

RÈGLEMENT (UE) N° 245/2014 DE LA COMMISSION

du 13 mars 2014

modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE⁽¹⁾, et notamment son article 7, paragraphes 5 et 6,

considérant ce qui suit:

- (1) le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission⁽²⁾ établit les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile.
- (2) Certains États membres ont constaté que certaines exigences du règlement (UE) n° 1178/2011 imposent, à eux-mêmes ou à d'autres parties, une charge administrative ou économique indue ou disproportionnée et ont demandé des dérogations à certaines exigences conformément à l'article 14, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 216/2008.
- (3) Les demandes de dérogation ont été analysées par l'Agence européenne de la sécurité aérienne qui, à son tour, a recommandé à la Commission d'adopter certaines dérogations.
- (4) Des États membres ont également relevé, dans le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission, un certain nombre d'erreurs d'ordre rédactionnel entraînant des difficultés de mise en oeuvre involontaires.
- (5) Il convient par conséquent de modifier les exigences existantes pour y introduire les dérogations ayant une incidence nette en matière de réglementation et corriger les erreurs d'ordre rédactionnel.
- (6) Le règlement (UE) n° 1178/2011 contient en outre, à l'annexe I (PARTIE FCL) des exigences en matière de formation et de contrôle en vue de la qualification de vol aux instruments (IR). Ces exigences en vue de la qualification de vol aux instruments étaient fondées sur les règles JAR-FCL antérieures, et la nécessité de procéder à leur révision a été reconnue.
- (7) Par conséquent, il y a lieu d'introduire des exigences supplémentaires relatives à la qualification pour le vol en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) et des exigences spécifiques pour la qualification de vol dans les nuages pour les pilotes de planeurs.
- (8) Afin d'assurer que la formation ou l'expérience acquise en matière de vol aux instruments avant l'entrée en application du présent règlement puissent être prises en considération aux fins de l'obtention de ces qualifications, il convient d'établir les conditions auxquelles ladite formation ou expérience sont portées en crédit.
- (9) Les États membres devraient pouvoir octroyer des crédits pour l'expérience de vol aux instruments acquise par le titulaire d'une qualification d'un pays tiers si un niveau de sécurité équivalent à celui précisé par le règlement (CE) n° 216/2008 peut être garanti. Il y a lieu d'établir également les conditions de reconnaissance de cette expérience.
- (10) Pour assurer une transition progressive et un niveau uniforme et élevé de sécurité dans l'aviation civile au sein de l'Union européenne, les modalités d'exécution devraient refléter l'état actuel de la technique, et notamment les meilleures pratiques, ainsi que les progrès scientifiques et techniques dans le domaine de la formation des pilotes. Par conséquent les exigences techniques et procédures administratives arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les exigences déjà définies à l'annexe I (PARTIE FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 ainsi que la législation nationale en vigueur relative à certaines spécificités nationales devraient être prises en compte et reflétées par le présent ensemble de règles en tenant compte des besoins spécifiques des pilotes d'aviation générale en Europe.
- (11) L'Agence a élaboré un projet de règles de mise en oeuvre qu'elle a présenté à la Commission sous la forme d'un avis conformément à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008.
- (12) Les États membres qui ont établi un système national pour autoriser des pilotes à voler en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) avec des privilèges limités à l'espace aérien national de l'État membre, et qui peuvent prouver que ce système est sûr et qu'il existe un besoin local spécifique, devraient être autorisés à continuer à délivrer ce type d'autorisations pour une période limitée, moyennant le respect de certaines conditions.

⁽¹⁾ JO L 143 du 30.4.2004, p. 76.⁽²⁾ JO L 311 du 25.11.2011, p. 1.

- (13) Le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission ⁽¹⁾ autorise l'exécution de certains vols tels que les vols à frais partagés et les vols de découverte conformément aux règles applicables à l'exploitation d'aéronefs à motorisation non complexe à des fins non commerciales. Il est par conséquent nécessaire d'assurer la compatibilité avec cette approche des privilèges des pilotes établis dans le règlement (UE) n° 1178/2011.
- (14) Les titulaires d'une PPL, SPL, BPL ou LAPL devraient donc être autorisés à effectuer en tant que pilotes des vols des catégories répertoriées dans le règlement (UE) n° 965/2012.
- (15) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de l'Agence européenne de la sécurité aérienne établi par l'article 65 du règlement (CE) n° 216/2008.
- (16) Il y a donc lieu de modifier le règlement (UE) n° 1178/2011 en conséquence,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

- 1) L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

«Article 3

Octroi des licences de pilote et certification médicale

1. Sans préjudice de l'article 8 du présent règlement, les pilotes d'aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), et à l'article 4, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 216/2008 respectent les exigences techniques et les procédures administratives énoncées dans les annexes I et IV du présent règlement.

2. Nonobstant les privilèges des titulaires de licences définis à l'annexe I du présent règlement, les titulaires de licences de pilote délivrées conformément à la sous-partie B ou C de l'annexe I du présent règlement peuvent effectuer des vols visés à l'article 6, paragraphe 4, point a), du règlement (UE) n° 965/2012. Cette possibilité est sans préjudice du respect de toute exigence supplémentaire pour le transport de passagers ou le développement d'activités commerciales définies dans les sous-parties B ou C de l'annexe I du présent règlement.»

- 2) À l'article 4, le paragraphe 8 suivant est ajouté:

«8. Jusqu'au 8 avril 2019, un État membre peut délivrer à un pilote l'autorisation d'exercer des privilèges limités spécifiés en vue de piloter des avions selon les règles du vol aux

instruments avant de s'être conformé à toutes les exigences requises pour la délivrance d'une qualification de vol aux instruments conformément au présent règlement, moyennant le respect des conditions suivantes:

- a) l'État membre ne délivre ces autorisations que si cela est justifié par un besoin local spécifique qui ne peut être couvert par les qualifications établies au titre du présent règlement;
- b) le cadre des privilèges accordés par l'autorisation se fonde sur une analyse des risques en matière de sécurité effectuée par l'État membre, en tenant compte de l'ampleur de la formation requise pour atteindre le niveau de compétence de pilotage visé;
- c) les privilèges de l'autorisation sont limités à l'espace aérien du territoire national de l'État membre ou à des parties dudit espace aérien;
- d) l'autorisation est délivrée au candidat ayant suivi une formation appropriée avec des instructeurs qualifiés et ayant démontré à un examinateur qualifié qu'il possède les compétences requises, selon les modalités déterminées par l'État membre;
- e) l'État membre informe la Commission, l'AESA et les autres États membres des spécificités de cette autorisation, et notamment de sa motivation et de l'analyse des risques en matière de sécurité;
- f) l'État membre contrôle les activités liées à l'autorisation afin de garantir un niveau acceptable de sécurité et prend des mesures appropriées en cas de détection d'un risque accru ou d'un problème de sécurité;
- g) l'État membre réexamine les aspects de la mise en œuvre de l'autorisation touchant à la sécurité et présente un rapport à la Commission au plus tard le 8 avril 2017.»
- 3) À l'article 12, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:
- «4. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions du présent règlement aux pilotes titulaires d'une licence et d'un certificat médical associé délivrés par un pays tiers participant à l'exploitation non commerciale d'aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) ou c), du règlement (CE) n° 216/2008 jusqu'au 8 avril 2015.»
- 4) Les annexes I, II, III et VI sont modifiées conformément aux annexes du présent règlement.

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

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le 13 mars 2014.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

ANNEXE I

L'annexe I (Partie FCL) du règlement (CE) n° 1178/2011 de la Commission est modifiée comme suit:

1) Le titre du paragraphe FCL.015 est remplacé par le texte suivant:

«FCL.015 Demande et délivrance, prorogation et renouvellement de licences, de qualifications et d'autorisations»

2) Le point FCL.020 est remplacé par le texte suivant:

«FCL.020 Élève pilote

a) Un élève pilote ne volera pas en solo sauf s'il est autorisé à le faire et est supervisé par un instructeur de vol.

b) Avant son premier vol solo, un élève pilote devra au moins:

1) dans le cas d'avions, d'hélicoptères et dirigeables: avoir 16 ans révolus;

2) dans le cas de planeurs et de ballons: avoir 14 ans révolus.»

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

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«FCL.025 Examens théoriques pour la délivrance de licences et de qualifications»

b) au point a), les points 1) et 2) sont remplacés 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 d'un seul État membre.

2) Les candidats ne présenteront l'examen théorique que sur recommandation de l'organisme de formation agréé (ATO) responsable de leur formation, une fois qu'ils auront suivi de manière satisfaisante les parties appropriées du cours de connaissances théoriques.»

c) le point b) est modifié comme suit:

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

«1) Un candidat sera reçu à un sujet d'examen théorique s'il atteint au moins 75 % des points alloués à ce sujet. Il n'existe pas de notation négative.»

ii) le point 3) et le second alinéa du point b) sont remplacés par le texte suivant:

«3) Si un candidat a échoué à l'un des sujets d'examen théorique après 4 tentatives ou a échoué à tous les sujets après soit 6 sessions d'examen, soit la période mentionnée au paragraphe 2, il devra à nouveau présenter la totalité des sujets d'examen.

Avant de présenter à nouveau les examens théoriques, le candidat devra suivre une formation complémentaire auprès d'un ATO. La durée et le domaine d'application de la formation nécessaire devront être déterminés par l'ATO sur la base des besoins du candidat.»

d) au point c), le point 1) ii) est remplacé par le texte suivant:

«ii) dans le cadre de la délivrance d'une licence de pilote commercial, d'une qualification de vol aux instruments (IR) ou d'une qualification de vol aux instruments en route (EIR), pour une durée de 36 mois;»

4) Le paragraphe FCL.035 est modifié comme suit:

a) le point a) est modifié comme suit:

i) le point 1) et la première phrase du point 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1) Sauf spécification contraire dans la présente partie, le temps de vol porté en crédit pour une licence, une qualification ou une autorisation devra avoir été accompli sur la même catégorie d'aéronef que celle pour laquelle la licence, la qualification ou le certificat est demandé(e).

2) PIC ou en instruction»

ii) le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) Temps de vol en tant que copilote ou PICUS. Sauf spécification contraire dans la présente partie, le titulaire d'une licence de pilote, lorsqu'il agit en tant que copilote ou PICUS, peut bénéficier de crédits pour l'ensemble du temps de vol accompli en tant que copilote pour atteindre le temps de vol total nécessaire à l'obtention d'un grade supérieur de licence de pilote.»

b) le point b) est modifié comme suit:

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

«1) Un candidat qui a été reçu à l'examen théorique pour une licence de pilote de ligne bénéficiera des crédits correspondant à toutes les exigences de connaissances théoriques applicables à la licence de pilote d'aéronef léger, la licence de pilote privé, la licence de pilote commercial et, à l'exception du cas des hélicoptères, l'IR et l'EIR dans la même catégorie d'aéronef.»

ii) le point 5) suivant est ajouté:

«5) Nonobstant le point b) 3), le titulaire d'une IR(A) ayant validé un cours modulaire IR(A) reposant sur les compétences, ou le titulaire d'une EIR, bénéficiera intégralement des crédits correspondant aux exigences en termes d'instruction et d'examen théoriques, en vue d'obtenir une IR dans une autre catégorie d'aéronef, uniquement lorsqu'il aura validé l'instruction et l'examen théoriques pour la partie IFR du cours requis en application du paragraphe FCL.720.A.b) 2) i).»

5) Le paragraphe FCL.055 est modifié comme suit:

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

«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 paragraphes précédents, les titulaires d'une IR ou d'une EIR devront avoir démontré leur aptitude à utiliser la langue anglaise à un niveau qui leur permet.»

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

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

6) Au paragraphe FCL.060, le point b) 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) en tant que copilote de relève en croisière que s'il:

i) satisfait aux exigences du point b) 1); ou

ii) a accompli, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 3 secteurs en tant que pilote de relève en croisière sur un aéronef de même type ou de même classe; ou

iii) a effectué un entraînement dans un FFS pour maintenir et rafraîchir ses compétences de vol. L'intervalle entre les entraînements ne dépassera pas 90 jours. Cette remise à niveau peut être combinée avec un cours de remise à niveau d'opérateur prescrit dans les exigences applicables de la partie ORO.»

7) Au paragraphe FCL.105.A, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Les titulaires d'une LAPL(A) ne peuvent transporter des passagers qu'une fois qu'ils ont effectué 10 heures de vol en tant que PIC sur avions ou TMG après la délivrance de la licence.»

8) Au paragraphe FCL.105.S, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Les titulaires d'une LAPL(S) ne pourront transporter des passagers qu'une fois qu'ils ont effectué 10 heures de vol ou 30 lancements en tant que PIC sur planeurs ou planeurs motorisés après la délivrance de la licence.»

9) Le paragraphe FCL.105.B est remplacé par le texte suivant:

«FCL.105.B LAPL(B) — Privilèges

Les privilèges du titulaire d'une LAPL pour ballons permettent d'agir en tant que PIC sur des ballons à air chaud ou des dirigeables à air chaud ayant une enveloppe d'une capacité maximale de 3 400 m³ ou sur des ballons à gaz dont la capacité maximale d'enveloppe est de 1 260 m³, qui transportent un maximum de 3 passagers, de manière à ne jamais dépasser un total de 4 personnes à bord de l'aéronef.»

10) Au paragraphe FCL.110.B, le titre est remplacé par le texte suivant:

«FCL.110.B LAPL(B) — Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits»

11) Au paragraphe FCL.235, le point c) 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) L'échec à l'une des rubriques de la section entraînera l'échec du candidat à la totalité de la section. Si le candidat n'échoue qu'à une section, il ne devra représenter que ladite section. L'échec à plus d'une section entraînera l'échec du candidat à la totalité de l'examen pratique.»

- 12) Au paragraphe FCL.205.A, le point b) 3) est remplacé par le texte suivant:
- «3) la formation, l'examen et le contrôle relatifs aux qualifications et autorisations liées à ces licences.»
- 13) Au paragraphe FCL.205.H, le point b) 3) est remplacé par le texte suivant:
- «(3) la formation, l'examen et le contrôle relatifs aux qualifications et autorisations liées à ces licences.»
- 14) Au paragraphe FCL.205.As, le point b) 3) est remplacé par le texte suivant:
- «(3) la formation, l'examen et le contrôle relatifs aux qualifications et autorisations liées à ladite licence.»
- 15) Au paragraphe FCL.205.S, le point c) est remplacé par le texte suivant:
- «c) Nonobstant les dispositions du point b) 2), le titulaire d'une SPL ayant des privilèges d'instructeur ou d'examineur peut être rémunéré pour:
- 1) dispenser une instruction de vol en vue de l'octroi de la LAPL(S) ou de la SPL;
 - 2) conduire des examens pratiques et des contrôles de compétences pour ces licences;
 - 3) la formation, l'examen et le contrôle relatifs aux qualifications et autorisations liées à ces licences.»
- 16) Le paragraphe FCL.205.B est modifié comme suit:
- a) le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) Les privilèges du titulaire d'une BPL permettent d'agir en tant que PIC sur des ballons.»
- b) le point c) 3) est remplacé par le texte suivant:
- «3) la formation, l'examen et le contrôle relatifs aux qualifications et autorisations liées à ces licences.»
- 17) Au paragraphe FCL.230.B, le point a) 2) est remplacé par le texte suivant:
- «2) 1 vol d'entraînement avec un instructeur dans un ballon de la classe appropriée et du groupe le plus grand pour lesquels ils possèdent des privilèges;»
- 18) Au paragraphe FCL.510.A, le point c) 2) est remplacé par le texte suivant:
- «2) Les titulaires d'une licence de mécanicien navigant octroyée conformément aux règles nationales applicables recevront les crédits correspondant à 50 % des heures effectuées comme mécanicien navigant, à concurrence de 250 heures. Ces 250 heures peuvent être portées en crédit pour satisfaire à l'exigence de 1 500 heures du point b) et à celle de 500 heures du point b) 1), pour autant que le crédit total octroyé pour satisfaire à l'un de ces points ne dépasse pas 250 heures.»
- 19) Le paragraphe FCL.600 est remplacé par le texte suivant:
- «FCL.600 IR — Généralités**
- Sauf exception prévue au paragraphe FCL.825, les opérations en IFR dans un avion, hélicoptère, dirigeable ou aéronef à sustentation motorisée ne pourront être effectuées que par les titulaires d'une PPL, CPL, MPL et ATPL qui détiennent une IR correspondant à la catégorie d'aéronef ou lors d'examens pratiques ou d'une instruction en double commande.»
- 20) Le paragraphe FCL.610 est modifié comme suit:
- a) le point a) 1) i) est remplacé par le texte suivant:
- «i) des privilèges de voler de nuit conformément au paragraphe FCL.810, s'il est prévu d'exercer les privilèges IR de nuit; ou»
- b) le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) devront avoir effectué au moins 50 heures de vol en campagne en tant que PIC sur avions, TMG, hélicoptères ou dirigeables, dont au moins 10 heures ou, dans le cas des dirigeables, 20 heures auront été accomplies dans la catégorie d'aéronef pertinente.»

- 21) Au paragraphe FCL.615, le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) Examen. Les candidats devront démontrer, dans les sujets suivants, un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges octroyés:
 - droit aérien,
 - connaissance générale de l'aéronef – instruments,
 - préparation et surveillance du vol,
 - performance humaine,
 - météorologie,
 - radionavigation,
 - communications en IFR.»
- 22) Au paragraphe FCL.625.H, le point a) 2) est remplacé par le texte suivant:
- «2) lorsque la prorogation n'est pas combinée à la prorogation d'une qualification de type, ils ne devront effectuer que la section 5 et les parties applicables de la section 1 du contrôle de compétences établi dans l'appendice 9 à la présente partie pour le type d'hélicoptère concerné. Dans ce cas, un FTD 2/3 ou un FFS représentant le type d'hélicoptère pertinent peut être utilisé mais, au moins une fois sur deux, le contrôle de compétences visant la prorogation d'une IR(H) devra alors être accompli dans un hélicoptère.»
- 23) Au paragraphe FCL.710, le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) Si aucun vol n'a été effectué avec la variante au cours des 2 ans qui suivent la formation traitant des différences, une formation additionnelle traitant des différences ou un contrôle de compétences portant sur cette variante sera exigée pour maintenir les privilèges, sauf en ce qui concerne les types ou les variantes faisant partie des qualifications de classe d'aéronef monomoteur à pistons et de TMG.»
- 24) Au paragraphe FCL.725, le point b) 4) est remplacé par le texte suivant:
- «4) Dans le cas des avions monopilotes qui sont classés comme avions hautes performances, l'examen théorique sera une épreuve écrite et contiendra au moins 100 questions à choix multiple, réparties de manière appropriée entre les sujets du programme.»
- 25) Au paragraphe FCL.720.A, le point e) est remplacé par le texte suivant:
- «e) Nonobstant les dispositions du point d), un État membre peut délivrer une qualification de type avec des privilèges limités pour avions multipilotes qui permet au titulaire de cette qualification d'agir en tant que copilote de relève en croisière au-dessus du niveau de vol 200 (FL 200), à condition que deux autres membres d'équipage possèdent une qualification de type conformément au point d).»
- 26) Au paragraphe FCL.740.A, le point a) 4) est remplacé par le texte suivant:
- «4) La prorogation d'une qualification de vol aux instruments en route (EIR) ou d'une IR(A), si une telle qualification est détenue, peut être combinée avec un contrôle de compétences pour la prorogation d'une qualification de classe ou de type.»
- 27) Au paragraphe FCL.735.As, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) Le cours de formation au MCC comprendra au moins:
 - 1) 12 heures d'instruction et d'exercices théoriques et
 - 2) 5 heures de formation pratique au MCC;un FNPT II ou III agréé pour le MCC, un FTD 2/3 ou un FFS sera utilisé.»
- 28) Au paragraphe FCL.810, le point a) 1) est modifié comme suit:
- a) le premier alinéa du point 1) est remplacé par le texte suivant:
 - «1) Si les privilèges d'une LAPL, d'une SPL ou d'une PPL pour avions, TMG ou dirigeables doivent être exercés en conditions VFR de nuit, les candidats devront avoir effectué un cours de formation auprès d'un ATO. Le cours devra inclure:»
 - b) le point ii) est remplacé par le texte suivant:
 - «ii) au moins 5 heures de vol de nuit dans la catégorie appropriée d'aéronef, dont au moins 3 heures d'instruction en double commande, incluant au moins 1 heure de navigation en campagne avec au minimum 1 vol en campagne en double commande d'au moins 50 km (27 NM), ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo.»

29) Les nouveaux paragraphes FCL.825 et FCL.830 suivants sont insérés:

«FCL.825 Qualification de vol aux instruments en route (EIR)

a) Privilèges et conditions

- 1) Les privilèges du titulaire d'une qualification de vol aux instruments en route (EIR) consistent à exécuter des vols de jour en IFR pendant la phase en route du vol, à bord d'un avion dont il détient la qualification de classe ou de type. Ce privilège peut être élargi à l'exécution de vols de nuit en IFR pendant la phase en route du vol si le pilote est titulaire d'une qualification au vol de nuit conformément au paragraphe FCL.810.
- 2) Le titulaire d'une EIR n'amorcera ou ne poursuivra un vol pour lequel il prévoit d'exercer les privilèges associés à sa qualification que si les dernières informations météorologiques disponibles indiquent que:
 - i) les conditions météorologiques permettent de réaliser le segment de vol compris entre le décollage et une transition VFR-à-IFR programmée, dans le respect des conditions de VFR; et
 - ii) à l'heure d'arrivée estimée sur l'aérodrome de destination prévu, les conditions météorologiques permettront de réaliser le segment de vol compris entre une transition IFR-à-VFR et l'atterrissage dans le respect des conditions de VFR.

b) Prérequis. Les candidats à l'EIR devront être titulaires au minimum d'une PPL(A) et avoir à leur actif au moins 20 heures de vol en campagne en tant que PIC à bord d'avions.

c) Cours de formation. Les candidats à une EIR devront avoir suivi, sur une période de 36 mois et auprès d'un ATO:

- 1) au moins 80 heures d'instruction théorique conformément aux termes du paragraphe FCL.615; et
- 2) une instruction de vol aux instruments, au cours de laquelle:
 - i) la formation en vol pour une EIR monomoteur comprendra au moins 15 heures de temps de vol aux instruments en instruction; et
 - ii) la formation en vol pour une EIR multimoteur comprendra au moins 16 heures de temps de vol aux instruments en instruction, dont au moins 4 seront effectuées à bord d'avions multimoteurs.

d) Connaissances théoriques. Avant de présenter l'examen pratique, le candidat devra démontrer, dans les sujets visés au paragraphe FCL.615, point b), un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges octroyés.

e) Examen pratique. À l'issue de la formation, le candidat devra réussir un examen pratique à bord d'un avion en présence d'un IRE. Pour une EIR multimoteur, l'examen pratique sera présenté à bord d'un avion multimoteur. Pour une EIR monomoteur, l'examen pratique sera présenté à bord d'un avion monomoteur.

f) Par dérogation aux points c) et d), le titulaire d'une EIR monomoteur, également titulaire d'une qualification de classe ou de type multimoteur, qui souhaite obtenir une EIR multimoteur pour la première fois devra suivre un cours auprès d'un ATO comportant au moins 2 heures de vol aux instruments en instruction pendant la phase en route du vol à bord d'avions multimoteurs, et devra réussir l'examen pratique mentionné au point e).

g) Validité, prorogation et renouvellement.

- 1) Une EIR aura une durée de validité d'un an.
- 2) Les candidats à la prorogation d'une EIR devront:
 - i) réussir un contrôle de compétence à bord d'un avion dans les trois mois qui précèdent directement la date d'expiration de la qualification; ou
 - ii) dans les 12 mois qui précèdent la date d'expiration de la qualification, effectuer 6 heures de vol en tant que PIC en IFR et un vol d'entraînement d'au moins 1 heure en présence d'un instructeur détenteur des privilèges requis pour dispenser une formation au vol IR(A) ou EIR.
- 3) Pour les prorogations ultérieures, une fois sur deux, le titulaire de l'EIR devra réussir un contrôle de compétence conformément aux termes du point g) 2) i).
- 4) Si une EIR a expiré, les candidats devront, pour renouveler leurs privilèges:
 - i) valider une formation de remise à niveau dispensée par un instructeur détenteur des privilèges requis pour dispenser une formation au vol IR(A) ou EIR afin d'obtenir le niveau de compétence nécessaire; et
 - ii) se soumettre à un contrôle de compétence.

- 5) Si l'EIR n'a pas été prorogée ou renouvelée dans les 7 ans qui suivent la dernière date de validité, le titulaire sera tenu d'être à nouveau reçu aux examens théoriques de l'EIR, conformément au paragraphe FCL.615, point b).
- 6) Pour une EIR multimoteur, le contrôle de compétence avant prorogation ou renouvellement et le vol d'entraînement requis en vertu du point g) 2) ii) doivent avoir été effectués à bord d'un avion multimoteur. Si le pilote est également titulaire d'une EIR monomoteur, ce contrôle de compétence permettra également d'obtenir la prorogation ou le renouvellement de l'EIR monomoteur.
- h) Lorsque le candidat à l'EIR a effectué le temps de vol aux instruments dans le cadre d'une instruction en présence d'un IRI(A) ou d'un FI(A) détenteur des privilèges requis pour dispenser une formation au vol IR ou EIR, ces heures de vol peuvent être créditées en vue d'obtenir les heures requises au point c) 2) i) et ii) dans les limites respectives de 5 et 6 heures maximum. Les 4 heures d'instruction de vol aux instruments à bord d'avions multimoteurs requises au point c) 2) ii) ne pourront pas être intégrées à ce crédit.
 - 1) Pour déterminer le nombre d'heures à créditer et définir les besoins en formation, le candidat devra se soumettre à une évaluation d'appréciation auprès de l'ATO.
 - 2) La validation de l'instruction de vol aux instruments dispensée par un IRI(A) ou un FI(A) devra être consignée dans un dossier de formation spécifique et signée par l'instructeur.
- i) Les candidats à l'EIR qui sont titulaires d'une PPL ou d'une CPL «partie FCL» et d'une IR(A) valide délivrées par un pays tiers en application des exigences de l'annexe 2 de la Convention de Chicago peuvent bénéficier intégralement des crédits requis pour valider le cours de formation mentionné au point c). Pour se voir délivrer l'EIR, le candidat devra:
 - 1) réussir l'examen pratique pour l'EIR;
 - 2) par dérogation au point d), démontrer à l'examineur lors de l'examen pratique qu'il a acquis un niveau approprié de connaissances théoriques en matière de droit aérien, de météorologie ainsi que de préparation et d'exécution de vol (IR);
 - 3) avoir au moins 25 heures d'expérience de vol en IFR en tant que PIC à bord d'avions.»

«FCL.830 Qualification de vol dans les nuages à bord de planeurs

- a) Les titulaires d'une licence de pilote leur octroyant des privilèges pour piloter des planeurs pourront piloter un planeur ou un planeur motorisé, à l'exclusion des TMG, dans les nuages uniquement lorsqu'ils sont titulaires d'une qualification de vol dans les nuages à bord de planeurs.
- b) Les candidats à une qualification de vol dans les nuages à bord de planeurs devront avoir accompli au moins:
 - 1) 30 heures de vol en tant que PIC à bord de planeurs ou de planeurs motorisés après la délivrance de la licence;
 - 2) un cours de formation auprès d'un ATO, comportant:
 - i) une instruction théorique; et
 - ii) au moins 2 heures d'instruction au vol en double commande à bord de planeurs ou de planeurs motorisés, en pilotant le planeur par seule référence aux instruments, dont une heure maximum peut être réalisée à bord de TMG; et
 - 3) un examen pratique en présence d'un FE qualifié à cet effet.
- c) Les titulaires d'une EIR ou d'une IR(A) bénéficieront de crédits en fonction des exigences énoncées au point b) 2) i). Par dérogation au point b) 2) ii), au moins une heure d'instruction au vol en double commande à bord d'un planeur ou d'un planeur motorisé, à l'exclusion des TMG, en pilotant le planeur par seule référence aux instruments, sera effectuée.
- d) Les titulaires d'une qualification de vol dans les nuages pourront exercer leurs privilèges uniquement après avoir effectué, au cours des 24 derniers mois, au moins 1 heure de vol, ou 5 vols en tant que PIC exerçant les privilèges de qualification de vol dans les nuages, à bord de planeurs ou de planeurs motorisés, à l'exclusion des TMG.
- e) Les titulaires d'une qualification de vol dans les nuages qui ne satisfont pas aux exigences du point d) devront, avant de reprendre l'exercice de leurs privilèges:

- 1) se soumettre à un contrôle de compétence en présence d'un FE qualifié à cet effet; ou
 - 2) effectuer les heures de vol ou les vols supplémentaires requis en vertu du point d) en présence d'un instructeur qualifié.
- f) Les titulaires d'une EIR valide ou d'une IR(A) bénéficieront intégralement des crédits requis par rapport aux exigences énoncées au point d).»
- 30) Au paragraphe FCL.915, le point b) 2) i) est remplacé par le texte suivant:
- «i) effectué au moins 15 heures de vol en tant que pilote sur la classe ou le type d'aéronef utilisé pour l'instruction au vol, dont un maximum de 7 heures peuvent avoir été effectuées dans un FSTD représentant la classe ou le type d'aéronef, si applicable; ou»
- 31) Le paragraphe FCL.905.FI est modifié comme suit:
- a) le point f) est remplacé par le texte suivant:
 - «f) d'une qualification pour le remorquage, le vol acrobatique ou, dans le cas d'un FI(S), d'une qualification de vol dans les nuages, pour autant que le FI possède de tels privilèges et ait fait la preuve de son aptitude à dispenser une instruction pour cette qualification à un FI qualifié conformément au point i);»
 - b) les termes introductifs du point g) sont remplacés par le texte suivant:
 - «g) d'une EIR ou d'une IR dans la catégorie appropriée d'aéronef, pour autant que le FI;»
 - c) le point g) 3) i) est remplacé par le texte suivant:
 - «i) dans le cas des avions multimoteurs, a satisfait aux exigences pour l'obtention d'une qualification CRI pour avions multimoteurs;»
 - d) le point h) 2) est remplacé par le texte suivant:
 - «2) dans le cas d'hélicoptères, aux exigences établies au paragraphe FCL.910.TRI, point c) 1) et aux prérequis pour le cours de formation TRI(H) établis au paragraphe FCL.915.TRI, point d) 2);»
- 32) Au paragraphe FCL.910.FI, le point a) 3) est remplacé par le texte suivant:
- «3) pour les qualifications de classe et de type relatives aux aéronefs monopilotes monomoteurs, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, les extensions de classe et de groupe dans le cas de ballons et les extensions de classe dans le cas de planeurs;»
- 33) Au paragraphe FCL.915.FI, le point e) est remplacé par le texte suivant:
- «e) pour une qualification FI(S), avoir effectué 100 heures de vol et 200 lancements en tant que PIC sur planeurs. En outre, lorsque le candidat souhaite dispenser une instruction au vol sur TMG, il devra effectuer au moins 30 heures de vol en tant que PIC sur TMG et devra subir une évaluation de compétences additionnelle sur un TMG conformément au paragraphe FCL.935 avec un FI qualifié conformément au paragraphe FCL.905.FI, point i);»
- 34) Au paragraphe FCL.930.FI, le point b) 3) est modifié comme suit:
- a) le point v) est remplacé par le texte suivant:
 - «v) dans le cas d'une qualification FI(B), au moins 3 heures d'instruction au vol, dont 3 décollages.»
 - b) le second alinéa du point 3) est remplacé par le texte suivant:
 - «4) Lorsqu'ils sont candidats à l'obtention d'une qualification FI dans une autre catégorie d'aéronefs, les pilotes qui sont ou ont été titulaires d'une qualification FI(A), (H) ou (As) recevront un crédit de 55 heures pour satisfaire à l'exigence du point b) 2) i), ou de 18 heures pour répondre aux exigences du point b) 2) ii).»
- 35) Au paragraphe FCL.905.TRI, à la suite des termes introductifs, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) la prorogation et le renouvellement d'une EIR ou d'une IR, pour autant que le TRI dispose d'une IR valide;»

- 36) Le paragraphe FCL.905.CRI est modifié comme suit:
- a) le point a) 1) est remplacé par le texte suivant:
 - «1) la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification de classe ou de type pour des avions monopilotes, à l'exception des avions complexes hautes performances monopilotes, lorsque les privilèges souhaités par le candidat permettent de voler dans des conditions d'exploitation monopilote;»
 - b) le nouveau point c) suivant est inséré:
 - «c) les candidats à une qualification CRI pour avions multimoteurs qui sont titulaires d'une qualification CRI pour avions monomoteurs devront avoir satisfait aux prérequis pour la formation CRI établis au paragraphe FCL.915.CRI, point a) ainsi qu'aux exigences du paragraphe FCL.930.CRI, point a) 3) et du paragraphe FCL.935.»
- 37) Au paragraphe FCL.905.IRI, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) Les privilèges d'un IRI permettent de dispenser une instruction pour la délivrance, la prorogation et le renouvellement d'une EIR ou d'une IR sur la catégorie appropriée d'aéronef.»
- 38) Au paragraphe FCL.915.IRI, le point a) 2) est remplacé par le texte suivant:
- «2) dans le cas de candidats à une IRI(A) pour avions multimoteurs, satisfaire aux exigences du paragraphe FCL.915.CRI, point a), du paragraphe FCL.930.CRI et du paragraphe FCL.935;»
- 39) Au paragraphe FCL.905.SFI, le point d) 2) est remplacé par le texte suivant:
- «2) une formation au MCC lorsque le SFI dispose de privilèges pour dispenser une instruction pour des hélicoptères multipilotes.»
- 40) Au paragraphe FCL.915.MCCI, le point b) 1) est remplacé par le texte suivant:
- «1) dans le cas d'avions, de dirigeables et d'aéronefs à sustentation motorisée, 1 500 heures d'expérience de vol en tant que pilote en exploitations multipilotes;»
- 41) Le point FCL.940.MI est remplacé par le texte suivant:
- «FCL.940.MI Validité de la qualification MI**
- La qualification MI est valide tant que la qualification FI, TRI ou CRI l'est aussi.»
- 42) Le paragraphe FCL.1015 est modifié comme suit:
- a) au point b), les points 4) et 5) suivants sont ajoutés:
 - «4) un briefing sur la nécessité de revoir et appliquer les éléments du point 3) lorsqu'on fait passer un examen pratique, un contrôle de compétences ou une évaluation de compétences à un candidat qui dépend d'une autorité compétente autre que celle qui a délivré l'autorisation de l'examineur; et
 - 5) une instruction sur la manière d'obtenir l'accès à ces procédures et exigences nationales d'autres autorités compétentes en tant que de besoin;»
 - b) le point c) est remplacé par le texte suivant:
 - «c) Les titulaires d'une autorisation d'examineur ne pourront faire passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences à un candidat qui dépend d'une autorité compétente autre que celle qui a délivré l'autorisation de l'examineur, sauf s'ils ont revu les informations disponibles les plus récentes décrivant les procédures nationales pertinentes de l'autorité compétente dont dépend le candidat.»
- 43) Au paragraphe FCL.1030, le point b) 3) est modifié comme suit:
- a) le nouveau point iv) suivant est ajouté:
 - «iv) une déclaration selon laquelle l'examineur a revu et appliqué les procédures et exigences nationales de l'autorité compétente dont relève le candidat si l'autorité compétente responsable de la licence du candidat n'est pas la même que celle qui a délivré l'autorisation de l'examineur;»
 - b) le nouveau point v) suivant est ajouté:
 - «v) une copie de l'autorisation de l'examineur indiquant l'étendue de ses privilèges d'examineur dans le cadre d'examens pratiques, de contrôles de compétences ou d'évaluations de compétences concernant un candidat qui dépend d'une autorité compétente autre que celle qui a délivré l'autorisation de l'examineur.»

- 44) Le paragraphe FCL.1005.FE est modifié comme suit:
- a) Le point a) 5) suivant est ajouté:
 - «5) des contrôles de compétence en vue de la prorogation et du renouvellement des EIR, pour autant que le FE ait effectué au moins 1 500 heures en tant que pilote à bord d'avions et satisfasse aux exigences du paragraphe FCL.1010.IRE, point a) 2).»
 - b) le point d) 3) est remplacé par le texte suivant:
 - «3) des examens pratiques pour l'extension des privilèges de la SPL ou de la LAPL(S) aux TMG, pour autant que l'examineur ait accompli 300 heures de vol en tant que pilote à bord de planeurs ou de planeurs motorisés, dont 50 heures d'instruction au vol sur TMG;
 - 4) des examens pratiques et des contrôles de compétence pour la qualification de vol dans les nuages, pour autant que l'examineur ait accompli au moins 200 heures de vol en tant que pilote à bord de planeurs ou de planeurs motorisés, dont au moins 5 heures ou 25 vols d'instruction au vol pour la qualification de vol dans les nuages ou au moins 10 heures d'instruction au vol pour l'EIR ou l'IR(A).»
- 45) Au paragraphe FCL.1005.TRE, le point a) 2) est remplacé par le texte suivant:
- «2) des contrôles de compétences pour la prorogation ou le renouvellement de qualifications de type, d'EIR et d'IR;»
- 46) Au paragraphe FCL.1010.TRE, le point b) 5) ii) est remplacé par le texte suivant:
- «ii) être titulaires d'une CPL(H) ou d'une ATPL(H);»
- 47) Au paragraphe FCL.1005.CRE, le point b) 3) suivant est ajouté:
- «3) la prorogation et le renouvellement des EIR, pour autant que le CRE ait effectué au moins 1 500 heures en tant que pilote à bord d'avions et satisfasse aux exigences du paragraphe FCL.1010.IRE, point a) 2).»
- 48) Le paragraphe FCL.1005.IRE est remplacé par le texte suivant:
- «FCL.1005.IRE IRE — Privilèges**
- Les privilèges du titulaire d'une autorisation IRE consistent à conduire des examens pratiques pour la délivrance d'EIR ou d'IR, et des contrôles de compétences pour leur prorogation ou leur renouvellement.»
- 49) L'appendice 1 de l'annexe I (Partie FCL) est modifié comme suit:
- a) le point 3.2 est remplacé par le texte suivant:
 - «3.2. Le candidat devra être reçu aux examens théoriques définis dans la présente partie pour les sujets suivants, dans la catégorie appropriée d'aéronef:
 - 021— connaissance générale de l'aéronef: cellule et systèmes, électricité, motorisation, équipements de secours,
 - 022— connaissance générale de l'aéronef: instruments,
 - 032/034— performances avion ou hélicoptère, selon le cas,
 - 070— procédures opérationnelles, et
 - 080— principes du vol»
 - b) le point 4.1 est remplacé par le texte suivant:
 - «4.1. Un candidat à une IR ou à une EIR qui a réussi les examens théoriques pertinents pour une CPL dans la même catégorie d'aéronef reçoit les crédits correspondant aux exigences en termes de connaissances théoriques dans les sujets suivants:
 - performance humaine,
 - météorologie.»
- 50) L'appendice 3 de l'annexe I (Partie FCL) est modifié comme suit:
- a) à la section E, rubrique EXPÉRIENCE, le point 12 d) est remplacé par le texte suivant:
 - «d) 6 heures de vol devront être accomplies dans un avion multimoteur, si un avion multimoteur est utilisé pour l'examen pratique.»

b) à la section K, rubrique GÉNÉRALITÉS, le point 3. a) 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. Les heures en tant que PIC d'autres catégories d'aéronefs peuvent être comptabilisées dans les 155 heures de vol prévues au point 11 de la section K;»

51) À l'appendice 5 de l'annexe I (Partie FCL), rubrique GÉNÉRALITÉS, le point 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. L'agrément d'un cours de formation MPL ne sera accordé qu'à un ATO qui dépend d'un transporteur aérien commercial certifié conformément à la partie ORO ou qui bénéficie d'un arrangement spécifique avec un tel opérateur. La licence sera restreinte à cet opérateur spécifique jusqu'à l'issue du cours de conversion du transporteur aérien.»

52) L'appendice 6 de la partie FCL est modifié comme suit:

a) la section A est modifiée comme suit:

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

«2. Un candidat à un cours modulaire IR(A) devra être titulaire d'une PPL(A) ou d'une CPL(A). Un candidat au module des procédures de vol aux instruments qui n'est pas titulaire d'une CPL(A) devra avoir obtenu le certificat attestant du suivi du cours «module de vol aux instruments de base».

L'ATO devra s'assurer que le candidat à un cours IR(A) multimoteur qui ne détenait pas de qualification de type ou de classe d'avion multimoteur a reçu la formation multimoteur spécifiée dans la sous-partie H avant de commencer la formation en vol du cours IR(A).»

ii) le point 10.2 est remplacé par le texte suivant:

«10.2. Le titulaire d'une IR(H) peut voir les heures de la formation requise aux points 7 ou 8 ci-dessus réduites à 10 heures.»

b) Une nouvelle section A bis est insérée:

«A bis IR(A) – Cours modulaire de formation en vol fondé sur les compétences

GÉNÉRALITÉS

1. L'objectif du cours modulaire de formation en vol fondé sur les compétences consiste à former des titulaires de PPL ou de CPL en vue de la qualification de vol aux instruments, en tenant compte de leurs précédentes instructions de vol aux instruments et de leur expérience. Il est conçu pour fournir le niveau de compétences nécessaire pour exploiter des aéronefs en IFR et en IMC. Le cours se compose de l'association d'une instruction de vol aux instruments dispensée par un IRI(A) ou un FI(A) détenteur des privilèges requis pour dispenser une formation à l'IR et d'une instruction de vol dispensée au sein d'un ATO.
2. Un candidat à un cours modulaire IR(A) fondé sur les compétences devra être titulaire d'une PPL(A) ou d'une CPL(A).
3. Le cours théorique sera accompli dans un délai de 18 mois. L'instruction de vol aux instruments et l'examen pratique devront être clôturés avant la fin de la période de validité de la note de réussite aux examens théoriques.
4. Le cours devra inclure:
 - a) une instruction théorique pour atteindre le niveau de connaissance de l'IR(A);
 - b) une instruction de vol aux instruments.

CONNAISSANCES THÉORIQUES

5. Un cours modulaire IR(A) fondé sur les compétences agréé comprendra au moins 80 heures d'instruction théorique. Le cours théorique pourra contenir une formation assistée par ordinateur ainsi que des éléments de formation en ligne. Un nombre d'heures minimum d'enseignement direct en classe requis en vertu du paragraphe ORA.ATO.305 doivent être dispensées.

FORMATION EN VOL

6. La méthode d'obtention d'une IR(A) en suivant ce cours modulaire est fondée sur les compétences. Toutefois, les conditions minimales ci-après devront être remplies par le candidat. Une formation complémentaire peut se révéler nécessaire pour acquérir les compétences requises.
- a) Un cours IR(A) modulaire monomoteur fondé sur les compétences devra comprendre au moins 40 heures de vol aux instruments en instruction, dont un maximum de 10 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I ou jusqu'à 25 heures dans un FFS ou un FNPT II. Un maximum de 5 heures du temps aux instruments au sol dans un FNPT II ou un FFS peut être effectué dans un FNPT I.
- i) Lorsque le candidat a:
- A) suivi l'instruction de vol aux instruments dispensée par un IRI(A) ou un FI(A) détenteur des privilèges requis pour dispenser une formation à l'IR; ou
- B) effectué au préalable des heures de vol en IFR en tant que PIC à bord d'avions, dans le cadre d'une qualification lui octroyant les privilèges requis pour voler en IFR et en IMC,
- ces heures peuvent être créditées en vue d'acquérir les 40 heures précitées, dans la limite maximale de 30 heures.
- ii) Lorsque le candidat a effectué au préalable des heures de vol aux instruments en instruction autres que celles spécifiées au point a) i), ces heures peuvent être créditées en vue d'acquérir les 40 heures requises, dans la limite maximale de 15 heures.
- iii) Dans tous les cas, la formation en vol devra comprendre au moins 10 heures de vol aux instruments en instruction à bord d'un avion, auprès d'un ATO.
- iv) Le nombre total d'heures d'instruction aux instruments en double commande ne sera pas inférieur à 25 heures.
- b) Un cours IR(A) modulaire multimoteur fondé sur les compétences devra comprendre au moins 45 heures de vol aux instruments en instruction, dont un maximum de 10 heures peut être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I ou jusqu'à 30 heures dans un FFS ou un FNPT II. Un maximum de 5 heures du temps aux instruments au sol dans un FNPT II ou un FFS peut être effectué dans un FNPT I.
- i) Lorsque le candidat a:
- A) suivi l'instruction de vol aux instruments dispensée par un IRI(A) ou un FI(A) détenteur des privilèges requis pour dispenser une formation à l'IR; ou
- B) effectué au préalable des heures de vol en IFR en tant que PIC à bord d'avions, dans le cadre d'une qualification lui octroyant les privilèges requis pour voler en IFR et en IMC,
- ces heures peuvent être créditées en vue d'acquérir les 45 heures précitées, dans la limite maximale de 35 heures.
- ii) Lorsque le candidat a effectué au préalable des heures de vol aux instruments en instruction autres que celles spécifiées au point b) i), ces heures peuvent être créditées en vue d'acquérir les 45 heures requises, dans la limite maximale de 15 heures.
- iii) Dans tous les cas, la formation en vol devra comprendre au moins 10 heures de vol aux instruments en instruction à bord d'un avion multimoteur, auprès d'un ATO.
- iv) Le nombre total d'heures d'instruction aux instruments en double commande ne sera pas inférieur à 25 heures, dont au moins 15 devront être effectuées à bord d'un avion multimoteur.
- c) Pour déterminer le nombre d'heures à créditer et définir les besoins en formation, le candidat devra se soumettre à une évaluation d'appréciation auprès d'un ATO.
- d) La validation de l'instruction de vol aux instruments dispensée par un IRI(A) ou un FI(A), conformément au paragraphe a) i) ou b) i), devra être consignée dans un dossier de formation spécifique et signée par l'instructeur.

7. L'instruction en vol pour l'IR(A) modulaire fondée sur les compétences devra comporter:
- a) les procédures et manœuvres pour le vol aux instruments de base, couvrant au moins:
 - i) vol aux instruments de base, sans aides visuelles externes;
 - ii) vol horizontal;
 - iii) montée;
 - iv) descente;
 - v) virages en vol horizontal, montée et descente;
 - vi) circuit aux instruments;
 - vii) virage serré;
 - viii) radionavigation;
 - ix) récupération d'assiettes inhabituelles;
 - x) instruments inopérants sur la planche de bord; et
 - xi) identification et récupération d'un début de décrochage et d'un décrochage complet;
 - b) les procédures prévols pour les vols en IFR, notamment l'utilisation du manuel de vol et des documents appropriés des services de circulation aérienne lors de la préparation du plan de vol en IFR;
 - c) les procédures et manœuvres pour l'exploitation en IFR en conditions normales, anormales et d'urgence, couvrant au moins:
 - i) transition entre le vol à vue et le vol aux instruments lors du décollage;
 - ii) départs et arrivées standard aux instruments;
 - iii) procédures IFR en route;
 - iv) procédures d'attente;
 - v) approches aux instruments selon les minima spécifiés;
 - vi) procédures d'approche interrompue; et
 - vii) atterrissages suite à des approches aux instruments, y compris les manœuvres à vue;
 - d) les manœuvres en vol et les caractéristiques de vol particulières;
 - e) si nécessaire, l'exploitation d'un avion multimoteur dans les exercices précités, notamment:
 - i) exploitation de l'avion par seule référence aux instruments, dans des conditions simulées d'un moteur à l'arrêt;
 - ii) arrêt et redémarrage du moteur (ce dernier exercice doit être effectué à une altitude sûre sauf s'il est exécuté dans un FFS ou un FNPT II).
8. Les candidats à l'IR(A) modulaire fondée sur les compétences qui sont titulaires d'une PPL ou d'une CPL «partie FCL» et d'une IR(A) valide délivrées par un pays tiers en application des exigences de l'annexe 1 de la Convention de Chicago peuvent bénéficier intégralement des crédits requis pour valider le cours de formation mentionné au point 4. Pour se voir délivrer l'IR(A), le candidat devra:
- a) réussir l'examen pratique de l'IR(A) conformément aux termes de l'appendice 7;
 - b) démontrer à l'examineur, lors de l'examen pratique, qu'il a acquis un niveau approprié de connaissances théoriques en matière de droit aérien, de météorologie ainsi que de préparation et d'exécution de vol (IR); et
 - c) avoir au moins 50 heures d'expérience de vol en IFR en tant que PIC à bord d'avions.

ÉVALUATION D'APPRÉCIATION

9. Le contenu et la durée de l'évaluation d'appréciation seront déterminés par l'ATO en fonction de l'expérience du candidat en matière de vol aux instruments.

MULTIMOTEUR

10. Le titulaire d'une IR(A) monomoteur, également titulaire d'une qualification de classe ou de type multimoteur et qui souhaite obtenir une IR(A) multimoteur pour la première fois devra suivre un cours auprès d'un ATO, comportant au moins 5 heures d'instruction au vol aux instruments sur des avions multimoteurs, dont 3 heures peuvent être effectuées dans un FFS ou un FNPT II, et devra réussir un examen pratique.»

c) La section B est modifiée comme suit:

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

«2. Un candidat à un cours modulaire IR(H) devra être titulaire d'une PPL(H), ou d'une CPL(H), ou d'une ATPL(H). Avant d'entamer la phase d'instruction sur aéronef du cours IR(H), le candidat devra être titulaire de la qualification du type d'hélicoptère utilisé pour l'examen pratique de l'IR(H), ou avoir effectué une formation agréée de qualification de type sur ledit type. Le candidat devra détenir un certificat attestant le suivi satisfaisant de la formation au MCC si l'examen pratique doit être conduit dans des conditions multipilotes.»

ii) le point 9.2 est remplacé par le texte suivant:

«9.2. Le titulaire d'une IR(A) peut voir les heures de la formation requise réduites à 10 heures.»

iii) Le point 9.3 suivant est inséré:

«9.3. Le titulaire d'une PPL(H) avec qualification de vol de nuit sur hélicoptère ou d'une CPL(H) peut voir les heures de vol aux instruments en instruction requises réduites de 5 heures.»

53) L'appendice 9 de l'annexe I (Partie FCL) est modifié comme suit:

a) à la section B, le point 5 f) i) est remplacé par le texte suivant:

«i) la qualification du FFS ou du FNPT II, telle que définie dans les exigences applicables de la partie ARA et de la partie ORA;»

b) La section C est modifiée comme suit:

i) au point 4, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«4. Les limites suivantes seront applicables, corrigées pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol ainsi que des performances de l'hélicoptère utilisé.»

ii) au point 10, le point i) est remplacé par le texte suivant:

«i) la qualification du FSTD, telle que définie dans les exigences applicables de la partie ARA et de la partie ORA;»

iii) à la section D, le point 8 a) est remplacé par le texte suivant:

«a) la qualification des simulateurs d'entraînement au vol (FSTD) telle que définie dans les exigences applicables de la partie ARA et de la partie ORA;»

iv) à la section E, point 8, la phrase introductive et le point a) sont remplacés par le texte suivant:

«8. Des simulateurs d'entraînement au vol seront utilisés pour la formation et l'examen pratiques s'ils font partie d'un cours de qualification de type. Les considérations suivantes seront applicables au cours:

a) la qualification des simulateurs d'entraînement au vol telle que définie dans les exigences applicables de la partie ARA et de la partie ORA;»

ANNEXE II

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

1) À la section A «AVIONS», le point 1 est modifié comme suit:

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

«b) démontrer la connaissance des sections pertinentes des exigences opérationnelles et de la partie FCL;»

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

«d) satisfaire aux exigences présentées dans le tableau ci-dessous:

Licence nationale détenue	Nombre total d'heures de vol d'expérience	Exigences additionnelles	Licence "partie FCL" de remplacement et conditions (<i>le cas échéant</i>)	Suppression de conditions	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL (A)	> 1 500 en tant que PIC sur avions multipilotes	Aucune	ATPL (A)	Pas applicable	a)
ATPL (A)	> 1 500 sur avions multipilotes	Aucune	Comme au point c) 4)	Comme au point c) 5)	b)
ATPL (A)	> 500 sur avions multipilotes	Démontrer une connaissance de la préparation du vol et des performances comme exigé au paragraphe FCL.515	ATPL(A), avec qualification de type restreinte aux privilèges de copilote	Démontrer une aptitude à agir en tant que PIC comme requis par l'appendice 9 de la partie FCL	c)
CPL/IR(A) et avoir réussi un examen théorique ATPL de l'OACI dans l'État membre qui a délivré la licence		i) Démontrer une connaissance de la préparation du vol et des performances comme exigé au paragraphe FCL.310 et au paragraphe FCL.615, point b); ii) satisfaire aux autres exigences du paragraphe FCL.720.A, point c)	CPL/IR(A) crédit pour la partie théorique de l'ATPL	Sans objet	d)
CPL/IR (A)	> 500 sur des avions multipilotes, ou en exploitations multipilotes sur des avions monopilotes CS-23 commuter ou équivalents conformément aux exigences applicables de la partie CAT et de la partie ORO relatives au transport aérien commercial	i) Être reçu à un examen de connaissances ATPL(A) dans l'État membre qui a délivré la licence (*); ii) satisfaire aux autres exigences du paragraphe FCL.720.A, point c)	CPL/IR(A) crédit pour la partie théorique de l'ATPL	Sans objet	e)
CPL/IR (A)	< 500 en tant que PIC sur avions monopilotes	Démontrer une connaissance de la préparation du vol et des performances correspondant au niveau CPL/IR	Comme au point 4) f)	Obtenir une qualification de type multipilote conformément à la partie FCL	g)

Licence nationale détenue	Nombre total d'heures de vol d'expérience	Exigences additionnelles	Licence "partie FCL" de remplacement et conditions (<i>le cas échéant</i>)	Suppression de conditions	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL(A)	> 500 en tant que PIC sur avions monopilotes	Qualification de vol de nuit, si applicable	CPL(A), avec qualifications de type/classe restreintes aux avions monopilotes		h)
CPL(A)	< 500 en tant que PIC sur avions monopilotes	i) Qualification de vol de nuit, si applicable; ii) démontrer une connaissance de la préparation du vol et des performances comme exigé au paragraphe FCL.310	Comme au point 4) h)		i)
PPL/IR(A)	≥ 75 de vol aux instruments		PPL/IR(A) (IR restreinte à la PPL)	Démontrer une connaissance de la préparation du vol et des performances comme exigé au paragraphe FCL.615, point b)	j)
PPL(A)	≥ 70 sur avions	Démontrer l'utilisation des équipements de radionavigation	PPL(A)		k)

(*) Les titulaires d'une CPL(A) déjà détenteurs d'une qualification de type pour un avion multipilote ne sont pas astreints à donner la preuve de l'examen théorique ATPL(A) tant qu'ils continuent à voler sur ledit type d'avion, mais ils ne recevront aucun crédit pour la partie théorique de l'ATPL(A) dans le cadre d'une licence "partie FCL". S'ils ont besoin d'une autre qualification de type pour un avion multipilote différent, ils doivent remplir les conditions de la colonne 3), ligne e), point i), du tableau ci-dessus.»

2) À la section B «HÉLICOPTÈRES», le point 1 est modifié comme suit:

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

«b) démontrer la connaissance des sections pertinentes des exigences opérationnelles et de la partie FCL;»

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

«d) satisfaire aux exigences présentées dans le tableau ci-dessous:

Licence nationale détenue	Nombre total d'heures de vol d'expérience	Exigences additionnelles	Licence "partie FCL" de remplacement et conditions (<i>le cas échéant</i>)	Suppression de conditions	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) IR(H) valide	> 1 000 en tant que PIC sur hélicoptères multipilotes	Aucune	ATPL(H) et IR	Sans objet	a)
ATPL(H) sans privilèges IR(H)	> 1 000 en tant que PIC sur hélicoptères multipilotes	Aucune	ATPL(H)		b)

Licence nationale détenue	Nombre total d'heures de vol d'expérience	Exigences additionnelles	Licence "partie FCL" de remplacement et conditions (<i>le cas échéant</i>)	Suppression de conditions	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) IR(H) valide	> 1 000 sur hélicoptères multipilotes	Aucune	ATPL(H), et IR avec qualification de type restreinte aux privilèges de copilote	Démontrer une aptitude à agir en tant que PIC comme requis par l'appendice 9 de la partie FCL	c)
ATPL(H) sans privilèges IR(H)	> 1 000 sur hélicoptères multipilotes	Aucune	ATPL(H), avec qualification de type restreinte aux privilèges de copilote	Démontrer une aptitude à agir en tant que PIC comme requis par l'appendice 9 de la partie FCL	d)
ATPL(H) IR(H) valide	> 500 sur hélicoptères multipilotes	Démontrer une connaissance de la préparation du vol et des performances en vol comme exigé au paragraphe FCL.515 et au paragraphe FCL.615, point b)	Comme au point 4) c)	Comme au point 5) c)	e)
ATPL(H) sans privilèges IR(H)	> 500 sur hélicoptères multipilotes	Comme au point 3) e)	Comme au point 4) d)	Comme au point 5) d)	f)
CPL/IR(H) et avoir réussi un examen théorique ATPL(H) de l'OACI dans l'État membre qui a délivré la licence		i) Démontrer une connaissance de la préparation du vol et des performances en vol comme exigé au paragraphe FCL.310 et au paragraphe FCL.615, point b); ii) Satisfaire aux autres exigences du paragraphe FCL.720.H, point b)	CPL/IR(H) avec crédit de connaissances théoriques de l'ATPL(H), à condition que l'examen théorique ATPL(H) de l'OACI soit évalué comme étant au niveau ATPL «partie FCL»	Sans objet	g)
CPL/IR(H)	> 500 sur hélicoptères multipilotes	i) Être reçu à un examen portant sur les connaissances théoriques de ATPL(H) «partie FCL» dans l'État membre qui a délivré la licence (*); ii) Satisfaire aux autres exigences du paragraphe FCL.720.H, point b)	CPL/IR(H) avec crédit pour la partie théorique de l'ATPL(H) "partie FCL"	Sans objet	h)

Licence nationale détenue	Nombre total d'heures de vol d'expérience	Exigences additionnelles	Licence "partie FCL" de remplacement et conditions (le cas échéant)	Suppression de conditions	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	> 500 en tant que PIC sur hélicoptères monopilotes	Aucune	CPL/IR(H), avec qualifications de type restreintes aux hélicoptères monopilotes	Obtenir une qualification de type multipilote conformément à la partie FCL	i)
CPL/IR(H)	< 500 en tant que PIC sur hélicoptères monopilotes	Démontrer une connaissance de la préparation du vol et des performances en vol comme exigé au paragraphe FCL.310 et au paragraphe FCL.615, point b)	Comme au point 4) i)		j)
CPL(H)	> 500 en tant que PIC sur hélicoptères monopilotes	Qualification de vol de nuit	CPL(H), avec qualifications de type restreintes aux hélicoptères monopilotes		k)
CPL(H)	< 500 en tant que PIC sur hélicoptères monopilotes	Qualification de vol de nuit, démontrer une connaissance de la préparation du vol et des performances en vol comme exigé au paragraphe FCL.310	Comme au point 4) k)		l)
CPL (H) sans qualification de vol de nuit	> 500 en tant que PIC sur hélicoptères monopilotes		Comme au point 4) k) et restreint aux opérations en VFR de jour	Obtenir une qualification de type multipilote conformément à la partie FCL, ainsi qu'une qualification de vol de nuit	m)
CPL (H) sans qualification de vol de nuit	< 500 en tant que PIC sur hélicoptères monopilotes	Démontrer une connaissance de la préparation du vol et des performances en vol comme exigé au paragraphe FCL.310	Comme au point 4) k) et restreint aux opérations en VFR de jour		n)
PPL/IR(H)	≥ 75 de vol aux instruments		PPL/IR(H) (IR restreinte à la PPL)	Démontrer une connaissance de la préparation du vol et des performances comme exigé au paragraphe FCL.615, point b)	o)
PPL(H)	≥ 75 sur hélicoptères	Démontrer l'utilisation des équipements de radionavigation	PPL(H)		p)

(*) Les titulaires d'une CPL déjà détenteurs d'une qualification de type pour un hélicoptère multipilote ne doivent pas avoir réussi d'examen théorique pour l'ATPL(H) tant qu'ils continuent à exploiter ledit type d'hélicoptère, mais ils ne recevront aucun crédit pour la partie théorique de l'ATPL(H) dans le cadre d'une licence «partie FCL». S'ils ont besoin d'une autre qualification de type pour un hélicoptère multipilote différent, ils doivent remplir les conditions de la colonne 3), ligne h), point i) du tableau.»

ANNEXE III

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

1) la section A «VALIDATION DE LICENCES» est modifiée comme suit:

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

«1. Une licence de pilote délivrée conformément aux exigences de l'annexe 1 de la convention de Chicago par un pays tiers peut être validée par l'autorité compétente d'un État membre.

Les pilotes devront déposer une demande auprès de l'autorité compétente de l'État membre dans lequel ils résident ou sont établis. S'ils ne résident pas sur le territoire d'un État membre, les pilotes déposeront une demande auprès de l'autorité compétente de l'État membre dans lequel l'opérateur pour lequel ils volent ou ont l'intention de voler a son lieu principal d'activité commerciale, ou dans lequel les aéronefs sur lesquels ils volent ou ont l'intention de voler sont immatriculés.»

b) le point 3 est modifié comme suit:

i) les points b) et c) sont remplacés par le texte suivant:

«b) démontrer qu'il connaît les sections pertinentes des exigences opérationnelles et de la partie FCL;

c) démontrer qu'il a acquis une compétence linguistique conforme au paragraphe FCL.055;»

ii) le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) dans le cas de licences avions, satisfaire aux exigences en matière d'expérience présentée dans le tableau ci-dessous:

Licence détenue	Nombre total d'heures de vol d'expérience	Privilèges	
(1)	(2)	(3)	
ATPL (A)	> 1 500 en tant que PIC sur avions multipilotes	Transport aérien commercial sur avions multipilotes en tant que PIC	a)
ATPL(A) ou CPL(A)/IR (*)	> 1 500 en tant que PIC ou copilote sur avions multipilotes en fonction des exigences opérationnelles	Transport aérien commercial sur avions multipilotes en tant que copilote	b)
CPL(A)/IR	> 1 000 en tant que PIC en transport aérien commercial depuis l'obtention d'une qualification IR	Transport aérien commercial sur avions monopilotes en tant que PIC	c)
CPL(A)/IR	> 1 000 en tant que PIC ou copilote sur avions monopilotes en fonction des exigences opérationnelles	Transport aérien commercial sur avions monopilotes en tant que copilote conformément aux exigences opérationnelles	d)
ATPL(A), CPL (A)/IR, CPL(A)	> 700 sur avions autres que des TMG, dont 200 dans la fonction pour laquelle la validation est souhaitée et 50 dans ladite fonction au cours des 12 derniers mois	Exercice de privilèges dans des avions exploités à d'autres fins que le transport aérien commercial	e)
CPL(A)	> 1 500 heures en tant que PIC en transport aérien commercial dont 500 heures sur hydravion	Transport aérien commercial sur avions monopilotes en tant que PIC	f)

(*) Les titulaires d'une CPL(A)/IR sur avions multipilotes devront avoir démontré un niveau de connaissances ATPL(A) OACI avant d'obtenir la validation.»

c) le point 4 est modifié comme suit:

i) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) démontrer qu'il a acquis une compétence linguistique conforme au paragraphe FCL.055;»

ii) le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) avoir une expérience minimale d'au moins 100 heures de vol aux instruments en tant que PIC dans la catégorie d'aéronef pertinente.»

d) Le point 6 b) est remplacé par le texte suivant:

«b) être employé, directement ou indirectement, par un constructeur d'aéronefs.»

2) À la section B «CONVERSION DE LICENCES», le point 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Une licence PPL/BPL/SPL, CPL ou ATPL délivrée conformément aux exigences de l'annexe 1 de la convention de Chicago par un pays tiers peut être convertie en une PPL/BPL/SPL «partie FCL» avec qualification de type ou de classe monopilote par l'autorité compétente d'un État membre.»

ANNEXE IV

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

1) À la section II de la sous-partie FCL, le paragraphe ARA.FCL.205, point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) L'autorité compétente conserve une liste des examinateurs qu'elle a certifiés. La liste énonce les privilèges des examinateurs et est publiée et tenue à jour par l'autorité compétente.»

2) À la section II de la sous-partie FCL, le paragraphe ARA.FCL.210 est remplacé par le texte suivant:

«ARA.FCL.210 Informations pour les examinateurs

- a) L'autorité compétente notifie à l'Agence les procédures administratives nationales, les exigences en termes de protection des données personnelles, de responsabilité, d'assurances contre les accidents et de redevances applicables sur son territoire, qui sont utilisées par les examinateurs lorsqu'ils font passer des examens pratiques, des contrôles de compétences ou des évaluations de compétences à un candidat qui dépend d'une autorité compétente autre que celle qui a délivré l'autorisation de l'examineur.
- b) Pour faciliter la diffusion des informations reçues des autorités compétentes au titre du point a) et l'accès à celles-ci, l'Agence publie ces informations sous une forme qu'elle impose.
- c) L'autorité compétente peut fournir aux examinateurs qu'elle a certifiés, ainsi qu'à ceux certifiés par d'autres autorités compétentes et qui exercent leurs privilèges sur son territoire, des critères de sécurité à respecter lorsque des examens pratiques et des contrôles de compétences sont effectués dans un aéronef.»

3) La sous-partie MED est modifiée comme suit:

a) À la section I, le paragraphe ARA.MED.130 est remplacé par le texte suivant:

«ARA.MED.130 Modèle du certificat médical

Le certificat médical est conforme aux spécifications suivantes:

a) Contenu

- 1) État dans lequel la licence de pilote a été délivrée ou demandée (I)
- 2) Classe du certificat médical (II)
- 3) Numéro de certificat commençant par le code de pays "UN" de l'État dans lequel la licence de pilote a été délivrée ou demandée et suivi d'un code constitué d'une suite de numéros et/ou de lettres, en chiffres arabes et caractères latins (III)
- 4) Nom du titulaire (IV)
- 5) Nationalité du titulaire (VI)
- 6) Date de naissance du titulaire: (jj/mm/aaaa) (XIV)
- 7) Signature du titulaire (VII)
- 8) Limitation(s) (XIII)
- 9) Date d'expiration du certificat médical (IX) pour:
 - i) Classe 1, exploitation commerciale monopilote avec transport de passagers,
 - ii) Classe 1, autres exploitations commerciales,
 - iii) Classe 2,
 - iv) LAPL
- 10) Date de l'examen médical
- 11) Date du dernier électrocardiogramme
- 12) Date du dernier audiogramme
- 13) Date de délivrance et signature de l'AME ou de l'évaluateur médical qui a délivré le certificat. Un médecin généraliste peut être ajouté dans ce champ s'il dispose de la compétence de délivrer des certificats médicaux en vertu du droit national de l'État membre dans lequel la licence est délivrée.
- 14) Sceau ou cachet (XI)

- b) Support: sauf dans le cas d'une LAPL délivrée par un médecin généraliste, le papier ou tout autre support utilisé prévient toute altération ou suppression, ou les fait apparaître clairement. Tout élément ajouté sur le formulaire ou supprimé de celui-ci est validé d'une manière claire par l'autorité compétente.
 - c) Langue: Les certificats sont établis dans la/les langue(s) nationale(s) et en anglais, ainsi que dans toute autre langue que l'autorité de délivrance des licences juge appropriée.
 - d) Toutes les dates présentes sur le certificat médical sont écrites selon le format jj/mm/aaaa.»
- b) À la section II «Examineurs aéromédicaux (AME)», au paragraphe ARA.MED.200, le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) Lorsque l'autorité compétente est assurée que l'AME satisfait aux exigences applicables, elle délivre, proroge, renouvelle ou modifie le certificat d'AME pour une période ne dépassant pas trois ans, en utilisant le formulaire établi à l'appendice VII de la présente partie.»
- 4) À l'appendice II «Format EASA normalisé pour les certificats de membre d'équipage de cabine», la section «Instructions» est modifiée comme suit:
- a) les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:
 - «a) Le certificat de membre d'équipage de cabine inclut toutes les rubriques spécifiées dans le formulaire 142 de l'EASA conformément aux rubriques 1 à 12 énumérées et décrites ci-dessous.
 - b) Le format est soit de 105 mm x 74 mm (1/8 d'A4), soit de 85 mm x 54 mm, et le matériau utilisé prévient toute altération ou suppression, ou les fait apparaître clairement.»
 - b) La rubrique 8 est remplacée par le point 8 suivant:
 - «Rubrique 8: Des détails relatifs à l'identification de l'autorité compétente de l'État membre dans lequel le certificat est délivré sont indiqués, et comportent le nom complet de l'autorité compétente, son adresse postale et son sceau, cachet ou logo officiel, selon le cas.»
 - c) La première phrase de la rubrique 9 est remplacée par le texte suivant:
 - «Si l'autorité compétente est l'organisme de délivrance, le terme «autorité compétente», ainsi qu'un sceau, cachet ou logo officiel sont repris.»
- 5) l'appendice V «CERTIFICAT POUR LES CENTRES AÉROMÉDICAUX (AeMC)» est remplacé par le texte suivant:

«Appendice V de L'ANNEXE VI (PARTIE ARA)

CERTIFICAT POUR LES CENTRES AÉROMÉDICAUX (AeMC)

Union européenne ⁽¹⁾

Autorité compétente

CERTIFICAT DE CENTRE AÉROMÉDICAL

RÉFÉRENCE:

En vertu du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission et sous réserve des conditions spécifiées ci-dessous, [l'autorité compétente] certifie par la présente

[NOM DE L'ORGANISME]

[ADRESSE DE L'ORGANISME]

en tant que centre aéromédical certifié selon la partie ORA, dont les privilèges et la portée des activités sont mentionnés dans les termes d'agrément en pièces jointes.

CONDITIONS

1. Le présent certificat est limité à ce qui est spécifié dans la section relative au champ d'application de l'agrément du manuel d'organisme agréé.
2. Le présent certificat exige la conformité avec les procédures spécifiées dans la documentation de l'organisme, tel qu'exigé par la partie ORA.
3. Le présent certificat restera valide sous réserve de conformité avec les exigences de la partie ORA, pour autant qu'il n'ait pas été restitué, annulé et remplacé, suspendu ou révoqué.

Date de délivrance: Signature:

(¹) «Union européenne» à effacer pour les États qui ne sont pas membres de l'Union européenne.
Formulaire 146 de l'EASA, 1^{re} édition»

6) Le contenu de l'appendice VI est supprimé et remplacé par le texte suivant:

«(PAGE VIERGE)»