



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 12 juin 2020
(OR. en)

8797/20
ADD 1

Dossier interinstitutionnel:
2020/0120(NLE)

ICAO 15
AVIATION 127
RELEX 446

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	12 juin 2020
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2020) 247 final - ANNEXE
Objet:	ANNEXE de la PROPOSITION DE DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne la notification des différences ayant trait aux annexes 1 et 6 de la convention relative à l'aviation civile internationale et liées à la pandémie de COVID-19

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2020) 247 final - ANNEXE.

p.j.: COM(2020) 247 final - ANNEXE

Bruxelles, le 12.6.2020
COM(2020) 247 final

ANNEX

ANNEXE

de la

PROPOSITION DE DÉCISION DU CONSEIL

**relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de
l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne la notification des
différences ayant trait aux annexes 1 et 6 de la convention relative à l'aviation civile
internationale et liées à la pandémie de COVID-19**

ANNEXE

Position à prendre au nom de l'Union européenne concernant la notification à l'Organisation de l'aviation civile internationale des différences liées à la COVID-19

1. POSITION A PRENDRE

La position à prendre au nom de l'Union en réponse à la lettre AN 11/55-20/50 adressée aux États par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 3 avril 2020 consiste à notifier une différence par rapport aux annexes 1 et 6 de la convention de Chicago en raison de mesures temporaires liées à la pandémie de COVID-19, comme énoncé dans la présente annexe et décrit plus en détail par chaque État membre notifiant conformément à sa propre dérogation appliquée en vertu de l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139.

2. EXPLICATION DETAILLEE

Les différences à notifier figurent dans le tableau ci-après et sont détaillées par chaque État membre notifiant conformément à sa propre dérogation appliquée en vertu de l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139.

Annexe: & Numéro de référence	Générique	Détails de la différence	Remarques - à inclure:
	Mesures dérogatoires		a. Justification
	Annexe Norme ou pratique recommandée		b. Conditions/mesures d'atténuation

FORMULAIRE DE NOTIFICATION DES DIFFÉRENCES TEMPORAIRES LIÉES À LA COVID-19

En référence à la lettre adressée aux États AN/ 11/55-20/50, le sous-système «CCRD» a été créé dans le système existant de consignation électronique des différences (EFOD) afin de regrouper toutes les différences par rapport aux normes relatives à la certification et aux licences qui pourraient apparaître en raison de mesures d'atténuation liée à la pandémie de COVID-19.

Quoi

Il est admis que les États peuvent avoir besoin d'approches flexibles pour permettre aux fournisseurs de services et au personnel de maintenir la validité de leurs certificats, licences et autres agréments dans le contexte de la pandémie de COVID-19. Le présent formulaire permet à un État de notifier ces différences temporaires.

Pourquoi

Cela est nécessaire pour aider les États à respecter les obligations qui leur incombent au titre des articles 38, 39 et 40 de la convention, afin de mener des opérations internationales dans lesquelles les certifications et licences diffèrent des normes minimales figurant dans les annexes. Cela permet également le partage d'informations sur la question de savoir si les différences notifiées seront reconnues ou acceptées par les autres États au cours de cette période.

Quand

Ces mesures temporaires s'appliquent jusqu'au 31 mars 2021. Cette date fait l'objet d'un réexamen.

Qui

Il n'y a pas de restriction quant à qui peut remplir le formulaire. Il ne peut cependant être présenté que par le coordinateur national du contrôle continu ou un utilisateur autorisé d'un État membre, responsable de l'exactitude des informations fournies.

Comment

Les normes spécifiquement liées à la certification et à l'agrément du personnel dont les États peuvent juger nécessaire de s'écarter sont énumérées dans le présent formulaire. La référence spécifique de l'annexe et la norme associée sont présentées dans les colonnes 1 et 2. Les informations demandées dans chaque colonne sont les suivantes:

Colonne 3: Détails de la différence

Veuillez résumer la différence avec les normes de certification et d'agrément. Veuillez indiquer au besoin les références des documents réglementaires correspondants.

Colonne 4: Remarques

Annexe: & Numéro de référence	Générique	Détails de la différence	Remarques - à inclure:
	Mesures dérogatoires		a. Justification
	Annexe Norme ou pratique recommandée		b. Conditions/mesures d'atténuation

Veuillez exposer les motifs de ces différences ainsi que le détail des conditions et atténuations si cela est nécessaire.

Colonne 5: Reconnaissance des différences d'autres États

Veuillez indiquer si votre État reconnaîtra ou acceptera la validité des certificats et licences d'autres États sur la base de leurs différences temporaires notifiées via le CCRD. Par souci de simplicité, il est possible de n'indiquer que les différences temporaires qui ne sont pas acceptables plutôt que de dresser une liste de ce qui serait acceptable.

Veuillez envoyer ce formulaire par courrier électronique à ops@icao.int.

Annexe 1 1.2.4.4.1	1.2.4.4.1 La période de validité d'une évaluation médicale pourra être prolongée, à la discrétion du service de délivrance des licences, d'un maximum de 45 jours. <i>Note. — Il serait utile que le jour civil auquel l'attestation médicale expire soit la même année après année, en permettant que la date d'expiration de l'attestation médicale en cours de validité soit la date à laquelle débute la nouvelle période de validité, sous réserve que l'examen médical ait lieu pendant la période de validité de l'attestation et au plus tôt 45 jours avant la date d'expiration.</i>	La période de validité des certificats médicaux des classes 1 et 3 délivrés par [l'État] est prolongée de 4 mois.	a) Justification Les titulaires de certificats médicaux des classes 1 et 3 qui doivent subir un examen médical périodique pour proroger leurs certificats médicaux afin de continuer à exercer les privilèges de leur licence ou certificat et se trouvent dans l'impossibilité de joindre ou d'avoir accès à un examinateur aéromédical ou à un centre aéromédical en temps voulu pour subir l'examen médical nécessaire. En outre, dans de nombreux cas les médecins-examineurs ont été réaffectés au traitement de la pandémie de COVID-19 dans leur État. Il résulterait de cette situation l'expiration desdits certificats. b) Conditions/mesures d'atténuation [L'État] impose que les titulaires de certificats médicaux des classes 1 et 3 bénéficiant de cet assouplissement détiennent un certificat médical en cours de validité sans limitations, sauf visuelles, avant l'application de la mesure dérogatoire.	Cliquer ou toucher ici pour introduire le texte En ce qui concerne les certificats et licences délivrés par les États membres de l'UE, les différences sont automatiquement reconnues sur la base du règlement (UE) 2018/1139. En ce qui concerne la reconnaissance ou l'acceptation de la validité des certificats et licences faisant l'objet des dispositions spéciales temporaires (liées à la pandémie de COVID-19) délivrés par des pays tiers, le règlement (UE) 452/2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de
--	---	--	--	---

				pays tiers s'applique ¹ .
Annexe 1 1.2.5.1.2	1.2.5.1.2 Un État contractant qui a délivré une licence s'assurera que les autres États contractants sont en mesure de vérifier la validité de la licence. <i>Note 1. — Jusqu'au 2 novembre 2022, le maintien du niveau de compétence des membres d'équipage de conduite ou des membres d'équipe de télépilotage employés dans le transport aérien commercial peut être assuré de façon satisfaisante par la démonstration de l'habileté requise, au cours des contrôles de compétence prévus par l'Annexe 6.</i> <i>Note 1. — À compter du 3 novembre 2022, le maintien du niveau de compétence des membres d'équipage de conduite employés dans le transport aérien commercial peut être assuré de manière satisfaisante par la démonstration de l'habileté requise, aux cours des contrôles de compétence prévus par l'Annexe 6.</i>	La période de validité des licences des classes 1 et 3 délivrées par [l'État] est prolongée de 4 mois. Si, vers la fin de la prolongation, les motifs de l'octroi de la dérogation persistent, la validité de la période peut être à nouveau prolongée pour une période allant jusqu'à 4 mois. La norme requise étant satisfaite par la période de validité des qualifications et l'inscription (qualifications de classe, de type et de vol aux instruments, mention d'unité) associées à la licence, la prolongation de la période de validité s'applique aux éléments suivants: 1) Qualifications de classe, de type et de vols aux	a) Justification A) Les titulaires de licences de pilote commercial qui sont tenus, d'une part, de procéder à un contrôle de compétences pour proroger la période de validité de leurs qualifications de type et de vols aux instruments, et, d'autre part, de respecter les exigences de formation et de contrôle récurrents de l'exploitant en vigueur, afin de continuer à exercer leurs privilèges, ne sont pas en mesure de parvenir ou d'obtenir l'accès à des simulateurs de vol en temps utile pour mener à bien la formation et le contrôle nécessaires. Il résulterait de cette situation l'expiration de leurs qualifications. Les titulaires de licences de pilote en dehors d'un exploitant, qui ont l'obligation d'effectuer un contrôle de compétences pour proroger la période de validité de leurs qualifications de classe, de type ou de vol aux instruments, ne sont pas en mesure de parvenir ou d'obtenir l'accès à des simulateurs de vol en temps utile pour mener à bien les vols, formations et contrôles	

¹ Règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 133 du 6.5.2014, p. 12). 2014

	<i>Note 2. — Jusqu’au 2 novembre 2022, le maintien du niveau de compétence peut être enregistré de façon satisfaisante dans les livres de l’exploitant, dans le carnet de vol personnel du membre d’équipage ou sur sa licence.</i> <i>Note 2. — À compter du 3 novembre 2022, le maintien du niveau de compétence peut être enregistré de façon satisfaisante dans les livres de l’exploitant, dans le carnet de vol personnel du membre d’équipage ou du membre d’équipe de télépilotage ou sur sa licence</i> <i>Note 3. — Jusqu’au 2 novembre 2022, les membres d’équipage de conduite peuvent, dans la mesure où l’État d’immatriculation le considère possible, démontrer le maintien de leur niveau de compétence dans des FSTD approuvés par cet État.</i> <i>Note 3. — À compter du 3 novembre 2022, les membres d’équipage de conduite et les membres d’équipe de télépilotage peuvent, dans la mesure où l’État d’immatriculation ou le service de délivrance des licences de l’État de l’exploitant, respectivement, le considèrent possible, démontrer le maintien de leur niveau de compétence dans des FSTD approuvés par cet État.</i> <i>Note 4. — Voir le Manuel des critères de qualification des simulateurs d’entraînement au</i>	instruments inscrites dans les licences de pilote commercial (CPL, MPL, ATPL) des pilotes d’avions et d’hélicoptères en liaison avec un exploitant; 2) Qualifications de classe, de type et de vols aux instruments inscrites dans les licences de pilote commercial (PPL, CPL, ATPL) des pilotes participant à l’exploitation d’avions et d’hélicoptères en dehors d’un exploitant; 3) mentions d’unité délivrées dans des licences de contrôleur de la circulation aérienne.	nécessaires. Les titulaires de licences de contrôleur de la circulation aérienne connaissent des difficultés à accéder à des systèmes d’entraînement synthétique afin de mener à bien leurs activités récurrentes de formation/évaluation programmées. b) Conditions/mesures d’atténuation - [L’État] impose les conditions suivantes: 1) Les titulaires d’une licence qui détiennent une licence en cours de validité avant l’application de la mesure dérogatoire et qui exercent en liaison avec un exploitant doivent avoir reçu une formation de recyclage, suivie d’une évaluation, selon des moyens définis par l’exploitant, afin de s’assurer que le niveau de connaissance requis pour exercer selon la classe ou le type applicable est maintenu. Cette évaluation porte également sur les procédures d’exception et d’urgence spécifiques de la classe ou du type. À l’issue positive de la formation de recyclage et de l’évaluation, la nouvelle date d’expiration sera inscrite dans la licence, ou un document officiel indiquant la nouvelle date d’expiration, délivré par [l’État], sera joint à la licence. 2) Les titulaires d’une licence en cours de validité avant l’application de la mesure dérogatoire et qui exercent en dehors d’un exploitant, doivent avoir suivi un exposé par un instructeur titulaire des privilèges	
--	---	---	--	--

	vol(Doc 9625). <i>Note 5. — Pour des éléments indicatifs sur l'élaboration d'un processus d'évaluation du risque voir le Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel (Doc 9379).</i>		d'instruction pertinents afin de maintenir le niveau requis de connaissances pour exploiter en toute sécurité la classe ou le type applicable et pour exécuter en toute sécurité les manœuvres et procédures applicables pertinentes. Cet exposé porte également sur les procédures d'exception et d'urgence spécifiques de la classe ou du type, selon le cas. À l'issue positive de l'exposé, la nouvelle date d'expiration sera inscrite dans la licence, ou un document officiel indiquant la nouvelle date d'expiration, délivré par [l'État], sera joint à la licence. 3) Dans le cas des mentions d'unité ATCO dans les licences ATCO, le prestataire de services de navigation aérienne (ANSP) veille à ce que l'indisponibilité potentielle de dispositifs d'entraînement synthétique soit atténuée par d'autres moyens, par exemple la formation sur ordinateur ou le rééchelonnement des formations de maintien des compétences dans les meilleurs délais.	
Annexe 6, partie 1 9.4.1.1	9.4 Qualifications <i>Note 1. — Des indications de caractère général sur la qualification par différence, les vols sur plus d'un type ou plus d'une variante d'aéronef et la prise en compte d'expérience ou de formation sur un autre type ou une autre</i>	Sous réserve de l'évaluation d'une analyse des risques, la mesure dérogatoire prévue par [l'État] autorise les exploitants individuels à confier des tâches de membres d'équipage de conduite à des pilotes qui ne	a) Justification La pandémie de COVID-19 a entraîné l'arrêt ou la réduction sensible des opérations de transport aérien commercial et des difficultés à atteindre l'endroit où des simulateurs de vol appropriés sont disponibles. Il en résulte qu'un grand nombre de pilotes ne sont pas en mesure de satisfaire aux exigences en matière	Cliquer ou toucher ici pour introduire le texte En ce qui concerne les certificats et licences délivrés par les États membres de

	<i>catégorie figurent dans le Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel (doc 9379).</i> 9.4.1 Expérience récente du pilote commandant de bord et du copilote 9.4.4.1 L'exploitant ne confiera pas le décollage et l'atterrissage d'un type ou d'une variante de type d'avion à un pilote commandant de bord ou un copilote qui n'a pas été aux commandes dans au moins trois décollages et atterrissages au cours des 90 jours précédents, sur le même type d'avion ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet.	satisfont pas à toutes les exigences d'expérience récente. Les mesures dérogatoires concernent soit: a) la réduction du nombre de décollages, d'approches et d'atterrissages requis; ou b) l'allongement de la période de 90 jours; ou c) les deux. Les mesures dérogatoires font l'objet de mesures d'atténuation. Les critères utilisés pour la composition de l'équipage de conduite distingueront entre les pilotes «récents», «partiellement récents» et «non récents». On entend par «partiellement récent» un pilote qui a effectué en qualité de pilote aux commandes au moins deux décollages, approches, et atterrissages au cours des 90 jours précédents, ou un décollage, approche et atterrissage au cours des 30 jours précédents. En outre, l'expérience de vol du pilote (totale et dans le type) et ses qualifications (par exemple instructeur)	d'expérience de vol. b) Conditions/mesures d'atténuation - [L'État] impose les conditions suivantes: L'expérience récente et les qualifications de chaque pilote, et leur combinaison dans l'environnement d'exploitation multi-équipages, sont considérées comme déterminant la composition d'équipage dérogatoire. L'exploitant doit effectuer une évaluation des risques afin de déterminer la probabilité et la gravité potentielle de la détérioration des compétences d'équipage en relation avec l'arrêt prolongé des vols. Des mesures d'atténuation appropriées visant à réduire au minimum les risques recensés doivent être déterminées et appliquées, assorties d'une ou plusieurs restrictions d'exploitation valables pour l'ensemble de l'équipage de conduite afin de réduire l'exposition de ses membres à des situations difficiles (par exemple, réduction des limites maximales de vent de travers, introduction de minima d'approche plus élevés, restriction des conditions de surface de la piste, régulation avec un système d'atterrissage automatique en état de fonctionnement, s'il est installé)..	l'UE, les différences sont automatiquement reconnues sur la base du règlement (UE) 2018/1139. En ce qui concerne la reconnaissance ou l'acceptation de la validité des certificats et licences faisant l'objet des dispositions spéciales temporaires (liés à la pandémie de COVID-19) délivrés par des pays tiers. Le règlement (UE) 452/2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers s'applique.
--	---	--	--	--

		sont prises en compte. La durée de la mesure dérogatoire est limitée au temps nécessaire pour que l'exploitant puisse faire face à la réduction des horaires de vol et à l'indisponibilité des simulateurs de vol. Aucune mesure dérogatoire n'est accordée si tous les membres d'équipage requis n'ont effectué aucun vol/activité sur simulateur au cours des 90 jours précédents.		
Annexe 6, partie 1 9.4.2.1	9.4.2 Expérience récente du pilote de relève en croisière 9.4.2.1 L'exploitant n'affectera pas un pilote au poste de pilote de relève en croisière sur un type ou une variante de type d'avion si, dans les 90 jours précédents, ce pilote: a) n'a pas rempli les fonctions de pilote commandant de bord, de copilote ou de pilote de relève en croisière sur le même type d'avion; ou b) n'a pas reçu de formation de recyclage en pilotage comprenant des procédures normales, anormales et d'urgence	La mesure dérogatoire au point 9.4.1.1 convient pour couvrir la mesure dérogatoire au point 9.4.2.1, car elle concerne la composition globale de l'équipage de conduite.		

	propres au vol en croisière sur le même type d'avion ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet, et s'il ne s'est pas exercé à exécuter des procédures d'approche et d'atterrissage, exercice qu'il peut avoir fait en qualité de pilote qui n'est pas aux commandes.			
Annexe 6, partie 1 9.4.4.1	9.4.4 Contrôle de la compétence des pilotes 9.4.4.1 L'exploitant veillera à ce que la technique de pilotage et l'aptitude à exécuter les procédures d'urgence soient vérifiées de telle manière que la compétence de ses pilotes soit établie sur chaque type ou variante de type d'avion. Lorsque les vols doivent être exécutés selon les règles de vol aux instruments, l'exploitant veillera à ce que ses pilotes démontrent leur aptitude à observer ces règles, soit devant un pilote inspecteur de l'exploitant, soit devant un représentant de l'État de l'exploitant. Ces contrôles doivent être effectués au moins deux fois au cours chaque période d'un an. Deux contrôles de ce type, lorsqu'ils comportent des épreuves semblables et sont effectués à moins de quatre mois d'intervalle, ne suffiront pas à répondre à cette spécification. <i>Note 1. — Des simulateurs d'entraînement au vol approuvés par l'État de l'exploitant peuvent être utilisés pour les épreuves aux fins desquelles ces appareils ont été spécifiquement approuvés.</i>	La durée de validité des contrôles de la compétence des pilotes pour chaque pilote est prolongée par [l'État] pour une période de 4 mois. Si, vers la fin de la prolongation, [l'État] considère que les motifs de l'octroi de la mesure dérogatoire persistent, la durée de validité peut être à nouveau prolongée pour une période allant jusqu'à 4 mois.	a) Justification L'épidémie de COVID-19 a entraîné des restrictions drastiques en matière de déplacements. La fermeture des frontières entre la majorité des États membres de l'UE a limité la capacité des exploitants à effectuer des contrôles de compétence de pilote deux fois par an sur un simulateur de vol. Il n'est pas toujours possible d'effectuer ces contrôles dans un aéronef et, dans certains cas, les risques associés peuvent être plus grands que ceux liés à la mesure dérogatoire. b) Conditions/mesures d'atténuation - [L'État] impose que les pilotes suivent une formation de recyclage, suivie d'une évaluation, selon les moyens établis par l'exploitation, en vue de s'assurer que le niveau de connaissances requis pour la fonction de membre d'équipage de conduite est maintenu. Cette évaluation porte également sur les procédures d'exception et d'urgence spécifiques de la classe ou du type.	En ce qui concerne les certificats et licences délivrés par les États membres de l'UE, les différences sont automatiquement reconnues sur la base du règlement (UE) 2018/1139. En ce qui concerne la reconnaissance ou l'acceptation de la validité des certificats et licences faisant l'objet des dispositions spéciales temporaires (liés à la pandémie de COVID-19) délivrés par des pays tiers. Le règlement (UE) 452/2014 déterminant les exigences techniques

	<i>Note 2. — Voir le Manuel des critères de qualification des simulateurs d'entraînement au vol (Doc 9625).</i>			et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers s'applique.
Annexe 6, partie 2 3.9.4.2	3.9.4.2 Expérience récente du pilote commandant de bord L'exploitant ne désignera pas comme pilote commandant de bord d'un avion un pilote qui n'a pas été aux commandes dans au moins trois décollages et atterrissages au cours des 90 jours précédents, sur le même type d'avion ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet.	La mesure dérogatoire au point 9.4.1.1 convient pour couvrir la mesure dérogatoire au point 3.9.4.2, car elle concerne la composition globale de l'équipage de conduite.		
Annexe 6, partie 2 3.9.4.3	3.9.4.3 Expérience récente du copilote L'exploitant ne confiera pas le décollage et l'atterrissage d'un avion à un copilote qui n'a pas été aux commandes dans au moins trois décollages et atterrissages au cours des 90 jours précédents, sur le même type d'avion ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet.	La mesure dérogatoire au point 9.4.1.1 convient pour couvrir la mesure dérogatoire au point 3.9.4.3, car elle concerne la composition globale de l'équipage de conduite.		
Annexe 6, partie 3 7.4.1.1	7.4 Qualifications <i>Note 1. — Des indications de caractère général sur la qualification par différence, les vols</i>	Sans objet		

	<i>sur plus d'un type ou plus d'une variante d'aéronef et la prise en compte d'expérience ou de formation sur un autre type ou une autre catégorie figurent dans le Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel (Doc 9379).</i> 7.4.1 Expérience récente du pilote commandant de bord et du copilote 7.4.4.1 L'exploitant ne confiera pas le décollage et l'atterrissage d'un type ou d'une variante de type d'hélicoptère à un pilote commandant de bord ou un copilote qui n'a pas été aux commandes dans au moins trois décollages et atterrissages au cours des 90 jours précédents, sur le même type d'hélicoptère ou sur un simulateur de vol approuvé à cet effet.			
Annexe 6, partie 3 7.4.3.1	7.4.3 Contrôle de la compétence des pilotes 7.4.3.1 L'exploitant veillera à ce que la technique de pilotage et l'aptitude à exécuter les procédures d'urgence soient vérifiées de telle manière que la compétence de ses pilotes soit établie sur chaque type ou variante de type d'hélicoptère. Lorsque les vols doivent être exécutés en régime IFR, l'exploitant veillera à ce que ses pilotes démontrent leur aptitude à observer ces règles, soit devant un pilote	La durée de validité des contrôles de la compétence des pilotes pour chaque pilote est prolongée par [l'État] pour une période de 4 mois. Si, vers la fin de la prolongation [L'État/État X,Y,Z] considère que les motifs de l'octroi de la mesure dérogatoire persistent, la durée de validité peut être à nouveau prolongée pour une période de	<u>a) Justification</u> <u>L'épidémie de COVID-19 a entraîné des restrictions drastiques en matière de déplacements. La fermeture des frontières entre la majorité des États membres de l'UE a limité la capacité des exploitants à effectuer des contrôles de compétence de pilote deux fois par an sur un simulateur de vol. Il n'est pas toujours possible d'effectuer ces contrôles dans un aéronef et, dans certains cas, les risques associés peuvent être plus grands que ceux liés à la mesure dérogatoire:</u>	En ce qui concerne les certificats et licences délivrés par les États membres de l'UE, les différences sont automatiquement reconnues sur la base du règlement (UE) 2018/1139. En ce qui concerne la

	inspecteur de l'exploitant, soit devant un représentant de l'État de l'exploitant. Ces contrôles doivent être effectués au moins deux fois au cours chaque période d'un an. Deux contrôles de ce type, lorsqu'ils comportent des épreuves semblables et sont effectués à moins de quatre mois d'intervalle, ne suffiront pas à répondre à cette spécification. <i>Note 1. — Des simulateurs d'entraînement au vol approuvés par l'État de l'exploitant peuvent être utilisés pour les épreuves aux fins desquelles ces appareils ont été spécifiquement approuvés.</i> <i>Note 2. — Voir le Manuel des critères de qualification des simulateurs d'entraînement au vol (Doc 9625), Volume II — Hélicoptères.</i>	jusqu'à 4 mois.	<u>b) Conditions/mesures d'atténuation</u> <u>[L'État] impose que les pilotes suivent une formation de recyclage, suivie d'une évaluation, selon les modalités établies par l'exploitation, en vue de s'assurer qu'un niveau de connaissances requis pour la fonction de membre d'équipage de conduite est maintenu. L'évaluation porte également sur les procédures d'exception et d'urgence spécifiques de la classe.</u>	reconnaissance ou l'acceptation de la validité des certificats et licences faisant l'objet des dispositions spéciales temporaires (liés à la pandémie de COVID-19) délivrés par des pays tiers. Le règlement (UE) 452/2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers s'applique.
<u>Annexe 1</u> <u>1.2.9</u>	1.2.9 Compétences linguistiques 1.2.9.1 Jusqu'au 2 novembre 2022, les pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères, les contrôleurs de la circulation aérienne et les opérateurs radio de station aéronautique prouveront qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant dans l'Appendice 1. 1.2.9.1 À compter du 3 novembre 2022, les pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères; les	<u>L'intervalle entre deux évaluations formelles des compétences linguistiques, prescrit par [l'État], des titulaires de licences de pilote d'avions et d'hélicoptères ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau expert (niveau 6) et dont l'attestation de compétences linguistiques vient à expiration, est prolongé de 8 mois.</u>	<u>a) Justification</u> La pandémie de COVID-19 a entraîné des restrictions drastiques en matière de déplacements et la fermeture des frontières entre la majorité des États. En conséquence, les pilotes et les contrôleurs de la circulation aérienne, ne sont pas en mesure d'accéder en temps utile à un examen afin de maintenir leurs compétences linguistiques. Il résulterait de cette situation l'expiration de leur attestation de compétences linguistiques. b) Conditions/mesures d'atténuation [L'État] impose les obligations suivantes.	En ce qui concerne les certificats et licences délivrés par les États membres de l'UE, les différences sont automatiquement reconnues sur la base du règlement (UE) 2018/1139. En ce qui concerne la reconnaissance ou l'acceptation de la

télépilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, de giravions, de planeurs ou de ballons libres; les contrôleurs de la circulation aérienne; les opérateurs radio de station aéronautique prouveront qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant dans l'Appendice 1. <i>1.2.9.2 Recommandation. — Il est recommandé que les mécaniciens navigants, les pilotes de planeur et les pilotes de ballons libres soient capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques.</i> 1.2.9.3 Les navigateurs qui doivent utiliser le radiotéléphone de bord prouveront qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques. <i>1.2.9.4 Recommandation. — Il est recommandé que les navigateurs qui doivent utiliser le radiotéléphone de bord prouvent qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant dans l'Appendice 1.</i> 1.2.9.5 Jusqu'au 2 novembre 2022, les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères, des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs radio de station aéronautique dont le niveau de compétence démontré est inférieur au	L'intervalle entre deux évaluations des compétences linguistiques prescrit par [l'État] pour les contrôleurs de la circulation aérienne dont l'attestation de compétences linguistiques vient à expiration, est prolongé de 4 mois. <u>Si, vers la fin de la prolongation, les motifs de l'octroi de la mesure dérogatoire persistent, la validité de la période peut être à nouveau prolongé pour une période allant jusqu'à 4 mois.</u>	Les pilotes détiennent une attestation de compétences linguistiques en cours de validité et suivent un exposé d'un instructeur détenant les privilèges d'instruction pertinents, en vue de remettre à niveau leur capacité à parler et comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques de façon à exercer leurs fonctions en toute sécurité. À l'issue positive de l'exposé, la nouvelle date d'expiration sera inscrite dans la licence, ou un document officiel indiquant la nouvelle date d'expiration, délivré par [l'État], sera joint à la licence. Pour les contrôleurs de la circulation aérienne détenant une attestation de compétences linguistiques en cours de validité, en cas d'indisponibilité d'un organisme d'évaluation linguistique, les prestataires de services de navigation doivent veiller à ce que les compétences linguistiques soient garanties par d'autres moyens, par exemple des cours en ligne.	validité des certificats et licences faisant l'objet des dispositions spéciales temporaires (liés à la pandémie de COVID-19) délivrés par des pays tiers, le règlement (UE) 452/2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers s'applique.
--	---	---	---

niveau expert (niveau 6) seront formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré. 1.2.9.5 À compter du 3 novembre 2022, les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères ; des télépilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, de planeurs, de giravions ou de ballons libres; des contrôleurs de la circulation aérienne; et des opérateurs radio de station aéronautique dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6) seront formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré. <i>1.2.9.6 Recommandation. — Il est recommandé que jusqu'au 2 novembre 2022 les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères, des navigateurs qui doivent utiliser le radiotéléphone de bord, des contrôleurs de la circulation aérienne et des opérateurs radio de station aéronautique dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6) soient formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré, comme suit:</i> <i>a) les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau fonctionnel (niveau 4) devraient être évaluées au moins une fois tous les trois ans; et</i> <i>b) les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau avancé (niveau 5)</i>			
--	--	--	--

	<i>devraient être évaluées au moins une fois tous les six ans.</i> <i>Note 1. — Une évaluation formelle n'est pas requise des candidats qui font preuve d'une grande maîtrise de la langue, par exemple les personnes dont c'est la langue maternelle ou les personnes ayant une très bonne connaissance de la langue et dont le parler ou l'accent est intelligible à la communauté aéronautique.</i> <i>Note 2. — Les dispositions du point 1.2.9 se rapportent à l'annexe 10, Volume II, Chapitre 5, qui indique que la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques peut être celle qui est habituellement utilisée par la station au sol ou l'anglais. Dans la pratique, il se présentera donc des situations dans lesquelles les membres d'équipage de conduite devront uniquement parler la langue habituellement utilisée par la station au sol.</i> <i>1.2.9.6 Recommandation. — Il est recommandé qu'à compter du 3 novembre 2022, les compétences linguistiques des pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables et d'hélicoptères; des télépilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, de planeurs, de giravions ou de ballons libres; des navigateurs qui doivent utiliser le radiotéléphone de bord; des contrôleurs de la circulation aérienne; et des opérateurs radio de station aéronautique dont le niveau de compétence démontré est inférieur au niveau expert (niveau 6) soient formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence démontré, comme suit:</i> <i>a) les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau fonctionnel (niveau 4) devraient être évaluées au moins une fois tous les</i>			
--	--	--	--	--

	trois ans; et b) les personnes ayant démontré un niveau de compétence égal au niveau avancé (niveau 5) devraient être évaluées au moins une fois tous les six ans. <i>Note 1. — Une évaluation formelle n'est pas requise des candidats qui font preuve d'une grande maîtrise de la langue, par exemple les personnes dont c'est la langue maternelle ou les personnes ayant une très bonne connaissance de la langue et dont le parler ou l'accent est intelligible à la communauté aéronautique internationale.</i> <i>Les dispositions du point 1.2.9 se rapportent à l'annexe 10, Volume II, Chapitre 5, qui indique que la langue Utilisée dans les communications radiotéléphoniques peut être celle qui est habituellement utilisée par la station au sol ou l'anglais.</i> <i>Dans la pratique, il se présentera donc des situations dans lesquelles les membres d'équipage de conduite devront uniquement parler la langue habituellement utilisée par la station au sol.</i>			
<u>Annexe 1 – 4.2.2</u>	4.2.2.2 Le titulaire d'une licence de maintenance d'aéronef n'exercera les privilèges spécifiés au point 4.2.2.1 que: c) si, au cours des 24 mois précédents, il a soit accumulé au moins 6 mois d'expérience de l'inspection, de l'entretien ou de la maintenance d'un aéronef ou d'éléments d'aéronefs conformément aux privilèges conférés par sa licence	La période «précédente» est prolongée par [l'État] pour une période de 6 mois, c'est-à-dire qu'elle est portée à 30 mois. L'expérience récente de six mois n'est pas modifiée.	Justification La pandémie de COVID-19 a entraîné des restrictions drastiques en matière de déplacements. Les restrictions locales peuvent empêcher les organismes agréés et le personnel qualifié de démontrer qu'ils remplissent les conditions requises pour la reconduction de leurs certificats ou privilèges dans les délais. Conditions/mesures d'atténuation [L'État] exige que, lorsque le personnel	En ce qui concerne les certificats et licences délivrés par les États membres de l'UE, les différences sont automatiquement reconnues sur la base du règlement (UE) 2018/1139. En ce qui concerne la

	soit rempli les conditions de délivrance d'une licence conférant les privilèges en question de façon probante pour le service de délivrance des licences.		chargé de la certification travaille pour un organisme de maintenance agréé, cet organisme puisse appliquer la prolongation aux exigences d'expérience récente des membres du personnel de certification lorsque l'organisme agréé n'est pas en attente de suspensions, révocations ou limitations, et n'a pas fait l'objet d'une suspension par l'autorité compétente au cours des 24 derniers mois. En outre, le point 66.B.500 de l'annexe III (partie 66) du règlement (UE) n° 1321/2014 prévoit des mesures d'atténuation supplémentaires, l'autorité compétente devant limiter ou retirer la licence de maintenance d'aéronefs lorsqu'elle a identifié un problème de sécurité ou une faute du titulaire de la licence.	reconnaissance ou l'acceptation de la validité des certificats et licences faisant l'objet des dispositions spéciales temporaires (liés à la pandémie de COVID-19) délivrés par des pays tiers, le règlement (UE) 452/2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers s'applique.
--	--	--	---	---