**RÈGLEMENT N° /CEMAC/PC/DAJ 1178/2011 DE LA COMMISSION DE LA CEMAC**

**déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l’aviation civile conformément au règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139** **du Conseil des Ministres de l’UEAC du XX XX 2020**

**LA COMMISSION DE LA CEMAC,**

Vu le traité révisé de la Communauté Economique et Monétaire de l’Afrique Centrale (CEMAC) du 30 janvier 2009;

Vu la Convention de Chicago du 07 décembre 1944, relative à l’Aviation Civile Internationale ;

Vu le Règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 Fixant les règles communes dans le domaine de l'aviation civile et réorganisant l’Agence pour la Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC)

Vu la Convention régissant l’Union Economique et Monétaire de l’Afrique Centrale (UEAC);

Vu l’Acte additionnel 15/07/CEMAC-162- CCE-08 du 25 avril 2007 portant création d’une Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC), notamment en son article 3 ;

Vu l’Acte additionnel 06/CEMAC-204-CCE-11 portant érection de l’ASSA-AC en Institution Spécialisée de l’UEAC du 25 juillet 2012;

Vu le Règlement 07/12-UEAC-066-CM-23 portant adoption du Code de l’Aviation Civile des Etats membres de la CEMAC du 22 juillet 2012 ;

Vu la Résolution des Ministres des Transports de la CEMAC réunis en Comité Ad hoc à Brazzaville le 16 février 2012 ;

**considérant ce qui suit :**

1. Le règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 vise à établir et à maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Afrique Centrale, et prévoit les moyens d'atteindre les objectifs fixés dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile.
2. Les pilotes participant à l'exploitation de certains aéronefs, ainsi que les simulateurs d'entraînement au vol, les personnes et les organismes intervenant dans la formation de ces pilotes et dans les examens et les contrôles auxquels ils sont soumis sont tenus de satisfaire aux exigences essentielles pertinentes définies à l'annexe III du N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 . Conformément audit règlement, les pilotes ainsi que les personnes et organismes intervenant dans leur formation devraient être certifiés dès lors qu'il aura été constaté qu'ils satisfont aux exigences essentielles.
3. De même, les pilotes devraient se voir délivrer un certificat médical et les examinateurs aéromédicaux responsables de l'évaluation de l'aptitude médicale des pilotes devraient être certifiés dès lors qu'il aura été constaté qu'ils satisfont aux exigences essentielles pertinentes. Le règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 envisage cependant que, dans certaines circonstances, un médecin généraliste puisse agir en tant qu'examinateur aéromédical si la législation nationale le permet.
4. Les membres de l'équipage de cabine participant à l'exploitation de certains aéronefs sont tenus de satisfaire aux exigences essentielles pertinentes énoncées dans l'annexe IV du règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139. Ce règlement prévoit que l'aptitude médicale des membres du personnel de cabine doit être régulièrement contrôlée, afin de s'assurer qu'ils sont en mesure d'exécuter de manière sûre les tâches en matière de sécurité qui leur sont assignées. Le respect de cette exigence doit être établi par un examen approprié fondé sur les meilleures pratiques aéromédicales.
5. Le règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 prévoit qu'il appartient à la Commission d'adopter les règles de mise en œuvre requises pour la mise en place des conditions de certification des pilotes ainsi que des personnes intervenant dans la formation de ces pilotes et dans les examens et les contrôles auxquels ils sont soumis, des conditions de certification des membres de l'équipage de cabine et des conditions de contrôle de leur aptitude médicale.
6. Il convient de fixer les exigences et les procédures de conversion des licences nationales de pilote et des licences nationales de mécanicien navigant en licences de pilote afin de garantir qu'ils exercent leurs activités selon des conditions harmonisées ; il convient également d'assurer la conversion des qualifications pour les essais en vol conformément au présent règlement.
7. Les États membres devraient pouvoir accepter les licences émises par des pays tiers lorsqu'un niveau de sécurité équivalent à celui précisé par le N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 peut être garanti ; il y a lieu de fixer les conditions d'acceptation des licences émises par des pays tiers.
8. Afin que les formations entamées avant la mise en application du présent règlement puissent être prises en considération pour l'obtention des licences de pilote, il convient de fixer les conditions de reconnaissance des formations déjà suivies, de même que les conditions de reconnaissance des licences militaires.
9. Il est nécessaire de ménager à l'industrie aéronautique et aux administrations des États membres un délai suffisant pour leur permettre de s'adapter au nouveau cadre réglementaire, de donner le temps aux États membres de délivrer certains types de licences de pilote et de certificats médicaux qui ne sont pas couverts par les règlements nationaux et de reconnaître, sous certaines conditions, la validité des licences et certificats délivrés ainsi que des évaluations aéromédicales effectuées avant la mise en application du présent règlement.
10. Afin d'assurer une transition harmonieuse et de garantir un niveau élevé et uniforme de sécurité de l'aviation civile dans la CEMAC , les mesures de mise en œuvre devraient refléter l’état de l'art, y compris les meilleures pratiques et le progrès scientifique et technique, en matière de formation des pilotes et d'aptitude aéromédicale du personnel navigant. Il convient donc de tenir compte des exigences techniques et des procédures administratives arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ainsi que de la législation en vigueur relative à certaines spécificités nationales.
11. L'Agence a élaboré un projet de règles de mise en œuvre qu'elle a présenté à la Commission sous la forme d'un avis conformément à l'article 24, paragraphe 1, du règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 .
12. Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par les articles 70 à 73 du règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139

**A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT COMPOSÉ DES ANNEXES CI-DESSOUS JOINTES ET DONT LA TENEUR SUIT** :

1. ANNEXE I - LICENCES DES MEMBRES D’ÉQUIPAGES DE CONDUITE - PARTIE FCL ;
2. ANNEXE II - CONDITIONS DE CONVERSION DE LICENCES ET QUALIFICATIONS NATIONALES EXISTANTES APPLICABLES AUX AVIONS ET AUX HÉLICOPTÈRES ;
3. ANNEXE III - CONDITIONS D'AGRÉMENT DE LICENCES DÉLIVRÉES PAR OU AU NOM DE PAYS TIERS ;
4. ANNEXE IV - MÉDECINE AÉRONAUTIQUE - PARTIE MED ;
5. ANNEXE V - QUALIFICATION DES MEMBRES D’ÉQUIPAGE DE CABINE QUI PARTICIPENT À DES EXPLOITATIONS COMMERCIALES - PARTIE-CC ;
6. ANNEXE VI - EXIGENCES APPLICABLES AUX AUTORITÉS POUR LE PERSONNEL NAVIGANT - PARTIE-ARA ;
7. ANNEXE VII - EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISATIONS POUR LE PERSONNEL NAVIGANT - PARTIE-ORA ;
8. ANNEXE VIII - EXIGENCES RELATIVES AUX ORGANISMES DE FORMATION DÉCLARÉS (DTO) - PARTIE DTO.

Article 1 *- Objet*

Le présent règlement fixe des règles détaillées concernant :

1. les différentes qualifications pour les licences de pilote, les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des licences, les privilèges et responsabilités des titulaires de licences, les conditions dans lesquelles les licences nationales de pilote et les licences de mécanicien navigant existantes peuvent être converties en licences de pilote, ainsi que les conditions d'acceptation des licences délivrées par les pays tiers ;
2. la certification des personnes chargées de dispenser une formation au vol ou une formation en vol simulé ou d'évaluer les compétences des pilotes ;
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 ;;
4. la certification des examinateurs aéromédicaux ainsi que les circonstances dans lesquelles un médecin généraliste peut agir en tant qu'examinateur aéromédical ;
5. l'évaluation aéromédicale régulière des membres de l'équipage de cabine, ainsi que la qualification des personnes chargées de cette évaluation.
6. les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait du certificat de membre d’équipage de cabine, ainsi que les privilèges et les responsabilités des titulaires d’un certificat de membre d’équipage de cabine ;
7. les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des certificats des organismes de formation des pilotes et des centres aéromédicaux qui participent à la qualification et à l’évaluation aéromédicale du personnel navigant de l’aviation civile ;
8. les exigences relatives à la certification des simulateurs d’entraînement au volet aux organismes qui exploitent et utilisent ces dispositifs ;
9. les exigences relatives au système d’administration et de gestion que doivent satisfaire les États membres, l’Agence et les organismes en ce qui concerne les règles visées aux paragraphes 1 à 8.

Article 2 - *Définitions*

Aux fins du présent règlement, on entend par :

1. « ***Licence partie FCL*** » une licence d'équipage répondant aux exigences de l'annexe I;
2. ~~3~~**«*Licence de pilote d'aéronefs légers (“Light Aircraft Pilot Licence” – LAPL***)», la licence de pilote de loisir visée à l'article 8 du règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 pour aéronefs d’une masse maximale au décollage de 1000 kg et pour deux personnes au plus (pilote et passager) ;
3. « **licence nationale** », la licence de pilote qui a été délivrée ou reconnue par un État membre conformément à la législation nationale ;
4. **~~6~~« Crédit »,** la reconnaissance d’une expérience ou de qualifications préalables ;
5. ***~~7~~« Rapport de crédit* »,** un rapport sur la base duquel une expérience ou des qualifications préalables peuvent être reconnues ;
6. ***~~8~~«Rapport de conversion* »,** un rapport sur la base duquel une licence peut être convertie en licence « partie FCL » ;
7. ***11 «Membre d’équipage de cabine»*** un membre d’équipage disposant de qualifications appropriées, autre qu’un membre d’équipage de conduite ou qu’un membre d’équipage technique, à qui un exploitant confie des tâches liées à la sécurité des passagers et du vol pendant l’exploitation ;
8. ***12 «Personnel navigant»* :** l’équipage de cabine et l’équipage de conduite ;
9. ***14 «moyens acceptables de conformité (acceptable means of compliance — AMC)»,*** des normes non contraignantes adoptées par l'Agence pour illustrer des méthodes permettant d'établir la conformité avec le règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 ~~(CE) n o 216/2008~~ et ses modalités d'exécution;
10. ***15 «moyens alternatifs de conformité (alternative means of compliance — AltMOC)»,*** les moyens de conformité qui constituent une alternative à un AMC existant ou proposent de nouvelles méthodes permettant d'établir la conformité avec le règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 (~~CE) n o 216/2008~~ et ses modalités d'exécution, pour lesquelles aucun AMC associé n'a été adopté par l'Agence;
11. ***16 «organisme de formation agréé (approved training organisation — ATO)»***, un organisme qualifié pour dispenser une formation aux pilotes sur la base d'un agrément délivré conformément à l'article 10 *bis*, paragraphe 1, premier aliné
12. ***17 «système basique d'entraînement au vol aux instruments (Basic Instrument Training Device — BITD)***», un système d'entraînement au sol des pilotes représentant le poste de pilotage d'une classe d'avions, qui peut être constitué d'une planche de bord reproduite sur écran et de commandes de vol actionnées par ressorts, et offrant une plateforme d'entraînement qui couvre au moins les aspects liés aux procédures de vol aux instruments;
13. ***18 «spécifications de certification (certification specifications — CS)»,*** des normes techniques adoptées par l'Agence qui indiquent des moyens à utiliser par un organisme à des fins de certification;
14. ***19 «instructeur de vol (flight instructor — FI)»,*** un instructeur disposant des privilèges pour dispenser une formation dans un aéronef, conformément à la sous-partie J de l'annexe I (partie FCL);
15. ***20 «simulateur d'entraînement au vol (flight simulation training device* — FSTD)»,** un dispositif pour l'entraînement des pilotes qui:
16. a) dans le cas d'avions, désigne un simulateur de vol (*full flight simulator* — FFS), un système d'entraînement au vol (*flight training device* — FTD), un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation (*flight and navigation procédures trainer* — FNPT) ou un système basique d'entraînement au vol aux instruments (*basic instrument training device* — BITD);
17. b)dans le cas d'hélicoptères, désigne un simulateur de vol (FFS), un système d'entraînement au vol (FTD) ou un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation (FNPT);
18. ***21 «qualification FSTD», le niveau d'aptitude technique d'un FSTD***, tel que défini dans les spécifications de certification relatives au FSTD en question;
19. 22 «***établissement principal» d'un organisme***, le siège social ou le siège principal de l'organisme, au sein duquel sont exercées les principales fonctions financières, ainsi que le contrôle opérationnel des activités visées par le présent règlement;
20. ***22 bis «ARO.RAMP»,*** la sous-partie RAMP de l'annexe II du règlement sur les opérations aériennes;
21. ***22 ter «automatiquement validée»,*** l'acceptation sans formalités, par un État contractant de l'OACI inclus dans la liste figurant sur le supplément OACI, d'une licence de membre d'équipage de conduite délivrée par un État conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago;
22. ***22 quater «supplément OACI»,*** un supplément à une licence de membre d'équipage de conduite validée automatiquement et délivrée conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago, mentionné au point XIII de la licence de membre de l'équipage de conduite;
23. ***23 «guide d'essai de qualification (qualification test guide — QTG)»,*** un document élaboré pour démontrer que les performances et les qualités de maniement d'un FSTD sont identiques à celles de l'aéronef, d'une classe d'avion ou d'un type d'hélicoptère, simulées dans les limites prévues et que toutes les exigences applicables ont été satisfaites. Le QTG inclut tant les données de l'aéronef, d'une classe d'avion ou d'un type d'hélicoptère, que les données du FSTD utilisées pour appuyer la validation;
24. ***24 «organisme de formation déclaré (declared training organisation — DTO)»,*** un organisme autorisé à dispenser une formation aux pilotes sur la base d'une déclaration faite conformément l'article 10 *bis*, paragraphe 1, deuxième alinéa;
25. ***25 «programme de formation du DTO»,*** un document établi par un DTO décrivant en détail la formation dispensée par ce DTO.

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 N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 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 N° XXX/CEMAC/PC/DAJ ~~(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.

Article 4 - Licences nationales de pilote existantes

1. 3 Les licences nationales sont converties en licences « partie FCL » et qualifications ou certificats associés conformément :
2. aux dispositions de l'annexe II ; ou
3. aux éléments prévus par un rapport de conversion.
4. Le rapport de conversion :
5. est établi par l'État membre qui a délivré la licence de pilote en consultation avec l'Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale («l'Agence»);
6. décrit les exigences nationales sur la base desquelles les licences de pilote ont été délivrées;
7. décrit l’étendue des privilèges qui étaient octroyés aux pilotes;
8. indique pour quelles exigences de l'annexe I il convient d'accorder un crédit;
9. indique les restrictions éventuelles à mentionner dans les licences «partie FCL» et les exigences éventuelles auxquelles le pilote doit satisfaire pour lever ces restrictions.
10. Le rapport de conversion contient des copies de tous les documents nécessaires pour établir les éléments énoncés aux sous paragraphes (a) à (e) du paragraphe 3 y compris des copies des exigences et procédures nationales applicables. En élaborant le rapport de conversion, les États membres s’efforcent de permettre aux pilotes de conserver dans la mesure du possible leur spectre d’activités.
11. Nonobstant les dispositions du paragraphe 3, les titulaires d’un certificat d’instructeur de qualification de classe ou d’un certificat d’examinateur 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’examinateur pour avions monopilotes.
12. Un État membre peut autoriser des élèves pilotes qui suivent une formation en vue d'une licence de pilote d'aéronefs légers (LAPL) à exercer des privilèges limités sans supervision avant de s'être conformés à toutes les exigences requises pour la délivrance d'une LAPL, sous les conditions suivantes:
13. a) le cadre des privilèges 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;;
14. b) les privilèges sont limités aux éléments suivants :
15. l'ensemble ou une partie du territoire national de l'État membre qui autorise;;
16. les aéronefs immatriculés dans l'État membre qui autorise;
17. les avions et les hélicoptères qui sont des aéronefs monomoteur à pistons dont la masse maximale au décollage ne dépasse pas 2 000 kg, les planeurs et les ballons;
18. c) aux fins de la formation effectuée en application de l'autorisation, le titulaire d'une telle autorisation qui sollicite la délivrance d'une LAPL reçoit des crédits qui sont déterminés par l'État membre sur la base d'une recommandation émanant d'un ATO ou d'un DTO; ;
19. l'État membre soumet tous les trois ans à la Commission et à l'Agence des rapports périodiques et des évaluations des risques en matière de sécurité;
20. l'État membre contrôle l'utilisation des autorisations délivrées en application du présent paragraphe afin de garantir un niveau acceptable de sûreté de l'aviation et prend des mesures appropriées en cas de détection d'un risque accru en matière de sécurité ou de toute autre observation préoccupante en matière de sécurité.
21. Jusqu’au 8 avril 2021 plus six, un État membre ou un Etat associé 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 :
22. 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 ;
23. 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 ;
24. 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 ;
25. 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 ;
26. l’État membre ou l’Etat associé informe la Commission, l’ASSA-AC et les autres États membres et Etats associés des spécificités de cette autorisation, et notamment de sa motivation et de l’analyse des risques en matière de sécurité ;
27. 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 ;
28. 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 08 avril 2017 plus six.
29. 9 Pour les licences délivrées avant le 19 août 2018, les États membres se conforment aux exigences prévues au deuxième alinéa du point a) du paragraphe ARA.FCL.200, tel que modifié par le règlement (UE) 2018/1065 de la Commission ( 1 ) au plus tard le 31 décembre 2022.

*Article 5 4 bis -* ***Privilèges de qualification de vol aux instruments pour la navigation fondée sur les performances***

1. Les pilotes ne peuvent effectuer de vols selon les procédures de navigation fondées sur les performances (PBN) qu'après s'être vu octroyer des privilèges PBN faisant l'objet d'une mention sur leur qualification de vol aux instruments (IR).
2. Un pilote se voit octroyer des privilèges PBN lorsqu'il satisfait à toutes les exigences suivantes:
3. a) le pilote a suivi avec succès un cours théorique couvrant notamment la PBN, conformément à la section FCL.615 de l'annexe I (partie FCL);
4. b) le pilote a suivi avec succès une formation en vol couvrant notamment la PBN, conformément à la section FCL.615 de l'annexe I (partie FCL);
5. le pilote a réussi soit un examen pratique conformément à l'appendice 7 de l'annexe I (partie FCL), soit un examen pratique ou un contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 de l'annexe I (partie FCL).
6. Les exigences prévues au paragraphe 2, alinéas points a) (i) et (ii) b), sont réputées satisfaites lorsque l'autorité compétente estime que les compétences acquises, soit après avoir suivi une formation soit après s'être familiarisé avec les exploitations PBN, sont équivalentes à celles acquises au terme des cours visés au paragraphe 2, alinéas points a) (i) et b) (ii), et lorsque le pilote fait la preuve de ces compétences à la satisfaction de l'examinateur lors du contrôle de compétences ou de l'examen pratique visés au paragraphe 2, alinéa point c) (iii).
7. À l'issue de l'examen pratique ou du contrôle de compétences visés au paragraphe 2, alinéa point c)(iii) , une mention attestant la démonstration des compétences en matière de PBN sera consignée dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent, et sera signée par l'examinateur ayant fait passer l'examen ou le contrôle
8. Les pilotes titulaires d'une IR sans privilèges PBN ne peuvent voler que sur les routes ne requérant pas de privilèges PBN et n'effectuer que des approches ne requérant pas de privilèges PBN, et aucune mention PNB n'est requise pour le renouvellement de leur IR jusqu'au 25 août 2020; après cette date, des privilèges PNB sont requis pour chaque IR.

***Article 6 4 ter - Formation à la prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle***

1. La formation à la prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle devient un élément obligatoire du cours de formation pour la délivrance d'une licence de pilote en équipage multiple (MPL), du cours de formation intégrée pour la délivrance d'une licence de pilote de ligne d'avion [ATP(A)], du cours de formation pour la délivrance d'une licence de pilote professionnel d'avion [CPL(A)], ainsi que des cours de formation pour l'obtention des qualifications de classe ou de type pour:
2. a) les avions monopilotes utilisés en exploitations multipilotes;
3. les avions complexes non hautes performances monopilotes;
4. les avions complexes hautes performances monopilotes; ou
5. les avions multipilotes,

conformément à l'annexe I (partie FCL).

1. Pour les cours de formation visés au paragraphe 1 qui commencent avant le 20 décembre 2019 dans un organisme de formation agréé (ATO), la formation à la prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle n'est pas obligatoire, à condition:
2. que les cours de formation pour la délivrance des licences CPL(A), ATP(A) ou MPL sont suivis autrement conformément à l'annexe I (partie FCL) et que l'examen pratique est effectué conformément aux sections ~~paragraphes~~ FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) ou FCL.415.A (MPL) de l'annexe I (partie FCL), au plus tard avant le 20 décembre 2021; ou
3. que les cours de formation pour l'obtention des qualifications de classe ou de type pour les avions sont suivis autrement conformément à l'annexe I (partie FCL) et que l'examen pratique est effectué conformément au sous paragraphe ~~deuxième alinéa~~ ~~du point~~ (c) (2) de la section ~~paragraphe~~ FCL.725 de l'annexe I (partie FCL) du présent règlement, au plus tard avant le 20 décembre 2021.

Aux fins du paragraphe 1, l'autorité compétente peut, selon sa propre évaluation et sur recommandation émanant d'un ATO, octroyer des crédits pour toute formation relative à la prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle suivie avant le 20 décembre 2019 conformément aux exigences nationales de formation.

***Article 7 6*****Conversion des qualifications pour les essais en vol**

Réservé

Article 8***7****- Licences de mécanicien navigant nationales existantes*

1. Pour convertir en licences « partie FCL » des licences de mécanicien navigant délivrées conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago, les titulaires adressent une demande à l'État membre ayant délivré les licences.
2. Les licences de mécanicien navigant sont converties en licences «partie FCL» conformément à un rapport de conversion répondant aux exigences de l'article 4, paragraphes 4 et 5.
3. Si la demande porte sur une licence de pilote de ligne, les dispositions de l'annexe I, FCL 510.A, sous paragraphe (c) (2), relatives au crédit sont respectées.

Article 9 8 *- Conditions d'acceptation des licences de pays tiers*

1. Sans préjudice de l'article 17 du règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 , et en l'absence d'accords conclus entre la CEMAC et un pays tiers sur l'octroi des licences de pilote, les États membres peuvent accepter les licences, qualifications ou certificats de pays tiers, ainsi que les certificats médicaux associés délivrés par des pays tiers ou en leur nom, conformément aux dispositions de l'annexe III du présent règlement.
2. Les candidats à des licences « partie FCL » qui possèdent déjà au moins une licence, une qualification ou un certificat équivalents délivrés par un pays tiers conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago satisfont à toutes les exigences de l'annexe I du présent règlement, bien que les exigences en matière de durée de formation, de nombre de leçons et d’heures de formation spécifiques puissent être réduites.
3. Le crédit dont bénéficie le candidat est déterminé par l'État membre ou l’Etat associé auquel le pilote soumet sa demande, sur la base d’une recommandation émanant d'un organisme de formation agréé.
4. Les titulaires d'une licence de pilote de ligne délivrée par un pays tiers ou en son nom conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago qui satisfont aux conditions d'expérience pour la délivrance d'une licence de pilote de ligne dans la catégorie d’aéronefs pertinente au sens de l'annexe I, sous-partie F, du présent règlement peuvent être crédités du respect de toutes les exigences de formation requises pour présenter les examens théoriques et l’examen pratique, à condition que la licence du pays tiers contienne une qualification de type valable pour l'aéronef qui sera employé lors de l'examen pratique en vue de l'obtention de la licence de pilote de ligne.
5. Des qualifications de type d'avion ou d'hélicoptère peuvent être délivrées aux titulaires de licence « partie FCL » qui satisfont aux exigences établies par un pays tiers pour la délivrance desdites qualifications. Lesdites qualifications seront limitées aux aéronefs immatriculés dans ledit pays tiers. Cette restriction peut être levée dès que le pilote satisfait aux exigences du point C.1 de l'annexe III.

Article 10 9 *- Crédit relatif aux formations entamées avant la mise en application du présent règlement*

1. Les formations entamées avant la mise en application du présent règlement conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago sont intégralement portées en crédit aux fins de la délivrance des licences « partie FCL » sur la base d'un rapport de crédit établi par l'État membre en consultation avec l'Agence.
2. Le rapport de crédit décrit le champ d'application des formations, indique les exigences des licences « partie FCL » concernées par le crédit, ainsi que, le cas échéant, les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire afin que leur soient délivrées des licences « partie FCL ». Seront jointes au rapport des copies de tous les documents nécessaires pour établir le champ d'application des formations et des réglementations et procédures nationales en vertu desquelles les formations ont été entreprises.

Article 11 *9 bis- Formation de qualification de type et données d’adéquation opérationnelle*

### Lorsque les annexes du présent règlement renvoient aux données d’adéquation opérationnelle établies en application du règlement N° XXX/CEMAC/PC/DAJ 748/2012) et en cas d’indisponibilité de ces données pour le type d’aéronef approprié, le candidat à une formation de qualification de type satisfait uniquement aux dispositions des annexes du présent règlement.

1. Les cours de formation de qualification de type agréés avant approbation du programme minimal de formation de qualification de type des pilotes, selon les données d’adéquation opérationnelle concernant le type d’aéronef approprié en application du règlement N° XXX/CEMAC/PC/DAJ 748/2012, incluent les matières obligatoires au plus tard le 31 décembre 2020 plus 3 [xx/xx/201A+3] ou dans un délai de deux ans après approbation des données d’adéquation opérationnelle, au dernier des termes échus.

Article 12 *10- Crédit relatif aux licences de pilote obtenues dans le cadre d'activités militaires*

1. Pour obtenir des licences « partie FCL », les titulaires de licence d'équipage militaire en font la demande à l'État membre où ils ont servi.
2. Les connaissances, l'expérience et les compétences acquises dans le cadre d'activités militaires sont portées en crédit aux fins des exigences correspondantes de l'annexe I conformément aux éléments d'un rapport de crédit établi par l'État membre en consultation avec l'Agence.
3. Le rapport de crédit :
4. décrit les exigences nationales sur la base desquelles les licences, les qualifications, les certificats, les autorisations et/ou les approbations militaires ont été octroyés ;
5. décrit l’étendue des privilèges qui étaient octroyés aux pilotes ;
6. indique pour quelles exigences de l'annexe I il convient d'accorder un crédit ;
7. indique les restrictions éventuelles à mentionner dans les licences « partie FCL » et les exigences éventuelles auxquelles les pilotes doivent satisfaire pour lever ces restrictions ;
8. inclut les copies de tous les documents nécessaires pour apporter la preuve des éléments précités et notamment les copies des exigences et procédures nationales pertinentes.

Article 13 10 bis- *Organismes de formation des pilotes*

1. Les organismes sont autorisés, conformément à l’article 24, paragraphe 2, du règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (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 N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (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 N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 et aux exigences de l’annexe VII du présent règlement..

Toutefois, compte tenu de l’article 24, paragraphe 6, du règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (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 à la section 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 à la section DTO.GEN.115 de ladite annexe et si, dans les cas requis au paragraphe DTO.GEN.230 (c) de ladite annexe, l’autorité compétente a approuvé le programme de formation.

1. Les organismes de formation des pilotes veillent à ce que, le 25 août 2020 au plus tard, les cours de formation qu'ils dispensent pour l'obtention d'une IR comprennent une formation pour l'obtention de privilèges PBN conforme aux exigences de l'annexe I (partie FCL).

*Article 14 10 ter- Simulateurs d’entraînement au vol*

1. Les simulateurs d’entraînement au vol (FSTD — Flight simulation training devices) utilisés pour la formation, l’examen et le contrôle des pilotes, à l’exception des simulateurs de développement utilisés pour l’entraînement aux essais en vol, sont conformes aux exigences techniques et aux procédures administratives figurant dans les annexes VI et VII et sont qualifiés.

Article 15 10 quater - *Centres aéromédicaux*

1. Les centres aéromédicaux respectent les exigences techniques et les procédures administratives figurant dans les annexes VI et VII et sont certifiés.

Article 16 11- *Aptitude médicale de l'équipage de cabine*

1. Les membres de l'équipage de cabine participant à l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), du règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 respectent les exigences techniques et les procédures administratives énoncées dans l'annexe IV.

.Article 17 11 bis- *Qualifications des équipages de cabine et certificats associés*

1. ***L***es membres d’équipage de cabine qui participent à l’exploitation commerciale d’aéronefs visés à l’article 5, paragraphe 1, points b) et c), du règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 sont qualifiés et titulaires d’un certificat associé conformément aux exigences techniques et aux procédures administratives établies aux annexes V et VI.
2. Les membres d’équipage de cabine qui participent à l’exploitation commerciale d’hélicoptères à la date d’application du présent règlement :
3. sont réputés en conformité avec les exigences de formation initiale figurant à l’annexe V s’ils satisfont aux clauses applicables des JAR en matière de formation, de contrôle et d’expérience récente dans le domaine du transport aérien commercial par hélicoptère; ou accomplissent toutes les formations et subissent tous les contrôles nécessaires à une exploitation sur hélicoptère, à l’exception de la formation initiale, avant d’être réputés en conformité avec le présent règlement ; ou
4. s’ils ne satisfont pas aux exigences applicables des JAR en matière de formation, de contrôle et d’expérience récente dans le domaine du transport aérien commercial par hélicoptère, ils accomplissent toutes les formations et subissent tous les contrôles nécessaires à une exploitation sur hélicoptère, à l’exception de la formation initiale, avant d’être réputés en conformité avec le présent règlement; ou .
5. s’ils n’ont pas exercé en exploitation commerciale sur hélicoptère depuis plus de cinq ans, ils suivent la formation initiale et réussissent l’examen associé, comme exigé par l’annexe V, avant d’être réputés en conformité avec le présent règlement
6. Sans préjudice de l’article 3, des certificats de membre d’équipage de cabine conformes au modèle figurant à l’annexe VI sont délivrés à tous les membres d’équipage de cabine participant à l’exploitation commerciale d’hélicoptères au plus tard le le 08 avril 2013 31 décembre 2020 plus un .

*Article 18 11 ter- Capacités de surveillance*

1. Les États membres désignent en leur sein une ou plusieurs entités qui constituent l’autorité compétente, laquelle est investie des responsabilités de certification et de surveillance des personnes et des organismes visés par le règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution 139 ~~et ses modalités, d’exécution~~.
2. Si un État membre désigne plus d’une entité comme autorité compétente :
3. l’étendue des compétences de chaque autorité compétente est clairement définie en termes de responsabilités et de limites géographiques ;
4. une coordination est assurée entre lesdites entités pour assurer l’efficacité de la surveillance de tous les organismes et de toutes les personnes visées par le règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution ~~et ses modalités d’exécution~~, dans le cadre de leur mandat respectif.
5. Les États membres s’assurent que la ou les autorités compétentes disposent de la capacité nécessaire pour garantir la surveillance de toutes les personnes et de tous les organismes couverts par leur programme de surveillance, et disposent notamment des ressources suffisantes pour satisfaire aux exigences du présent règlement.
6. Les États membres veillent à ce que le personnel de l’autorité compétente n’effectue pas d’activité de surveillance s’il est avéré que cela pourrait entraîner directement ou indirectement un conflit d’intérêts, notamment lorsqu’il s’agit d’intérêts familiaux ou financiers.
7. Le personnel agréé par l’autorité compétente pour exécuter des tâches de certification et/ou de surveillance est habilité à s’acquitter au moins des tâches suivantes :
8. examiner les dossiers, les données, les procédures et tout autre document utile pour l’exécution de la tâche de certification et/ou de surveillance ;
9. faire des copies de ces dossiers, données, procédures et autres documents, en tout ou en partie ;
10. demander une explication orale sur place ;
11. pénétrer dans tout local, site d’exploitation ou moyen de transport concerné ;
12. effectuer des audits, des enquêtes, des évaluations, des inspections, y compris des inspections au sol et des inspections non systématiques ; et
13. prendre ou engager des mesures exécutoires si nécessaire.
14. Les tâches visées au paragraphe 5 sont exécutées conformément aux dispositions légales de l’État membre concerné.

Article 19 11 quater - *Mesures de transition*

En ce qui concerne les organismes ayant l’Agence pour autorité compétente conformément à l’article 26, paragraphe 1, point b), du règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 (:

1. les États membres transmettent à l’Agence tous les documents relatifs à la surveillance de ces organismes au plus tard le 31 décembre 2020 plus un ;
2. les États membres qui ont lancé des procédures de certification avant le 31 décembre 2020 les finalisent en coordination avec l’Agence. Une fois le certificat délivré par l’État membre, l’Agence assume toutes ses responsabilités d’autorité compétente envers l’organisme en cause.

Article 20 - **Révision des règlements d’application**

Le directeur général de l’ASSA-AC est chargé de la révision des règlements d’application en cas d’amendement des annexes OACI et des règlements de la commission de l’UE.

Article 21 12 - *Entrée en vigueur et mise en application*

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Bulletin officiel de la CEMAC. Il s’applique à compter du 31 décembre 2020 plus 1.
2. 2 bis Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions suivantes jusqu'au 8 avril 2020: 20 décembre 2020 plus 1:
3. les dispositions de l'annexe I relatives aux licences de pilote de planeurs et de ballons
4. les dispositions des annexes VII et VIII à un organisme de formation dispensant une formation uniquement en vue d'une licence nationale convertible, conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement N° XXX/CEMAC/PC/DAJ (UE) n o 1178/2011, en une licence «partie FCL» de pilote d'aéronef léger (LAPL) pour planeurs ou ballons, en une licence «partie FCL» de pilote de planeur (SPL) ou en une licence «partie FCL» de pilote de ballon (BPL);;
5. es dispositions de la sous-partie B de l'annexe I.:
6. 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 2, paragraphe 1, point b) i) ou ii), du règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 jusqu'au 20 juin 2020. Les États membres rendent ces décisions publiques..
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.
8. Par dérogation au paragraphe 1, la section FCL.315.A, la deuxième phrase du paragraphe (a) de la section FCL.410.A et le paragraphe (c) de la section FCL.725.A de l'annexe I (partie FCL) s'appliquent à partir du 20 décembre 2019.

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

Fait à Malabo, le XX XXX 2020

*Par la Commission*

*Le Président*