



Le nouveau cadre **Les licences PART-FCL**

Le passage au PART-FCL est un des gros sujets qui intéresse particulièrement les pilotes qui résident en Europe. Pendant des années, nous avons connu un système quelque peu dissymétrique entre les pays membres de l'OACI mais qui arrangeait bien nos affaires. La Commission européenne et l'EASA sont passés par là et ont rédigé un nouveau cadre réglementaire : le PART-FCL (Flight Crew Licensing).

**PAR E. DAVIDSON, BENJAMIN MOUROT
ET MARC-OLIVIER MEHU,
PHOTOGRAPHIES DR**

Ce sujet est d'une grande complexité. Il faut pouvoir s'y retrouver entre les licences nationales, réputées obsolètes, les licences JAR-FCL, qui prennent le même chemin et les licences PART-FCL. De plus, il faut comprendre le cheminement complexe qui permet de valider ou convertir ses licences étrangères en licences européennes. Et tout cela sans compter la nécessité proche, pour tous les résidents européens, de détenir des licences européennes pour voler sur tout avion certifié, même s'il est imma-

triculé à l'étranger. Le sujet génère tellement d'interrogations de nos lecteurs que nous avons préféré essayer de vous donner un panorama synthétique de la situation actuelle. D'autant plus qu'il ne reste pas forcément beaucoup de temps pour décrypter le labyrinthe et se mettre en règle avec les nouvelles réglementations.

L'OACI, cette bête étrange...

Depuis sa création en 1947, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale a pour rôle d'élaborer et faire adopter les normes et recommandations qui standardisent le monde de l'aérien, notamment dans le domaine de la navigation, le partage des fréquences radio, les

brevets du personnel naviguant, la circulation aérienne. C'est une organisation internationale qui émane des Nations Unies. Sa création était rendue nécessaire par l'essor prévisible de l'aérien au sortir de la Seconde Guerre mondiale.

Dans le cas qui nous intéresse, l'OACI a publié des recommandations qui concernent les brevets et qualifications des pilotes. Et ce du niveau pilote privé au niveau pilote de ligne. Les qualifications de vol aux instruments répondent également à des recommandations de l'OACI. L'idée pour les pays membres (52 au moment de la création, 191 aujourd'hui) était de créer des normes communes qui soient appliquées à chacun. Les licences et

qualifications émises conformément aux recommandations de l'OACI sont donc reconnues entre les pays membres.

Un pilote américain, détenteur de licences américaines peut ainsi piloter son avion dans tous les pays membres de l'OACI. C'est ainsi que les pilotes de ligne traversent allégrement les frontières aux commandes de leur machine. La logique voulait également que le niveau des licences soit homogène. En clair un CPL, PPL ou ATP américain ou français avait suivi une formation qui respectait les recommandations OACI, au minimum. Leur niveau devait donc être très similaire. Cela permettait de valider les licences d'un pays à l'autre et de faciliter leur conversion entre États membres. Mais comme toujours, il y a la théorie et la pratique.

Dans la pratique, des barrières protectionnistes se sont élevées petit à petit entre les États. Ainsi, la France ne reconnaissait que difficilement les licences venues d'outre-Atlantique. Oh, bien sûr, pour valider la licence d'un pilote professionnel américain venant passer une semaine de vacances en France, la validation de sa licence à titre privé ne posait pas de gros problèmes. Mais dès qu'il s'agissait de convertir une licence, c'était une autre affaire. Cette situation n'était pas totalement contraire aux principes OACI, mais pas non plus totalement en accord avec ces derniers puisque l'on demandait, pour une conversion, de repasser les théoriques complets.

Protectionnisme national ?

Les barrières aux validations et conversions n'étaient pas forcément semblables entre deux pays. Prenons l'exemple des USA et de la France. Dans le sens USA vers France, à moins de pouvoir démontrer qu'il résidait à l'étranger (en

Republique Française
French Republic

Direction Générale de l'Aviation Civile
Civil Aviation Administration - France

EUROPEAN UNION

LICENCE DE MEMBRE
D'EQUIPAGE DE CONDUITE

FLIGHT CREW LICENCE

Délivrée conformément à la Part-FCL
Issued in accordance with Part-FCL

Cette licence est conforme aux standards de l'OACI, sauf pour les privilèges de la LA.
This licence complies with ICAO standards, the LAPL privileges

EASA Form 141 Issue 1

I	Etat d'émission du présent document (State of issue)	FRANCE
II	N° de la licence (Licence number)	FRA.FCL.PA00
IV	Nom et prénom du titulaire (Last and first name of holder)	[redacted]
IVa	Date de naissance du titulaire (Date of birth)	[redacted]
IVb	Lieu de naissance du titulaire (Place of birth)	[redacted]
V	Adresse du titulaire (Address)	[redacted]
VI	Nationalité du titulaire (Nationality)	Française
VII	Signature du titulaire : (Signature of holder) :	[redacted]
VIII	Service d'émission du présent document (Issuing authority)	D. Poitou-Charentes

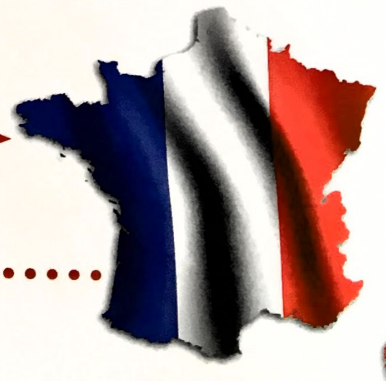
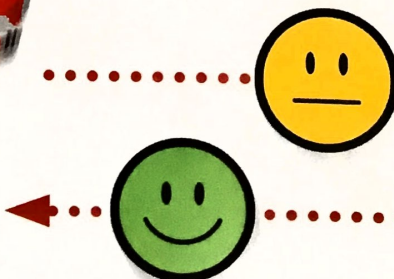
UNITED STATES OF AMERICA
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION - FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION

VI NAME [redacted]
V ADDRESS [redacted]
VI NATIONALITY FRANCE
IVa D.O.B. [redacted]
IX HAS BEEN FOUND TO BE PROPERLY QUALIFIED TO EXERCISE THE PRIVILEGES OF:
PRIVATE PILOT
X CERTIFICATE NUMBER [redacted]
X DATE OF ISSUE 8 DEC 2006

dehors de l'UE) de manière permanente (pour pouvoir obtenir une validation de sa licence FAA), un pilote privé devait convertir sa licence américaine et donc passer son théorique français. Il obtenait un crédit d'heures au titre de l'instruction effectuée aux USA. Il lui fallait alors se rapprocher d'un instructeur qui le présentait, après un réentraînement éventuel, au test en vol du TT ou du PPL.

Dans l'autre sens, France vers USA. Les choses étaient bien plus simples. On pouvait passer par le 14 CFR Part 61.75. Là, il s'agit d'obtenir une licence américaine valide uniquement si la licence française (ou européenne) reste en état de validité. Il n'y avait qu'un processus administratif. La position de la FAA étant que dès lors qu'un pilote privé avait une licence de niveau OACI, il était inutile de lui faire passer un examen en vol et un théorique. On se contentait d'obtenir confirmation, de la part de la DGAC, que la licence était

valide (pas de suspension ou d'infractions en cours) et que le médical était valide. Une fois ce sésame envoyé par la DGAC, il suffisait de se présenter devant un officiel désigné par la FAA. Ce dernier vérifiait la compétence linguistique du demandeur lors d'un entretien oral. Ce dernier repartait 30 minutes plus tard avec une licence FAA en bonne et due forme, mais attachée à la licence française. Il fallait donc que la licence française et la licence américaine soient valides. Donc, obligation de prorogation de la SEP tous les deux ans côté européen, médical européen à jour en Europe et Biennial Flight Review tous les deux ans coté USA.



Accords bilatéraux (BASA)

Sous cet acronyme barbare se cachent les accords bilatéraux entre deux nations. Le but d'un accord bilatéral est de modifier la règle générale qui s'applique par défaut entre deux États pour rendre les reconnaissances mutuelles plus faciles. L'objectif est de simplifier la règle générale (accords OACI) parce que les deux États sont parvenus à la constatation que le niveau de leurs licences ou normes de certification, par exemple, est plus élevé que celui décrit dans la règle générale. On peut, dès lors, assouplir le système. N'oublions pas qu'il s'agit, dès lors, de conversion de licence.

Le projet en cours prévoit, dans les grandes lignes, la manière dont l'EASA et la FAA vont mutuellement reconnaître une licence et la convertir. Après avoir satisfait à un contrôle de connaissances théoriques et passé un contrôle en vol, la FAA ou l'EASA émettra une licence complète sans lien avec la licence d'origine (vous trouverez le texte complet ici : <http://minilien.fr/a0nxxz>). Le texte prévoit le même genre d'obligations pour la qualification de nuit et l'apposition d'un IR passé dans le pays d'origine de la licence.

Bonne surprise également, le transfert des compétences linguistiques est enfin (partiellement) pris en compte. Une licence américaine avec la mention « English proficient » donnera, au minimum, un niveau 4 OACI sur la licence EASA émise par conversion. Il y a encore un peu de flou sur la nécessité de repasser l'épreuve si la licence d'origine est maintenue valide.

Si l'on s'en réfère au système mis en place entre le Canada et les USA, on pourra continuer à demander une licence « Piggy-back » (système 14 CFR Part 61.75 actuel) ou opter pour une conversion complète.

Comme on le voit, les problèmes sont loin d'être simples et vont nécessiter encore bien des cogitations. Ceux qui se posent le plus de questions sont bien évidemment ceux qui, ces dernières années, ont quitté les pavillons européens pour voler sous les couleurs américaines, par exemple. Nombre de bruits circulent sur la fin d'un système qui satisfaisait tout le monde. Tenez-vous en aux textes publiés, souvent favorables aux pilotes.

Voici les réponses aux questions les plus courantes :



Après le 8 avril 2015, dois-je avoir des licences européennes pour voler sur avion immatriculé en dehors de l'Europe ?

NON

La majorité des pays dépendant de l'EASA, dont la France, ont décidé de retarder l'application de l'article de la PART-FCL qui vous fait cette obligation. La date est repoussée

FAQ

au 8 avril 2016. Les décrets ne sont pas encore sortis, mais ne devraient pas tarder à être publiés. Les personnes concernées vont donc bénéficier d'encre un an de délai de grâce.

Validation d'une licence

C'est la reconnaissance temporaire d'une licence étrangère pour voler sur des avions immatriculés dans un autre État et au sein de l'espace aérien de l'État qui valide la licence. L'État d'accueil n'émet pas de licence et de qualifications (IR, qualification de type ou de classe). Il se borne à autoriser l'utilisation de la licence d'origine pour une période donnée, soit à titre privé (mêmes privilèges qu'un PPL) ou à titre professionnel. Ces validations étaient souvent assorties de restrictions comme celle de n'être valable que pour des pilotes de nationalité étrangère ou résidant de manière permanente à l'étranger. La validation pouvait être retirée à tout moment en cas d'infraction et restait valable tant que la médicale et la licence d'origine restaient valides. Dans le cas de l'IFR, la France demandait un test en vol annuel avant de renouveler une validation.

Conversion d'une licence

Un pilote détenant des licences étrangères et voulant s'établir de manière permanente en France, par exemple, et poursuivre son activité de pilote (privé ou professionnel) devait convertir ses licences. Pour se faire, il repassait tout ou partie des théoriques, passait un examen en vol (privés) ou passait par un programme de réentraînement rédigé par une école agréée, après évaluation du candidat. L'État d'accueil (la France, par exemple) émettait alors une licence et les qualifications nécessaires. La licence française obtenue était alors indépendante de la licence d'origine. On devait donc la maintenir séparément de la licence d'origine et l'on était astreint à une visite médicale (classe 1 ou 2) française.

L'arrivée des licences européennes en 1998 n'a pas changé ces principes de validation ou conversion. Sur le principe, les validations sont maintenant accordées pour un an seulement, une deuxième année pouvant être obtenue si l'on prouve son inscription dans un ATO en vue d'une conversion. Quant aux conversions, elles ont été largement facilitées depuis l'année dernière, notamment pour les licences américaines.



Je réside en dehors de l'Europe, je pilote un avion en N et possède uniquement des licences américaines, puis-je continuer à venir en Europe avec mon avion ?

OUI

Pour vous, la situation ne change pas. Vous entrez de manière temporaire en Europe et en ressortez avec votre avion. Vous résidez en dehors des pays de l'UE et de la zone d'influence de l'EASA, donc vous n'êtes pas concernés.

Je réside dans l'UE, je suis Péruvien, j'ai des licences américaines et un avion en N, je ne suis pas concerné...

SI Si vous êtes résident dans un pays de l'UE, régi par l'EASA, vous devez vous conformer au PART-FCL à compter du 8 avril 2016 (à condition qu'un autre report ne soit pas adopté). Il vous faudra donc des licences et qualifications européennes identiques aux titres américains que vous utilisez actuellement. Ce n'est pas la nationalité qui compte, mais le pays de résidence.

Je possède un IFR national (F/N IR [A]). J'ai entendu dire que celui-ci n'était plus valable à compter du 8 avril 2015.

FAUX

La France a protégé ses qualifications nationales jusqu'en 2019 dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui. Comme il ne s'agit pas d'une licence européenne, cette qualification sera apposée sur un deuxième tryptique, l'annexe nationale à votre licence européenne. Ainsi, vous disposez maintenant de 4 ans pour préparer votre examen d'anglais. Après 2019, à moins d'un autre changement réglementaire, il vous faudra absolument avoir passé cet examen. Vous pouvez donc continuer à voler en langue française uniquement dans l'espace aérien français avec votre FN/IR (A) jusqu'en 2019.

Comment transformer un FN/IR (A) français en CB/IR (A) ?

L'arrêté publié le 22 janvier 2014 prévoit un crédit d'heures total de la formation pratique et une équivalence directe des examens théoriques du FN/IR (A) vers le CB/IR (A). Il faut ensuite passer l'examen de compétence en langue anglaise FCL 055D. L'apposition du CB/IR complet est alors acquise. Pour ceux qui ne souhaitent pas passer cet examen, le CB/IR sera apposé avec une restriction à l'espace aérien français et restera valable, après la prorogation annuelle, jusqu'en 2019.

Je suis titulaire d'un FN/IR (A) limité aux avions immatriculés aux USA, dois-je proroger mon IFR chaque année ?

HEU

Les qualifications IR se prorogent chaque année par un test en vol. Toutefois, il semblerait que dans ce cas particulier, une exception puisse exister : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Derogations-nationales-au-.html>, paragraphe K. Les avis sont encore partagés et nous avons demandé des éclaircissements à qui de droit !

Les avions immatriculés en N auront-ils encore le droit d'être basés dans l'espace économique européen comme c'était le cas, après le 8 avril 2015, me faudra-t-il réimmatriculer mon avion en Europe ?

NON

Il faut bien séparer l'immatriculation de l'appareil, sa situation fiscale et le problème des licences. Un avion immatriculé à l'étranger, basé dans l'espace économique européen en permanence, doit répondre à certains critères : certificats d'immatriculation et de navigabilité à jour et valides, assurance responsabilité civile aux normes européennes en cours de validité, avion à jour de son entretien obligatoire. De plus, il faut que les droits de douane et la TVA soient acquittés dans un des pays de l'Union Européenne et que l'opérateur ou le propriétaire soit en mesure de le prouver. À ces conditions, on peut continuer à baser un avion « étranger en Europe ». Mais il faudra aussi être en conformité en tant que pilote et détenir les licences du pays d'immatriculation de l'appareil et les licences européennes correspondantes. ✈

