
 - iii) avoir à leur actif au moins 500 heures de vol en tant que pilotes sur des avions monopilotes;
 - 3) pour la délivrance initiale d'une autorisation SFE, avoir à leur actif au moins 50 heures d'instruction au vol dans un système de vol synthétique en tant que TRI(A) ou SFI(A) sur le type applicable.
 - b) SFE(H)

Les candidats à une qualification SFE(H) devront satisfaire à toutes les conditions suivantes:

 - 1) être ou avoir été titulaires d'une ATPL(H) et d'une qualification de type pour le type applicable d'hélicoptère;
 - 2) être titulaire d'une qualification SFI(H) pour le type applicable d'hélicoptère;
 - 3) avoir à leur actif au moins 1000 heures de vol en tant que pilotes sur des hélicoptères multipilotes;
 - 4) pour la délivrance initiale d'une autorisation SFE, avoir à leur actif au moins 50 heures d'instruction au vol dans un système de vol synthétique en tant que TRI(H) ou SFI(H) sur le type applicable.»
- 58) Les points 1.1 et 1.2 de l'appendice 1 sont remplacés par le texte suivant:
- «1.1. Dans le cas de la délivrance d'une LAPL, le titulaire d'une LAPL dans une autre catégorie d'aéronef recevra les crédits correspondant à l'ensemble des exigences pour les connaissances théoriques dans les sujets communs établis au paragraphe FCL.120. Toutefois, le sujet "navigation" ne fera l'objet d'un tel crédit que dans le cas d'un titulaire de LAPL(A) qui sollicite la délivrance d'une LAPL(H) ou d'un titulaire de LAPL(H) qui sollicite la délivrance d'une LAPL(A).
 - 1.2. Dans le cas de la délivrance d'une LAPL(A), d'une LAPL(H) ou d'une PPL, les titulaires d'une PPL, d'une CPL ou d'une ATPL dans une autre catégorie d'aéronef recevront les crédits correspondant à l'ensemble des exigences pour les connaissances théoriques dans les sujets communs établis au paragraphe FCL.215, point a) 1).»
- 59) À l'appendice 1, un nouveau point 1.2 bis est inséré comme suit:
- «1.2 bis. Dans le cas de la délivrance d'une LAPL(B), d'une LAPL(S), d'une BPL ou d'une SPL, les titulaires d'une licence dans une autre catégorie d'aéronef recevront les crédits correspondant à l'ensemble des exigences pour les connaissances théoriques dans les sujets communs établis au paragraphe FCL.215, point b) 1).»
- 60) Dans la partie A de l'appendice 3, le point b) du point 9 est remplacé par le texte suivant:
- «b) 70 heures en tant que PIC, dont 55 heures, au plus, peuvent être effectuées en tant que SPIC. Le temps de vol aux instruments en tant que SPIC ne sera comptabilisé comme du temps de vol PIC qu'à concurrence de 20 heures.»
- 61) Dans la partie C de l'appendice 3, le point b) du point 8 est remplacé par le texte suivant:
- «b) 70 heures en tant que PIC, dont 55 heures, au plus, peuvent être effectuées en tant que SPIC. Le temps de vol aux instruments en tant que SPIC ne sera comptabilisé comme du temps de vol PIC qu'à concurrence de 20 heures.»
- 62) Dans la partie D de l'appendice 3, le point b) du point 8 est remplacé par le texte suivant:
- «b) 70 heures en tant que PIC, dont 55 heures, au plus, peuvent être effectuées en tant que SPIC.»
- 63) Dans la partie E de l'appendice 3, le point a) du point 3 est remplacé par le texte suivant:
- «a) avoir à son actif 150 heures de vol;
- à l'exception de l'exigence de 50 heures en tant que PIC sur avions, les heures en tant que PIC sur d'autres catégories d'aéronefs peuvent être comptabilisées dans les 150 heures de vol sur avions dans l'un des cas suivants:
- 1) 20 heures sur hélicoptères, si les candidats sont titulaires d'une PPL(H);
 - 2) 50 heures sur hélicoptères, si les candidats sont titulaires d'une CPL(H);
 - 3) 10 heures sur TMG ou planeurs;

- 4) 20 heures sur dirigeables, si les candidats sont titulaires d'une PPL(As);
- 5) 50 heures sur dirigeables, si les candidats sont titulaires d'une CPL(As).».
- 64) Dans la partie K de l'appendice 3, le point a) du point 3 est remplacé par le texte suivant:
- «a) avoir accompli 155 heures de vol, dont 50 heures en tant que PIC à bord d'hélicoptères, comportant 10 heures de vol en campagne.
- À l'exception de l'exigence de 50 heures en tant que PIC sur hélicoptères, les heures en tant que PIC sur d'autres catégories d'aéronefs peuvent être comptabilisées dans les 155 heures de vol sur hélicoptères dans l'un des cas suivants:
- 1) 20 heures sur avions, si les candidats sont titulaires d'une PPL(A);
- 2) 50 heures sur avions, si les candidats sont titulaires d'une CPL(A);
- 3) 10 heures sur TMG ou planeurs;
- 4) 20 heures sur dirigeables, si les candidats sont titulaires d'une PPL(As);
- 5) 50 heures sur dirigeables, si les candidats sont titulaires d'une CPL(As).».
- 65) Le tableau «CONTENU DE L'EXAMEN» relatif à la catégorie «Avions» de l'appendice 7 est remplacé par le tableau suivant:

«Avions

SECTION 1 — OPÉRATIONS PRÉVOL ET DÉPART

Utilisation d'une liste de vérification, sens de l'air, procédures d'antigivrage/dégivrage, etc. appliquer à toutes les sections

a	Utilisation du manuel de vol (ou équivalent), particulièrement le calcul des performances de l'aéronef, la masse et le centrage
b	Utilisation du document du service de circulation aérienne, du bulletin météo
c	Préparation du plan de vol ATC, plan de vol en IFR/journal
d	Identification des aides à la navigation requises pour les procédures de départ, d'arrivée et d'approche
e	Visite prévol
f	Minima météorologiques
g	Roulage
h	Départ PBN (si applicable): — vérifier que la bonne procédure a été chargée dans le système de navigation; et — effectuer une vérification croisée entre l'affichage du système de navigation et la carte de départ
i	Exposé avant le décollage, décollage
j (°)	Transition au vol aux instruments
k (°)	Procédures de départ aux instruments, y compris départs PBN et réglages de l'altimètre
l (°)	Liaison ATC — conformité, procédures de radiotéléphonie

SECTION 2 — MANŒUVRES GÉNÉRALES (°)

a	Contrôle de l'avion par seule référence aux instruments, y compris vol horizontal à différentes vitesses, compensateur
b	Virages de taux 1 constants en montée et en descente
c	Récupération d'assiettes inhabituelles, y compris de virages constants à inclinaison de 45° et de virages serrés en descente
d (*)	Récupération d'une approche de décrochage en vol horizontal, virages en montée/descente et en configuration d'atterrissage
e	Instruments inopérants sur la planche de bord; montée ou descente stabilisée, virages horizontaux de taux 1 sur des caps donnés, récupération d'assiettes inhabituelles

SECTION 3 – PROCÉDURES IFR EN ROUTE (*)

a	Tenue d'axe, y compris l'interception, p.ex. NDB, VOR ou des routes entre des points de cheminement
b	Utilisation du système de navigation et du radioguidage
c	Vol horizontal, maintien du cap, de l'altitude et de la vitesse-air, réglage de puissance, technique de compensation
d	Réglages de l'altimètre
e	Prévision et révision des ETA (attente en route, si nécessaire)
f	Suivi du vol, journal de bord, consommation de carburant, gestion des systèmes
g	Procédures de protection contre le gel, simulé si nécessaire
h	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie

SECTION 3 bis — PROCÉDURES D'ARRIVÉE

a	Réglage et vérification du radioguidage, et identification des installations, si applicable
b	Procédures d'arrivée, vérifications de l'altimètre
c	Contraintes liées à l'altitude et à la vitesse, si applicable
d	Arrivée PBN (si applicable): — vérifier que la bonne procédure a été chargée dans le système de navigation; et — effectuer une vérification croisée entre l'affichage du système de navigation et la carte d'arrivée

SECTION 4 (*) — OPÉRATIONS 3D (*)

a	Réglage et vérification du radioguidage Vérification de l'angle de la trajectoire verticale Pour la RNP APCH: — vérifier que la bonne procédure a été chargée dans le système de navigation; et — effectuer une vérification croisée entre l'affichage du système de navigation et la carte d'approche
b	Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/d'approche/d'atterrissage, notamment l'identification des équipements
c (*)	Procédure d'attente
d	Conformité avec la procédure d'approche publiée
e	Planification de l'approche
f	Maintien de l'altitude, de la vitesse et du cap (approche stabilisée)
g (*)	Action de remise des gaz
h (*)	Procédure d'approche interrompue/atterrissage
i	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie

SECTION 5 (*) – OPÉRATIONS 2D (**)

a	Réglage et vérification du radioguidage Pour la RNP APCH: — vérifier que la bonne procédure a été chargée dans le système de navigation; et — effectuer une vérification croisée entre l'affichage du système de navigation et la carte d'approche
b	Exposé d'approche et d'atterrissage, y compris les vérifications de descente/approche/atterrissage, notamment l'identification des équipements
c (*)	Procédure d'attente
d	Conformité avec la procédure d'approche publiée
e	Planification de l'approche

f	Maintien de l'altitude/de la distance du point d'approche interrompue (MAPt), de la vitesse et du cap (approche stabilisée), corrections de descente (SDF), si applicable
g (*)	Action de remise des gaz
h (*)	Procédure d'approche interrompue/atterrissage
i	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie
SECTION 6 – VOL AVEC UN MOTEUR À L'ARRÊT (avions multimoteurs exclusivement) (°)	
a	Panne moteur simulée après le décollage ou en procédure de remise des gaz
b	Approche, remise des gaz et procédure d'approche interrompue avec un moteur à l'arrêt
c	Approche et atterrissage avec un moteur à l'arrêt
d	Liaison ATC – conformité, procédures de radiotéléphonie
(°) Doit être effectué par seule référence aux instruments (*) Peut être accompli dans un FFS, un FTD 2/3 ou un FNPT II. (†) Peut être effectué dans la section 4 ou la section 5. (**) Pour établir ou maintenir des privilèges PBN, une approche dans la section 4 ou dans la section 5 est une RNP APCH. Lorsqu'une RNP APCH n'est pas réalisable, elle est effectuée sur un FSTD correctement équipé.	

66) L'appendice 8 est remplacé par le texte suivant:

«APPENDICE 8

Obtention de crédits croisés pour la partie IR d'un examen pratique pour une qualification de classe ou de type

A. Avions

Des crédits ne seront accordés que si les titulaires prorogent ou renouvellent leurs privilèges IR pour les avions monopilotes monomoteurs et les avions monopilotes multimoteurs, selon le cas.

Si un examen pratique ou un contrôle de compétences comportant une partie IR est effectué et que les titulaires disposent d'une des qualifications suivantes, valide:	Le crédit s'applique à la partie IR de l'examen pratique pour:
qualification de type MPA; qualification de type d'avion complexe hautes performances monopilote	qualification de classe SE (*), et qualification de type SE (*), et qualification de classe ou de type SP ME, à l'exception des qualifications de type d'avion complexe hautes performances, des crédits ne seront octroyés que pour la section 3B du contrôle de compétences du point B.5 de l'appendice 9
qualification de classe ou de type d'avion SP ME, à l'exception des qualifications de type d'avion complexe hautes performances, en exploitation monopilote	qualification de classe SE, et qualification de type SE, et qualification de classe ou de type SP ME, à l'exception des qualifications de type d'avion complexe hautes performances
qualification de classe ou de type d'avion SP ME, à l'exception des qualifications de type d'avion complexe hautes performances, limité à l'exploitation MP	qualification de classe SE (*), et qualification de type SE (*), et qualification de classe ou de type SP ME, à l'exception des qualifications de type d'avion complexe hautes performances (*)
qualification de classe ou de type d'avion SP SE	qualification de classe SE, et qualification de type SE

(*) Pour autant qu'au cours des 12 mois qui précèdent, les candidats aient accompli au moins 3 départs et approches en IFR en exerçant les privilèges PBN, y compris au moins 1 approche RNP APCH sur un avion de classe ou de type SP en exploitation SP ou, pour les avions multimoteurs, autres que les avions complexes hautes performances, aient réussi la section 6 de l'examen pratique pour des avions SP, autres que les avions complexes hautes performances, pilotés par seule référence aux instruments en exploitation SP.

B. Hélicoptères

Des crédits ne seront octroyés que si les titulaires prorogent leurs privilèges IR pour les hélicoptères monomoteurs et monopilotes multimoteurs, selon le cas.

Si un examen pratique ou un contrôle de compétences comportant une partie IR est effectué et que les titulaires disposent d'une des qualifications suivantes, valide:	Le crédit s'applique à la partie IR du contrôle de compétences pour:
qualification de type hélicoptère multipilote (MPH)	qualification de type SE (*) ; et qualification de type SP ME (*) .
qualification de type SP ME, en exploitation monopilote	qualification de type SE (*) ; et qualification de type SP ME (*)
qualification de type SP ME, limitée à l'exploitation MP	qualification de type SE (*) ; et qualification de type SP ME (*) .
qualification de type SP SE, en exploitation monopilote	qualification de type SP SE, en exploitation monopilote
(*) Pour autant qu'au cours des 12 mois qui précèdent au moins 3 départs et approches en IFR en exerçant les privilèges PBN, y compris 1 approche RNP APCH [peut être une approche vers un point dans l'espace (PinS)], aient été accomplis sur un hélicoptère de type SP, en exploitation SP.».	

67) À l'appendice 9, la section B est modifiée comme suit:

a) au point 5, le tableau du point k) est remplacé par le tableau suivant:

	«(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
	SP		MP		SP → MP (initial)		MP → SP (initial)		SP + MP	
Type d'exploitation	Formation	Examen/contrôle	Formation	Examen/contrôle	Formation	Examen/contrôle	Formation, examen et contrôle (avions SE)	Formation, examen et contrôle (avions ME)	Avions SE	Avions ME
Délivrance initiale SP complexe	Sections 1-6 1-7	Sections 1-6 1-6	Sections	Sections 1-7 1-6	MCC CRM Facteurs humains TEM Section 7	Sections 1-6	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 et, si applicable, une approche de la section 3.B	1.6, section 6 et, si applicable, une approche de la section 3.B		
Prorogation SP complexe	s.o. s.o.	Sections 1-6 1-6	s.o.	Sections 1-6	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	MPO: Sections 1-7 (formation) Sections 1-6 (contrôle) SPO: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 et, si applicable, une approche de la section 3.B	MPO: Sections 1-7 (formation) Sections 1-6 (contrôle) SPO: 1.6, section 6 et, si applicable, une approche de la section 3.B
Renouvellement SP complexe	FCL.740	Sections 1-6 1-6	FCL.740	Sections 1-6	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	Formation: FCL.740 Contrôle: comme pour la prorogation	Formation: FCL.740 Contrôle: comme pour la prorogation»

b) au point 5, dans le tableau suivant le point l), la ligne relative au point 7.2.2. (exercices) est remplacée par le texte suivant:

«7.2.2 Exercices suivants à la suite d'une perte de contrôle:	P	X			
— récupération d'un cabré à différents angles d'inclinaison latérale, et					
— récupération d'un piqué selon différents angles d'inclinaison latérale					

L'annexe VI (partie ARA) du règlement (UE) n° 1178/2011 est modifiée comme suit:

68) Au paragraphe ARA.GEN.220, les points a) 11) et a) 12) sont remplacés et un nouveau point a) 13) est inséré comme suit:

- «11) les informations relatives à la sécurité et les mesures de suivi;
- 12) l'utilisation des mesures dérogatoires conformément à l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139; et
- 13) le processus d'évaluation et d'autorisation des aéronefs visé au paragraphe ORA.ATO.135, point a), et au paragraphe DTO.GEN.240, point a).».

69) Un nouveau paragraphe ARA.GEN.360 est inséré comme suit:

«ARA.GEN.360 Changement d'autorité compétente

- a) Dès réception d'une demande de changement d'autorité compétente introduite par un titulaire de licence conformément au paragraphe FCL.015, point d), de l'annexe I (partie FCL), l'autorité compétente réceptrice demande, sans délai, à l'autorité compétente du titulaire de licence de lui transférer, sans délai, tous les documents suivants:
 - 1) la vérification de la licence;
 - 2) les copies des dossiers médicaux du titulaire de licence conservés par cette autorité compétente conformément aux paragraphes ARA.GEN.220 et ARA.MED.150. Les dossiers médicaux sont transférés conformément au paragraphe MED.A.015 de l'annexe IV (partie MED) et comprennent un résumé des antécédents médicaux pertinents du demandeur, vérifié et signé par l'évaluateur médical.
- b) L'autorité compétente effectuant le transfert conserve les originaux des dossiers médicaux et des dossiers de licence du titulaire de licence conformément aux paragraphes ARA.GEN.220, ARA.FCL.120 et ARA.MED.150.
- c) Sans délai, l'autorité compétente réceptrice délivre à nouveau la licence et le certificat médical, pour autant qu'elle ait reçu et traité tous les documents spécifiés au point a). Lors de la nouvelle délivrance de la licence et du certificat médical, l'autorité compétente réceptrice demande immédiatement au titulaire de licence de lui remettre la licence délivrée par l'autorité compétente effectuant le transfert et le certificat médical associé.
- d) Après que l'autorité compétente réceptrice a délivré à nouveau la licence et le certificat médical au titulaire de licence et que celui-ci lui a remis la licence et le certificat médical conformément au point c), l'autorité compétente réceptrice notifie immédiatement l'autorité compétente effectuant le transfert. Jusqu'à ce qu'une telle notification soit reçue, l'autorité compétente effectuant le transfert reste responsable de la licence et du certificat médical initialement délivrés au titulaire de licence concerné.».

L'annexe VII (partie ORA) du règlement (UE) n° 1178/2011 est modifiée comme suit:

70) Au paragraphe ORA.ATO.135, le point a) est remplacé par le texte suivant:

- «a) L'ATO utilise une flotte appropriée d'aéronefs d'entraînement ou de FSTD correctement équipés pour les cours de formation dispensés. La flotte d'aéronefs se compose d'aéronefs qui satisfont à toutes les exigences définies dans le règlement (UE) 2018/1139. Les aéronefs relevant des points a), b), c) ou d) de l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139 peuvent être utilisés pour la formation si toutes les conditions suivantes sont remplies:
 - 1) au cours d'un processus d'évaluation, l'autorité compétente a confirmé un niveau de sécurité comparable à celui défini par toutes les exigences essentielles énoncées à l'annexe II du règlement (UE) 2018/1139;
 - 2) l'autorité compétente a autorisé l'utilisation des aéronefs à des fins de formation dans l'ATO.».

L'annexe VIII (partie DTO) du règlement (UE) n° 1178/2011 est modifiée comme suit:

71) Au paragraphe DTO.GEN.240, le point a) est remplacé par le texte suivant:

- «a) Un DTO utilise une flotte appropriée d'aéronefs de formation ou de FSTD correctement équipés pour le cours de formation dispensé. La flotte d'aéronefs se compose d'aéronefs qui satisfont à toutes les exigences définies dans le règlement (UE) 2018/1139. Les aéronefs relevant des points a), b), c) ou d) de l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139 peuvent être utilisés pour la formation si toutes les conditions suivantes sont remplies:
 - 1) au cours d'un processus d'évaluation, l'autorité compétente a confirmé un niveau de sécurité comparable à celui défini par toutes les exigences essentielles énoncées à l'annexe II du règlement (UE) 2018/1139;
 - 2) l'autorité compétente a autorisé l'utilisation des aéronefs à des fins de formation dans le DTO.».
-