



Préparer l'après COVID 19
pour une autorité de l'aviation civile

FRANCE

AVIATION CIVILE

SERVICES

Préparer l'après COVID 19

Avec la crise du COVID 19, la plupart des compagnies aériennes, des organismes de maintenance et des centres de formation ont dû adapter ou mettre en pause leurs activités. Les autorités de l'aviation civile (AAC) ont aussi dû repousser la majorité des activités de supervision prévues dans le cadre de leur programme de surveillance, en particulier les audits sur site et inspections. En conséquence pour un retour des opérations à la normale, les organismes et AAC vont devoir mettre en place un plan de relance afin d'assurer la sécurité des opérations et rattraper les échéances qui seront arrivées à leur terme pendant cette période.

Le propos de ce document est de présenter **les dispositions réglementaires contenues dans les Annexes 1, 6, 8 et 18 de l'OACI qui peuvent être affectées en cette période d'inactivité** et pour lesquelles les AAC et les organisations devraient procéder à une revue approfondie pour accompagner un retour à la normale des opérations. La continuité de la conformité règlementaire devrait être combinée avec un processus décisionnel en matière de sécurité conduit par l'AAC en relation avec le Système de Gestion de la Sécurité (SGS) des organisations agréées.

Ce document est basé sur les exigences contenues dans les Annexes à la Convention de Chicago, chaque État étant responsable de les promouvoir dans sa propre réglementation nationale.

Table des matières

1. Exploitation technique des aéronefs.....	4
2. Maintenance	11
3. Sécurité du transport aérien de marchandises dangereuses.....	13
4. Attestation médicales et médecins examinateurs	14
5. Organisme de formation agréé et approbation de FSTD	18
6. Compétences linguistiques	20
7. Contrôleurs de la circulation aérienne.....	21

8. Liste des documents OACI utilisés ou cités: 23



1. Exploitation technique des aéronefs

1.1 Permis d'exploitation aérienne et ses Spécifications d'exploitation

L'Annexe 6 Partie 1 contient les exigences applicables aux exploitants aériens autorisés à opérer des vols de transport aérien international. Elle fournit aussi à l'AAC les exigences en tant qu'État de l'exploitant ou État d'immatriculation.

L'AAC délivre le permis d'exploitation aérienne (AOC) aux compagnies avec leurs spécifications d'exploitations, ainsi que les approbations et acceptations listées au travers de l'annexe comme résumé à l'attachement D.

A 6 4.2.1.3 La délivrance d'un permis d'exploitation aérienne par l'État de l'exploitant dépendra de ce que l'exploitant aura démontré qu'il a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et des arrangements relatifs aux services d'assistance en escale et à l'entretien qui soient compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés.

A6 4.2.1.4 Le maintien de la validité d'un permis d'exploitation aérienne dépendra de ce que l'exploitant aura satisfait aux exigences du § 4.2.1.3 sous la supervision de l'État de l'exploitant.

Selon le Doc 8335, l'AAC est chargée de surveiller les opérations en appliquant une procédure systématique de contrôle et d'inspection. Pendant une période comme celle du COVID-19, cette supervision aura été mise en suspens ou très limitée. La plupart des autorisations et approbations seront toujours valides pour un retour à la normale des opérations mais **la validité de certaines autorisations pourrait avoir été dépassée sans que les audits/inspections de l'AAC nécessaires à leur renouvellement n'aient pu avoir lieu.**

Référence	Exigence	Responsabilité	Validité/durée	Commentaires
A6 4.2.1.1 A6 4.2.1.4 A6 App 6 Doc 8335 Chap4	Permis d'exploitation aérienne	Délivré par l'État de l'exploitant	Décidée par l'État de l'opérateur	Si aucune durée de validité, doit être mentionnée sur l'AOC
A6 4.2.1.2 A6 App 6	Spécifications d'exploitation	Délivré par l'État de l'exploitant	Lié à l'AOC	

Pendant la crise du COVID-19, certains États ont pu mettre en place des prescriptions ou des dispositions légales pour prolonger la validité des AOC ou autres autorisations sur la base d'analyses de sécurité. **L'AAC devra préparer un nouveau programme d'inspections dans le cadre de la supervision de la sécurité** à mettre en place dès que les opérations pourront redémarrer.

De son côté, **chaque exploitant aérien devrait, par le biais de son Système de gestion de la sécurité, évaluer les risques de sécurité liés à leurs opérations en raison de la "pause"** imposée par la crise du COVID 19. L'annexe 19 de l'OACI et le Doc 9859 *Manuel de gestion de la sécurité* contiennent des exigences et des lignes directrices pour les mettre en œuvre. Les exploitants aériens doivent identifier les domaines à risque et y accorder une attention particulière afin de préparer un plan de relance, pour mettre en œuvre des mécanismes de résolution des risques de sécurité. Ces analyses devront être partagées avec l'AAC qui est responsable de la surveillance continue et qui pourra décider d'étendre certaines dates de validités, de pratiquer des inspections à distance par le biais de vidéos, photos ou d'examen de documents.

L'analyse de la réglementation ci-dessous montre qu'une attention particulière devrait être portée aux paragraphes concernant la maintenance de l'avion et la formation de l'équipage de conduite. Elle doit être combinée à l'analyse de sécurité conduite par l'exploitant et l'AAC précédemment mentionnée.

1.2 Equipage de conduite

L'annexe 1 contient les exigences relatives à la licence initiale des équipages de conduite et l'annexe 6 contient les exigences relatives à leur formation, leur expérience et leurs qualifications particulières.

Pour les équipages de conduite opérant des vols internationaux sous l'AOC de la compagnie les employant, ces exigences sont généralement prises en compte dans le système de programmation des équipages de conduite. Ce système met en œuvre le programme de formation en vol approuvé par l'AAC (Annexe 6 §9.3.1).

Cependant, **pendant une période d'inactivité telle que celle engendrée par la crise du COVID 19, tous les plannings des équipages de conduite ont dû être modifiés et certaines périodes de validité ont peut-être été dépassées.** Certains personnels de conduite pourraient avoir besoin d'une formation avant de pouvoir voler. Afin d'éviter un nombre trop important de formations et vérifications, chaque exploitant aérien devrait prévoir un plan pour prioriser les formations de ses équipages de conduite et le partager avec l'AAC.

Référence	Exigence	Responsabilité	Validité/durée	Commentaires
A6 9.4.4	Contrôle de la compétence des pilotes : - Deux fois au cours de chaque période d'un an - Deux contrôles de ce type effectués à moins de 4 mois d'intervalle ne suffiront pas à répondre à cette spécification	Exploitant, supervisé par l'État de l'exploitant	Deux fois par an	A6 9.4.4.2: combinaison de variantes possible ; décision par l'État de l'exploitant
A6 9.4.1	Expérience récente : un <u>pilote commandant de bord ou un co-pilote</u> ne procédera pas au décollage et à l'atterrissage d'un type ou d'une variante de type d'avion à moins qu'ils n'aient 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.	Exploitant, supervisé par l'État de l'exploitant	Validité dans les 90 jours précédant	A6 9.4.1.2 combinaison de variantes possible ; décision par l'État de l'exploitant
A6 9.4.2	Expérience récente — <u>pilote de relève en croisière</u> : 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 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 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.	Exploitant, supervisé par l'État de l'exploitant	Validité dans les 90 jours précédant	A6 9.4.2.2: idem, combinaison décidée par l'État
A6 9.4.3.5	Route : L'exploitant ne continuera pas à utiliser un pilote comme pilote commandant de bord sur une route ou dans une région spécifiée par l'exploitant et approuvée par l'État de l'exploitant si, <u>dans les 12 mois précédents</u> , ce pilote n'a pas effectué au moins un voyage en tant que pilote membre de l'équipage de conduite, pilote inspecteur ou observateur dans le poste de pilotage :	L'exploitant avec l'approbation de l'État de l'exploitant	Validité dans les 12 mois précédents	9.4.3.6 Si plus de 12 mois se sont écoulés sans que le pilote commandant de bord ait fait un tel voyage sur une route passant à proximité immédiate et au-dessus d'une zone de relief analogue, dans une région, sur

Référence	Exigence	Responsabilité	Validité/durée	Commentaires
	a) dans la région spécifiée ; et b) le cas échéant, sur toute route pour laquelle des procédures à appliquer ou des aérodromes à utiliser pour le décollage ou l'atterrissage exigent des aptitudes ou des connaissances spéciales.			une route ou à un aérodrome ainsi spécifié, et s'il ne s'est pas exercé à exécuter les procédures en question sur un appareil de formation satisfaisant à cette fin, il devra de nouveau, avant de reprendre ses fonctions de pilote commandant de bord dans cette région ou sur cette route, se qualifier conformément aux dispositions des § 9.4.3.2 et 9.4.3.3.
A6 9.4.5.1	Conditions d'expérience, d'expérience récente et de formation applicables à l'exécution de vols monopilotes en régime IFR ou de nuit.	Établi par l'État de l'exploitant	Validité établie par l'État de l'exploitant	A6 Rec 9.4.5.2 précise les périodicités
A6 ch. 14 A18 ch. 10 Doc 9284	Programme de formation sur les marchandises dangereuses pour les exploitants autorisés ou non à en transporter via les airs.	État de l'exploitant	Formation périodique dispensée <u>dans les 24 mois</u> (Doc 9284)	Doc 9284 Instructions techniques Partie 1 Chapitre 4
A1 1.2.9 A1 App1	Compétences linguistiques : pour les pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, et d'hélicoptères, capacité 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. (OACI niveau 4 minimum Suppl. A)	Détenteur de la licence	Validité en fonction du niveau obtenu	En dessous du niveau expert (niveau 6) les compétences linguistiques doivent être formellement évaluées à des intervalles conformes au niveau de compétence Rec 1.2.9.6; niveau 4, tous les 3 ans, niveau 5 tous les 6 ans

Les équipages de conduite doivent aussi être en possession de leur attestation médicale (classe 1 ou classe 2) nécessaire durant la période. L'annexe 1 évoque de façon explicite la possibilité pour l'autorité qui délivre les licences d'étendre la validité de leur attestation médicale jusqu'à 45 jours.

Référence	Exigence	Responsabilité	Validité/durée	Commentaires
A1 1.2.5.2	<p><u>Validité de l'attestation médicale</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — 60 mois pour une licence de pilote privée — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ; — 12 mois pour une licence de pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ; — 12 mois pour une licence de pilote en équipage multiple — avion ; — 12 mois pour une licence de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion et hélicoptère ; — 60 mois pour une licence de pilote de planeur ; — 60 mois pour une licence de pilote de ballon libre ; — 12 mois pour une licence de navigateur ; — 12 mois pour une licence de mécanicien navigant 	Détenteur de la licence	Validité en fonction du type de licence et de l'âge du titulaire (voir ci-dessous)	
A1 1.2.5.2.2	<ul style="list-style-type: none"> - licence de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère ; - licence de pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère ; <p>pour les vols de transport commercial de passagers en exploitation <u>monopilote</u>, si le pilote est âgé de 40 ans ou plus, la validité sera réduite à six mois.</p>	Détenteur de la licence	Validité de 6 mois si 40 ans ou plus	
A1 1.2.5.2.3	<ul style="list-style-type: none"> - <u>licence de pilote de ligne</u> — aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère ; - <u>licence de pilote professionnel</u> — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère ; - <u>licence de pilote en équipage multiple</u> — avion ; <p>qui effectuent des vols de transport commercial et qui sont âgés de 60 ans ou plus, la période de validité sera réduite à six mois.</p>	Détenteur de la licence	Validité de 6 mois si plus de 60 ans	
A1 1.2.5.2.4	<ul style="list-style-type: none"> - <u>licence de pilote privé</u> — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, - licence de pilote de ballon libre ; 	Détenteur de la licence	Validité de 24 mois si plus de 40 ans	

Référence	Exigence	Responsabilité	Validité/durée	Commentaires
	- licence de pilote de planeur ; pour des pilotes âgés de 40 ans ou plus, la période de validité sera réduite à 24 mois .			
A1 1.2.4.4.1	La période de validité d'une attestation médicale pourra être prolongée, à la discrétion du service de délivrance des licences, jusqu'à 45 jours .	L'autorité qui octroie les licences	Possibilité de prolongation jusqu'à 45 jours	Dans certains États, l'extension est déjà incluse dans la validité de leur attestation médicale

1.3 Equipage de cabine

Comme l'indique explicitement le Doc 8335, les annexes OACI ne prévoient pas d'obligation de licence pour les membres d'équipage de cabine. Certains États peuvent avoir choisi de délivrer une telle licence dans leur réglementation nationale. Toutefois, l'annexe 6 mentionne clairement que les exploitants devraient avoir un programme de formation des équipages de cabine, approuvé par l'État de l'exploitant et que les **équipages de cabine devraient suivre un programme de formation périodique chaque année**. Certains détails sur le contenu de ce programme de formation se trouvent dans le Doc 10002 et fournissent des explications sur comment mettre en œuvre un processus de requalification en cas d'arrêt de l'activité d'un membre d'équipage de cabine. L'exploitant aérien devrait revoir son planning de formation des équipages de cabine afin de prévoir une formation réglementaire avant tout vol.

Référence	Exigence	Responsabilité	Validité/durée	Commentaires
A6 12.4	Programme de formation des équipages de cabine <u>Les membres d'équipage de cabine</u> suivront chaque année un programme de formation	Approuvé par l'État de l'exploitant	Validité d'1 an	Doc 10002 : La teneur de la formation continue doit s'inscrire dans le cycle défini par l'État. Le Doc donne des exemples de procédure de requalification si la formation a expiré.
A6 ch. 14 A18 ch. 10 Doc 9284	Programme de formation sur les marchandises dangereuses pour les exploitants	État de l'exploitant	Formation périodique dans les <u>24 mois</u> (Doc 9284)	Doc 9284 Instructions Techniques Partie 1 Chapitre 4

1.4 Agents techniques d'exploitation

L'AAC doit approuver les méthodes de contrôle et de surveillance de l'exploitant (A6 §10.1) et les agents techniques d'exploitation doivent être titulaires d'une licence conformément aux dispositions de l'annexe 1. L'exploitant est responsable de la formation continue de ses agents techniques d'exploitation selon une périodicité déterminée dans le programme de formation. L'annexe 6 mentionne explicitement le **vol de qualification que l'agent technique d'exploitation aura dû effectuer** au cours des **12 mois précédents**.

<i>Référence</i>	<i>Exigence</i>	<i>Responsabilité</i>	<i>Validité/durée</i>	<i>Commentaires</i>
A6 10.3 b)	Formation d'agent technique d'exploitation et au moins un vol de qualification dans le poste de pilotage d'un avion <u>dans les 12 mois précédents</u> .	Exploitant, supervisé par l'État de l'exploitant	Validité au cours des 12 mois précédents	Manuel de formation (<i>Doc 7192</i>), <i>Partie D-3</i> — Agent technique d'exploitation
A6 ch. 14 A18 ch. 10 Doc 9284	Programme de formation sur les marchandises dangereuses pour les exploitants ayant ou n'ayant pas reçu d'approbation opérationnelle pour transporter des marchandises dangereuses comme fret.	État de l'exploitant	Programme de formation périodique dans les <u>24 mois</u> (<i>Doc 9284</i>)	Doc 9284 Instructions Techniques Partie 1 Chapitre 4

2. Maintenance

Pour assurer le suivi de navigabilité de sa flotte, l'exploitant aérien doit établir un Manuel de contrôle de la maintenance (acceptable pour l'État d'immatriculation A6 §8.2.1), un programme de maintenance (accepté par l'État d'immatriculation A6 §8.3.1), prendre des dispositions avec un organisme de maintenance agréé (ou avoir son propre organisme de maintenance) (A6 §8.1.2 et §8.7) avec un personnel de maintenance approprié, celui qui signe la fiche de maintenance, devant être titulaire d'une licence conformément à l'annexe 1 §4.2.

Pendant la crise du COVID 19, comme de nombreux avions ont été immobilisés au sol, leur maintenance a pu être réduite au minimum. Le système qualité de l'organisme de maintenance n'aura pas forcément été complètement stoppé mais certains audits internes ou via des sous-traitants ont peut-être dû être reportés. **L'exploitant aérien et l'organisme de maintenance devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et la conformité aux réglementations. Toutefois certaines échéances ont pu arriver à leur terme pendant cette période.** L'AAC peut prendre des mesures dérogatoires pour prolonger la durée de validité de certaines licences qui vont expirer, certaines tâches de maintenance peuvent ne pas être réalisées à temps, le certificat de navigabilité peut expirer etc...

Annexe 8 Partie II 3.2.3 A Le certificat de navigabilité sera renouvelé ou restera en état de validité, selon les lois de l'État d'immatriculation, à condition que ce dernier exige que le maintien de la navigabilité de l'aéronef soit constaté au moyen de vérifications périodiques effectuées à des intervalles déterminés en tenant compte du temps d'utilisation et de la nature de cette utilisation, ou au moyen d'un système de vérifications approuvé par cet État et ayant un effet au moins équivalent.

Les organismes de maintenance doivent être agréés conformément à l'annexe 6, partie I, §8.7, ou les avions doivent être entretenus et remis en service selon un système équivalent, l'un ou l'autre devant être acceptables pour l'État d'immatriculation. **L'organisme de maintenance agréé (AMO) doit posséder un SGS (A6 8.7.3.1 et A19 3.3.2.1) qui doit permettre d'évaluer les risques liés à la crise du COVID-19 et pour mettre en œuvre des mesures de sécurité adéquates.**

Référence	Exigence	Responsabilité	Validité/durée	Commentaires
A6 8.3.1 A8 10.3	Opérations de maintenance exécutées en conformité avec le Programme de maintenance	Approuvé par l'État d'immatriculation ; acceptable pour État de l'exploitant	Les tâches de maintenance doivent respecter la fréquence recommandée	

Référence	Exigence	Responsabilité	Validité/durée	Commentaires
A8 PII ch. 3	Certificat de navigabilité (CoA)	Délivré et renouvelé par l'État d'immatriculation	En fonction de l'État qui : -soit précise une date d'expiration sur le certificat, -soit le maintient en état de validité au moyen de vérifications périodiques.	Doc 9760 §4.6
A6 8.7	Organismes de maintenance agréés	État de l'organisme avec l'État d'immatriculation	Décidée par l'État	Doc 9760 Partie III ch. 10
A1 4.2 A6 8.7.6.3	Licence de maintenance d'aéronef Pour signer les fiches de maintenance : expérience dans les 24 derniers mois.	Détenteur de la licence et/ou son employeur	Expérience récente dans les 24 derniers mois	Expérience récente détaillée dans A1 4.2.2.2 c)
A6 8.7.6.4	Formation périodique du personnel de maintenance	Programme de formation de l'organisme de maintenance	Validité en fonction de la réglementation de l'État	Doc 9760 10.7.2

D'autres éléments de la réglementation qui ne sont pas listés ici peuvent être concernés par des échéances pendant la crise du COVID 19 et doivent être traités par l'organisme : le devis de masse et de centrage (renouvellement selon la réglementation nationale Doc9760 PIII §7.6.2), la calibration des outils et équipements etc.

3. Sécurité du transport aérien de marchandises dangereuses

Comme déjà mentionné, l'exploitant est tenu de fournir une formation régulière sur la sécurité du transport de marchandises dangereuses par voie aérienne à ses personnels, en accord avec l'Instruction Technique (Doc 9284) que le transport de telles marchandises soit autorisé ou non (Annexe 18 §10.1). Le chapitre 4 du Doc 9284 Partie 1 liste les personnes concernées par cette formation :

- a) les expéditeurs de marchandises dangereuses ainsi que les emballeurs et les personnes ou organisations qui assument les responsabilités des expéditeurs ;
- b) les exploitants ;
- c) les agences de service d'escale qui effectuent, au nom de l'exploitant, des opérations d'acceptation, de manutention, de chargement, de déchargement, de transfert et d'autres opérations concernant le fret ou la poste ;
- d) les agences de service d'escale situées à un aéroport qui effectuent, au nom de l'exploitant, des opérations d'acheminement, débarquement ou transfert de passagers ;
- e) les agences qui ne sont pas situées à un aéroport et qui effectuent, au nom de l'exploitant, des opérations de contrôle des passagers ;
- f) les transitaires ;
- g) les agences chargées du filtrage des passagers et des membres d'équipage et de leurs bagages et/ou du fret ou de la poste ;
- h) les opérateurs postaux désignés.

Le personnel doit être formé, en fonction des exigences correspondant à ses responsabilités, telles qu'elles sont détaillées dans les tableaux disponibles dans les Instructions techniques qui précisent que :

4.2.3 Des cours de recyclage doivent être donnés dans les 24 mois suivant la formation précédente pour garantir le maintien à jour des connaissances. Toutefois, si la formation de recyclage s'est terminée dans les trois derniers mois de la période de validité de la formation précédente, la période de validité court du mois durant lequel la formation de recyclage s'est terminée jusqu'à 24 mois après le mois d'expiration de la formation précédente.

Toutes les formations sur les **matières dangereuses qui ont été reportés à cause de la crise du COVID-19 devraient être replanifiées de façon à être conforme à la réglementation**. L'AAC peut décider de prolonger certaines périodes de validité.

Référence	Exigence	Responsabilité	Validité/durée	Commentaires
A6 ch. 14 A18 ch. 10 et doc 9284	Formation périodique appropriée sur les marchandises dangereuses en fonction des personnel	En fonction des personnels	Formation périodique dans les 24 mois (Doc 9284)	Doc 9284 Instructions techniques Part 1 Chapitre 4 tableaux

4. Attestation médicales et médecins examinateurs

4.1 Attestation médicale

Comme mentionné précédemment pour les équipages de conduite et pour les contrôleurs de la circulation aérienne, une attestation médicale fournie par un médecin examinateur est demandée aux détenteurs de licences :

Ref A1 6.1.1:

Classe 1, applicable aux candidats et aux titulaires, pour :

- les licences de pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable, et hélicoptère ;
- les licences de pilote en équipage multiple — avion ;
- les licences de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion et hélicoptère.

Classe 2, applicable aux candidats et aux titulaires, pour :

- les licences de navigateur ;
- les licences de mécanicien navigant ;
- les licences de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ;
- les licences de pilote de planeur ;
- les licences de pilote de ballon libre

Classe 3, applicable aux candidats et aux titulaires, pour :

- les licences de contrôleur de la circulation aérienne.

L'annexe 1 §1.2.5.2 définit la validité de ces attestations médicales et la réduction de la période de renouvellement pour les détenteurs de licences d'un certain âge. Les détenteurs de licence (et leurs employeurs) sont responsables de vérifier que leur **attestation médicale est toujours valide pour exercer les privilèges de cette licence**. A cause des mesures de distanciation prises pendant la crise du COVID-19, l'AAC peut décider de prolonger la validité de certaines attestations en fonction de l'activité et de l'âge du titulaire de la licence. Cela pourrait aussi aider les médecins examinateurs à rattraper le retard en espaçant les rendez-vous. Dans la réglementation, l'extension de validité d'une attestation médicale n'est possible que jusqu'à 45 jours (A1 1.2.4.4.1). De plus, si le détenteur de la licence est en service dans une région éloignée, l'examen médical peut être différé (A1 1.2.5.2.6), mais cette exigence n'est pas d'une grande aide dans le cas de la crise du COVID-19.

Référence	Exigence	Responsabilité	Validité/durée	Commentaires
A1 1.2.5.2	<p>Période de validité d'une attestation médicale</p> <ul style="list-style-type: none"> — 60 mois pour une licence de pilote privé — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ; — 12 mois pour une licence de pilote professionnel — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable et hélicoptère ; — 12 mois pour une licence de pilote en équipage multiple — avion ; — 12 mois pour une licence de pilote de ligne — aéronef à sustentation motorisée, avion et hélicoptère ; — 60 mois pour une licence de pilote de planeur ; — 60 mois pour une licence de pilote de ballon libre ; — 12 mois pour une licence de navigateur ; — 12 mois pour une licence de mécanicien navigant ; — 48 mois pour une licence de contrôleur de la circulation aérienne ; 	Détenteur de la licence	En fonction de la licence et de l'âge du titulaire (voir ci-dessous)	
A1 1.2.5.2.2	<ul style="list-style-type: none"> - <u>licence de pilote de ligne</u> — aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère, - <u>licence de pilote professionnel</u> — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, qui effectuent des vols de transport commercial de passagers en exploitation <u>monopilote</u> et qui sont âgés de 40 ans ou plus, la période de validité sera réduite à 6 mois. 	Détenteur de la licence	Valide 6 mois si plus de 40 ans	
A1 1.2.5.2.3	<ul style="list-style-type: none"> - <u>licence de pilote de ligne</u> — aéronef à sustentation motorisée, avion ou hélicoptère, - <u>licence de pilote professionnel</u> — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, - <u>licence de pilote en équipage multiple</u> — avion, qui effectuent des vols de transport commercial et qui sont âgés de 60 ans ou plus, la période de validité sera réduite à 6 mois. 	Détenteur de la licence	Valide 6 mois si plus de 60 ans	

Référence	Exigence	Responsabilité	Validité/durée	Commentaires
A1 1.2.5.2.4	- <u>licence de pilote privé</u> — aéronef à sustentation motorisée, avion, dirigeable ou hélicoptère, - <u>licence de contrôleur de la circulation aérienne</u> qui sont âgés de 40 ans ou plus, la période de validité sera réduite à 24 mois .	Détenteur de la licence	Valide 24 mois pour les plus de 40 ans	
A1 1.2.4.4.1	La période de validité d'une attestation médicale pourra être prolongée, à la discrétion du service de délivrance des licences, d'un maximum de 45 jours .	Service de délivrance des licences	Possibilité d'extension jusqu'à 45 jours	Dans certains États, l'extension de validité est déjà incluse dans l'attestation médicale

Il est à noter que l'annexe 1 cite clairement la responsabilité du titulaire de licence à s'abstenir d'exercer les privilèges de sa licence et des qualifications connexes dès qu'il ressentira une diminution quelconque de son aptitude physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer ces privilèges correctement et en sécurité. (A1 1.2.6.1) ; l'annexe 1 chapitre 6 et le Doc 8984 *Manuel de médecine aéronautique civile*, donne des détails sur le contenu de chaque examen médical et, à titre d'exemple le §6.3.2.9 souligne qu'*il n'existera aucune affection pulmonaire aiguë, ni aucune maladie évolutive des poumons, du médiastin ou de la plèvre qui soit susceptible de provoquer des symptômes incapacitants pendant les opérations normales ou d'urgence.*

L'AAC devrait sensibiliser les titulaires de licences sur l'impact du COVID-19 sur la sécurité des opérations.

4.2 Médecin examinateur et évaluateur médical

Comme mentionné, les médecins examinateurs ont été désignés par l'AAC pour procéder à l'évaluation médicale. Le Doc 8984 *Manuel de médecine aéronautique civile*, décrit le contenu des examens médicaux. Il souligne également la formation de recyclage que les médecins examinateurs devront recevoir à intervalles réguliers (A1 1.2.4.6.1). Le contenu et les intervalles des formations de recyclage sont définis par l'AAC afin de garantir que les médecins-examinateurs conservent une connaissance et une expérience pratiques des conditions dans lesquelles les titulaires de licences et de qualifications exercent leurs fonctions.

Les évaluateurs médicaux, employés ou sous-traitants pour l'AAC n'ont pas d'obligation de formation de recyclage. Cependant, comme les évaluateurs médicaux qui évaluent des rapports soumis aux médecins-examinateurs (A1 1.2.4.9), le Doc 8984 1.2.14 précise qu'ils *auront normalement reçu une formation avancée dans la spécialisation de médecine aéronautique et auront une vaste expérience des aspects réglementaires et cliniques de la médecine aéronautique civile. L'évaluation des rapports médicaux par les examinateurs désignés ainsi que les formations de recyclages feront généralement partie des*

attributions de l'évaluateur médical. L'AAC et ses évaluateurs médicaux devraient travailler avec les médecins examinateurs désignés pour évaluer l'impact que pourrait avoir l'état de santé des titulaires de licences sur la sécurité après le COVID-19.

Référence	Exigence	Responsabilité	Validité/durée	Commentaires
A1 1.2.4.6.1	Formation de recyclage à intervalles réguliers des médecins-examineurs	État d'établissement	Intervalles en fonction de la réglementation de l'État	A1 1.2.4.6.2 note et Doc 8984 Partie 1 1.2.12

FRANCE
AVIATION CIVILE
SERVICES

5. Organisme de formation agréé et approbation de FSTD

5.1 Organisme de formation agréé

A1 1.2.8.3 La formation homologuée des membres d'équipage de conduite et des contrôleurs de la circulation aérienne sera dispensée par un organisme de formation agréé.

Note. — Le § 1.2.8.3 concerne essentiellement la formation homologuée dispensée en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification visée par l'Annexe 1. Il n'est pas destiné à s'appliquer à la formation homologuée aux fins du maintien de la compétence ou pour une qualification opérationnelle après la délivrance initiale d'une licence ou qualification, ce qui pourrait être nécessaire dans le cas des contrôleurs de la circulation aérienne ou des membres d'équipage de conduite, comme la formation homologuée visée au § 9.3 de l'Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs, Partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions, ou au § 7.3, section II, de la Partie 3 — Vols internationaux d'hélicoptères.

A1 1.2.8.4 Jusqu'au 2 novembre 2022, la formation homologuée, fondée sur la compétence, du personnel de maintenance des aéronefs sera dispensée par un organisme de formation agréé.

L'Appendice 2 de l'annexe 1, précise que la validité de l'agrément d'un organisme de formation dépend des exigences de l'État. Le Doc 9841 *Manuel sur l'agrément des organismes de formation* mentionne que certains États délivrent un agrément d'organisme de formation avec une période de validité explicite, alors que d'autres délivrent un agrément à durée indéterminée qui reste valide aussi longtemps que les conditions selon lesquelles il a été délivré sont remplies.

En outre, l'annexe 19 exige explicitement un SGS pour les organismes de formation agréés conformément à l'annexe 1, qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'exploitation d'aéronefs pendant leur service. **La surveillance par l'AAC des organismes de formation devrait être adaptée pendant la crise du COVID-19, et à l'aide de son SGS, l'organisme de formation agréé conjointement avec l'AAC devrait évaluer l'impact sur la sécurité.**

Référence	Exigence	Responsabilité	Validité/durée	Commentaires
A1 1.2.8.2	Renouvellement de l'agrément de l'organisme de formation	État de l'organisme de formation agréé	En fonction de la réglementation nationale	Doc 9841

5.2 Instructeurs et évaluateurs

L'Annexe 1 ne contient aucune exigence explicite de formation continue pour les instructeurs ou les évaluateurs. Cependant, le Doc 9841 §1.3.6 introduit la notion selon laquelle **les instructeurs et évaluateurs devront suivre une formation initiale et périodique, à des intervalles jugés utiles par le service de délivrance des licences**. En complément, le Doc 9841 §7.3.3 précise qu'*en plus de la formation de leur personnel régulier, les ATO devraient veiller à mettre en œuvre des recyclages réguliers pour les instructeurs à temps partiel ou temporaires avant que ceux-ci ne prennent leurs fonctions après une période d'inactivité définie. Une refamiliarisation avec le système qualité de l'ATO et avec les niveaux des services attendus devrait être incluse dans ce recyclage.*

5.3 Simulateurs d'entraînement au vol (FSTD)

A1 2.1.6 L'utilisation d'un FSTD pour l'acquisition d'expérience ou l'exécution de toute manœuvre imposée pendant la démonstration d'habileté en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification sera approuvée par le service de délivrance des licences, qui veillera à ce que le FSTD utilisé convienne à la tâche.

L'approbation du FSTD est également mentionnée dans le Doc 9841 *Manuel sur l'agrément des organismes de formation* §6.3.2 complété par le Doc 9625 *Manuel des critères de qualification des simulateurs d'entraînement au vol* qui stipule au §2.11.6 qu'*il faut mettre en place un système d'évaluations périodiques pour s'assurer que les FSTD maintiennent les performances, les fonctions et les caractéristiques pour lesquelles ils ont été initialement qualifiés. L'AAC qui a autorité sur les FSTD devrait définir l'intervalle entre ces évaluation périodiques.*

Référence	Exigence	Responsabilité	Validité/durée	Commentaires
A1 2.1.6	Renouvellement de l'agrément du FSTD	État de l'organisme de formation agréé	En fonction de la réglementation nationale	Doc 9625

6. Compétences linguistiques

L'annexe 1 exige que certains titulaires de licence démontrent leur capacité à parler et comprendre l'anglais utilisé dans les communications radiotéléphoniques. Cette exigence ne concerne que les titulaires de licence dont la langue utilisée n'est pas la langue maternelle (l'anglais le plus souvent). Le niveau minimum de l'OACI pour exercer est le niveau 4 tel que déterminé dans l'annexe 1 supplément A et dans le doc 9379 Partie II chapitre 6. Le Doc 9835 *Manuel sur la mise en œuvre des spécifications OACI en matière de compétences linguistiques*, fournit des éléments sur les formations et épreuves linguistiques. Si le titulaire de la licence obtient un niveau 4 ou 5, il devra être évalué régulièrement ; **la validité de son évaluation des compétences linguistiques pourrait arriver à échéance pendant la crise du COVID-19.**

<i>Référence</i>	<i>Exigence</i>	<i>Responsabilité</i>	<i>Validité/durée</i>	<i>Commentaires</i>
A1 1.2.9 A1 App1	Compétences linguistiques : pour les pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, d'avions, de dirigeables, et d'hélicoptères, les contrôleurs de la circulation aérienne, capacité à comprendre et parler la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques au niveau spécifié dans les exigences de compétences linguistiques de l'appendice 1 (OACI Niveau 4 minimum, suppl. A).	Détenteur de la licence	Validité en fonction du niveau obtenu	En dessous du niveau expert (niveau 6) les compétences seront formellement évaluées à des intervalles réguliers en conformité selon le niveau de compétence démontré. Rec 1.2.9.6 et Doc 9379 Partie II 6.2.9: niveau 4, tous les 3 ans, niveau 5 tous les 6 ans.

7. Contrôleurs de la circulation aérienne

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est décrite dans l'annexe 1, ainsi que les qualifications associées. Il existe une exigence explicite concernant la **période de validité de ces qualifications, qui aura pu être affectée pendant la crise du COVID-19.**

4.5.3.4 Validité des qualifications

Une qualification cessera d'être valide lorsqu'un contrôleur de la circulation aérienne aura cessé d'exercer les privilèges de sa qualification pendant une période qu'aura déterminée le service de délivrance des licences. Cette période ne dépassera pas 6 mois. Ce contrôleur ne pourra recommencer à exercer lesdits privilèges avant d'avoir établi de nouveau son aptitude.

Les formations périodiques/de recyclage des contrôleurs de la circulation aérienne sont mentionnées dans le Doc 9868 PANS-TRG, la périodicité devrait être définie par l'AAC.

Les contrôleurs de la circulation aérienne ne peuvent exercer le privilège de leur licence qu'avec une attestation médicale de classe 3 valide.

Référence	Exigence	Responsabilité	Validité/durée	Commentaires
A1 4.5.3.4	<u>Validité des qualifications :</u> Période qu'aura déterminée le service de délivrance des licences. Cette période ne dépassera pas 6 mois.	Détenteur de la licence	Validité prescrite par l'autorité en charge de la délivrance des licences, pas plus de 6 mois.	
A1 1.2.5.2	<u>Validité des attestations médicales</u> — 48 mois pour les contrôleurs de la circulation aérienne ;	Détenteur de la licence	Validité en fonction du type de licence et de l'âge du titulaire (voir ci-dessous)	
A1 1.2.5.2.4	- licence de contrôleur de la circulation aérienne âgés de 40 ans ou plus, la période de validité sera réduite à 24 mois.	Détenteur de la licence	24 mois si plus de 40 ans	

<i>Référence</i>	<i>Exigence</i>	<i>Responsabilité</i>	<i>Validité/durée</i>	<i>Commentaires</i>
A1 1.2.9 A1 App1	Compétences linguistiques : pour les contrôleurs de la circulation aérienne, capacité à parler et comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, au niveau prescrit dans les spécifications relatives aux compétences linguistiques figurant dans l'Appendice 1. (OACI niveau 4 minimum suppl. A)	Détenteur de la licence	Validité en fonction du niveau obtenu	En dessous du niveau expert (niveau 6) les compétences seront formellement évaluées à des intervalles réguliers en conformité selon le niveau de compétence démontré. Rec 1.2.9.6; niveau 4 tous les 3 ans, niveau 5 tous les 6 ans

FRANCE
AVIATION CIVILE
SERVICES

8. Liste des documents OACI utilisés ou cités:

Annexe 1 Licences du personnel

Annexe 6 Exploitation technique des aéronefs - Partie 1

Annexe 8 Navigabilité des aéronefs

Annexe 18 Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses

Annexe 19 Gestion de la sécurité

Doc 7192 Partie D-3 Agents techniques d'exploitation – Manuel de formation

Doc 8335 Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation

Doc 8984 Manuel de médecine aéronautique civile

Doc 9284 Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses

Doc 9379 Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel

Doc 9625 Manuel des critères de qualification des simulateurs d'entraînement au vol

Doc 9760 Manuel de navigabilité

Doc 9841 Manuel sur l'agrément des organismes de formation

Doc 9859 Manuel de la gestion de la sécurité

Doc 9868 PANS-TRG – Procédures pour les services de navigation aérienne - Formation

Doc 10002 Manuel de formation de l'équipage de cabine à la sécurité

Doc 10011 Manuel sur la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement