

PROCESSUS RÉGLEMENTAIRE

Les usagers ont aussi droit à la parole

Notre instructeur **Yves Brucker** vous propose ce mois-ci une visite du site de l'EASA (European Aviation Safety Agency).

PAR YVES BRUCKER, SCHÉMAS EASA

Pourquoi s'attaquer à l'EASA ? Un peu parce que la réglementation issue de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne a force de loi et relègue les organismes nationaux à un rôle purement exécutif. Surtout parce que son processus réglementaire est conçu pour permettre aux

usagers que nous sommes de participer activement à l'élaboration des règlements. Mais s'il est tentant de peser sur les lois qui nous régissent, l'entrée dans le monde EASA – un peu ingrate – est devenue le privilège de quelques-uns, comme le latin en son temps.

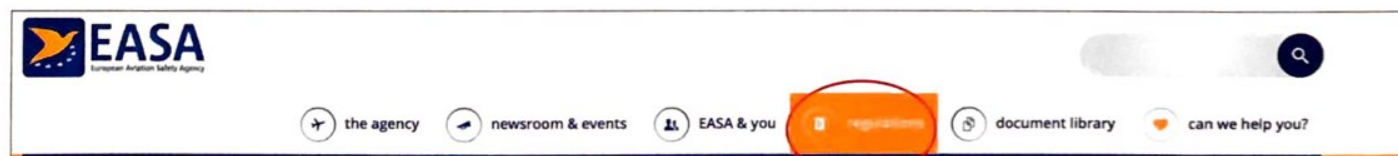
On me dit que les pilotes ne s'intéressent pas à la réglementation, qu'ils confient leur défense aux associations les

représentant et qu'en outre, le site de l'EASA est rédigé en anglais... Rien de tout cela n'est totalement exact. J'entends aussi dire que l'Europe est une usine à gaz mais, en même temps, je ne trouve pas beaucoup d'informations pratiques qui autoriseraient à penser autrement.

Alors, si le cœur vous en dit, nous allons nous promener un peu chez l'EASA et nous en

profiterons pour jeter un œil à notre réglementation. Enfin, nous verrons comment l'EASA concocte ses lois, recueille les avis des intéressés – vous et moi – avant d'imposer ses décisions.

Ouvrons notre mensuel d'aviation préféré et l'ordinateur ou la tablette à la page EASA : <https://www.easa.europa.eu>. Dans le menu principal, allons sur « **Regulations** ».



RÉGLEMENT DE BASE : BR

Le premier paragraphe s'intitule « **Basic Regulation** » « (EC) N° 216/2008 of 20/02/2008 ». C'est l'acte de naissance de l'EASA

en quelque sorte, il édicte les règles communes de l'aviation civile et institue l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne dont il définit les missions. Nous allons donc retrouver la référence « 216/2008 » dans

l'introduction de beaucoup de documents de l'EASA.

Ce règlement de base – BR (Binding Regulation) – a été adopté par le Parlement européen, il s'agit des lois dites « dures ». Comme toute loi,

il lui faut des décrets d'applications – IR (Implementing Rules), adoptées par la Commission européenne. Il s'agit entre autres de l'Aircrew et de ses annexes, dont le Part FCL et le Part ORA, par exemple.

L'AIRCREW

Descendons la page jusqu'au paragraphe « **Aircrew** ».

Aircrew

Commission Regulation (EU) No 1178/2011 of 3 November 2011 laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation aircrew pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council

Show regulations

Acceptable Means of Compliance and Guidance Material			Certification Specification	
Part-ARA	Part-CC	Part-FCL	CS-FSTD(A)	CS-FSTD(H)
Part-MED	Part-ORA			

L'Aircrew définit en détail les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant – nous. Il s'agit du Règlement (EU) N° 1178/2011 of 3 November 2011 dont l'introduction rappelle la référence au 216/2008 comme on pouvait s'y attendre.

Pour le consulter, cliquons sur « **Show regulations** ».

Filons tout de suite en bas de paragraphe, à droite, sur « **Consolidated version** » pour obtenir la version actualisée de l'Aircrew.

Aïe...gros fouillis. Nous voici sur la page EUR-Lex, version électronique du journal officiel de l'Europe, dont les publications ont valeur de loi. C'est simple cependant, il suffit de cliquer le symbole « **PDF** » de la version française : « **FR** ».

Parcourons-le texte qui s'affiche et descendons jusqu'aux annexes. Il y en a sept, mais deux d'entre elles nous intéressent particulièrement : l'Annexe I – Part FCL – et ses appendices d'une part, l'Annexe VII – Part ORA, d'autre part.

L'ANNEXE I est la partie FCL où nous retrouvons tout ce qui concerne nos licences et qualifications.

- Sous partie B : LAPL,
- Sous partie C : PPL,

- Sous partie D : CPL,
- Sous partie G : la qualification de vol aux instruments,
- Sous partie I : les qualifications additionnelles comme la voltige, le vol de nuit, l'EIR,
- Sous partie J : les instructeurs,
- Sous partie K : les examinateurs.

Viennent ensuite les appendices. **L'appendice 3** détaille le nombre d'heures affecté aux différentes phases de formations ATP/CPL/IR. Celles-ci pouvant être modulaires – portant sur une licence ou une qualifica-

tion – ou intégrées – toutes les étapes d'instruction en un seul cours continu sont organisées par un ATO. **L'appendice 4** décrit le contenu du test pratique CPL. **Les appendices 6 et 7** renseignent de la même façon sur les cours de formation et le contenu du test pratique IR.

L'ANNEXE VII développe le Part-ORA, la réglementation relative aux organismes de formation (ATO's) dont elle définit à peu près tout, de la demande initiale de certification d'un

aéroclub à la délivrance de MPL (Multi Crew Pilot Licence) d'une compagnie de transport.

Les aéroclubs se limitant aux formations LAPL et PPL sont classés ATO Section 1. Les structures formant aux CPL, ATPL et MPL sont classées ATO Section 2. Les exigences réglementaires n'étant, bien sûr, pas les mêmes pour l'une et l'autre. S'il est encore possible de déroger à la Section 1, la Section 2 est obligatoire pour les formations CPL, ATPL et MPL.

Mais nous sommes allés un peu vite, revenons à la page « **Regulations** »/Chapitre « **Aircrew** ». Nous étions passés directement à la version consolidée en sautant les

« **Commission Regulations** ».

Ces Commission Regulations sont les règlements modifiant le 1178/2016. Le dernier en date, édité le 07/04/2016, se nomme (EU) 2016/539.

Cliquer dessus nous entraîne vers la page « **Commission Regulation (EU) 2016/539** », « **Read more** ».

Le lien « **Eur-lex link** » nous mène à la version électronique du Journal Officiel européen et ses traductions multi-langues dont nous savons désormais extraire la version française.

Ce règlement (2016/539) concerne les formations de navigation basées sur les performances, c'est-à-dire essentiellement la navigation et les procédures GNSS. Elle précise entre autres que le 1178/2011 a

été modifié comme suit : « 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 men-

tion sur leur qualification de vol aux instruments (IR). »

Continuer notre promenade nous amène vers les lois dites « douces » : **AMC** (« Acceptable Means of Compliance ») et

GM (« Guidance Material »), et **CS** (« Certification Specification »). Conçues et adoptées par l'EASA, elles ne sont pas contraignantes et peuvent être adoptées par les Etats et les administrés.

Aircrew

Commission Regulation(EU) No 1178/2011 of 3 November 2011 laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation aircrew pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council

Show regulations

Acceptable Means of Compliance and Guidance Material

Certification Specification

Part-ARA

Part-CC

Part-FCL

CS-FSTD(A)

CS-FSTD(H)

Part-MED

Part-ORA

LES AMC/GM À LA PARTIE FCL DE L'AIRCREW

Malheureusement, ces lois douces ne sont publiées qu'en anglais sur le site EASA.

Commençons par les AMC/GM liés au FCL. Cliquez sur FCL nous mène vers les AMC/GM le concernant. Cliquez sur un AMC, celui du 02/04/2014, par exemple. Cela nous mène de nouveau à une page « **Read more** » mais sans la possibilité de la traduction en français. Cliquer sur le lien affiche le texte de cet amendement qui concerne ici la formation théorique de l'IR mais aussi la formation EIR.

Acceptable Means of Compliance and Guidance Material

Certification Specification

Part-ARA

Part-CC

Part-FCL

CS-FSTD(A)

Part-MED

Part-ORA

04/05/2016

AMC/GM to Part-FCL - Amendment 2
Revision of the operational approval criteria for performance based navigation (PBN)

02/04/2014

Part-FCL / AMC Amendment 1 / GM Amendment 1
AMC and GM to Part FCL - Amendment 1

LES AMC/GM À LA PARTIE ORA DE L'AIRCREW

La démarche est la même et nous mène aux AMC concernant la partie ORA – fonctionnement des organismes de formation « ATO ».

Ceux d'entre vous qui ont suivi s'interrogent : quid des « **ED Décisions** » comme la 2014/022/R ? La réponse se trouve dans le processus décisionnel de l'EASA.

AMC file:

Part-FCL / AMC Amendment 1 / GM Amendment 1

Related ED Decision:

ED Decision 2014/022/R

Il est simple dans le principe. L'agence établit certes les lois dures (BR – Binding Rules : Parlement européen) et ses décrets d'application (IR

– Implementing Rules : Commission européenne), mais dans un souci démocratique, elle doit publier une Notification de Projet (NPA) dans le but de

recueillir les avis des usagers (les Stakeholders).

Il nous est donc possible, en tant qu'individus, de répondre et de critiquer éventuellement cette

NPA dans un certain délai néanmoins. Ce qui suppose de savoir que ce processus existe, d'avoir eu accès à la NPA et donc de savoir où aller la chercher.

LE PROCESSUS DE PARTICIPATION AUX RÉGLEMENTS

Maintenant que le site de l'EASA nous est familier, nous allons sans crainte aller fouiner dans cette opportunité de « démarche citoyenne » comme il est de bon ton de le formuler. Dans le menu EASA, « **Document library** », donne accès au sous-menu comprenant les « **Rulemaking process** ».

EASA

the agency

newsroom & events

EASA & you

regulations

document library

can we help you?

Application Forms

Regulations

Agency Rules (Soft Law)

Product Certification

International cooperation

Research & Publications

Rulemaking Process

Dans sa partie « **Latest documents** », le plus souvent, ou « **Most popular** », on trouve les NPA actifs (Notice of Pro-

posed Amendment : Notification de Projet). Suivre le lien NPA 2016-01, par exemple. Cliquez sur « **Downloads** »,

ce qui ouvre le document et sa table des matières. En cliquant sur le « **1.3 : How to comment on this NPA** », nous arrivons

au paragraphe qui détaille le processus de commentaire. Et le formulaire destiné à cet usage : <http://hub.easa.europa.eu/crt/>

1.3. How to comment on this NPA

Please submit your comments using the automated comment-response tool (CRT)
<http://hub.easa.europa.eu/crt/>.

The deadline for submission of comments is 23 June 2016.



Cliquer sur le lien nous mène à la page commentaire EASA : CRT - Comment Response Tool. Il s'agit dans un premier temps de s'enregistrer. La procédure est classique, l'envoi d'un mail automatique du site permet de valider l'inscription. L'enregistrement - login - complété, retournez sur l'onglet « View documents ». Le clic droit sur le NPA qui nous intéresse propose de voir le NPA et d'y ajouter un commentaire.

Home View documents User guide My details Logout

right-click on any row for available actions

Showing documents

Status	Task numbers	Title
CMT	RMT.0477	Technical re... procedures... na
CMT	RMT.0120 (27&2	er c... ility
CMT	RMT.0384 (MDM.092	Open rotor

- View NPA
- Add/edit comments
- View your comments

LA RÉPONSE DE L'EASA

Après consultation des documents de réponse, l'EASA émet une opinion puis en fait un projet de nouvelle réglementation. Il est à noter cependant que si l'EASA consulte les commentaires des usagers, elle n'est pas tenue d'en tenir compte. Cette

nouvelle réglementation est soumise à la Commission européenne. Celle-ci publie une communication au Conseil et au Parlement européen pour leur signifier son acceptation ou son refus du projet. Le Conseil et le Parlement acceptent ou rejettent

le projet, qui, s'il est accepté, est publié au Journal Officiel communautaire.

Certes, la procédure est alambiquée, quelque peu longue, mais la vie d'un volcan et la vie d'un humain ne se mesurent pas avec le même

sablier... De même, le temps qui préside aux relations humaines n'est pas le même que celui qui régit le cours administratif ou judiciaire. Nous serons bien obligés d'être patients ! En attendant, bons et prudents vols dans le ciel européen. ✈

OFFRE SPÉCIALE 5^{ÈME} ANNIVERSAIRE

50€ DE REMISE

SUR TOUT PACK DE VOL ACHETÉ*

Serez-vous capable de poser un Boeing 737 ?

Vivez l'expérience du pilotage d'un avion de ligne en prenant les commandes de notre simulateur d'un Boeing 737 NG.

Perfectionnement au pilotage, préparation IFR, MCC et QR, préparation de prorogation et de renouvellement QR 737 sur demande

www.flightexperience.fr

Flight Experience Paris - 21 quai d'Orléans - 75013 Paris - tél. : 01 45 86 04 04

* Offre applicable sur tout pack de vol acheté du 1^{er} au 30 juin 2016