



**AVIS N° 02/2011**

**DE L'AGENCE EUROPEENNE DE LA SECURITE AERIENNE**

**du 19 avril 2011**

**concernant un règlement de la Commission établissant les modalités  
d'exécution relatives à la qualification de l'équipage de cabine qui participe à  
des exploitations commerciales d'aéronefs**

***«Qualification de l'équipage de cabine et certificat associé»***

## **Note explicative**

### **I. Introduction**

1. Le présent avis a pour but d'aider la Commission à établir des modalités d'exécution applicables au personnel de l'aviation civile visé à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 216/2008<sup>1</sup> du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 (ci-après le «règlement de base»).
2. Le règlement de base établit un cadre complet de définition et de mise en œuvre des exigences techniques et des procédures administratives communes dans le domaine de l'aviation civile. Dans ce cadre, le présent avis traite particulièrement de la qualification des membres d'équipage de cabine prenant part à une exploitation, à des fins de transport aérien commercial, des aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), dudit règlement.
3. L'objectif poursuivi par la partie relative à l'équipage de cabine (ci-après la partie-CC) consiste à établir des exigences techniques communes définissant les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de révocation du certificat de membre d'équipage de cabine, tel que visé à l'article 8, paragraphe 4 et paragraphe 5, point e), du règlement de base, ainsi que les privilèges et responsabilités de son titulaire.
4. Comme proposé par le présent avis, la partie-CC est constituée de 3 sous-parties, à savoir:
  - o sous-partie GEN, exigences générales;
  - o sous-partie CCA, exigences spécifiques applicables au certificat de membre d'équipage de cabine;
  - o sous-partie TRA, exigences en termes de formation applicables aux candidats à l'obtention d'un certificat de membre d'équipage de cabine et à ceux qui en sont titulaires.
5. Le texte proposé dans le présent avis reflète les changements apportés aux propositions initiales de l'Agence (comme publié au NPA 2009-02e) au terme d'une consultation publique, ainsi que certains changements qui avaient été apportés suite aux réactions reçues au CRD.

### **II. Consultation**

6. Les propositions initiales relatives à la partie-CC ont été publiées dans le cadre du NPA 2009-02 sur le site Internet de l'Agence (<http://www.easa.europa.eu>) le 30 janvier 2009.

À la demande des parties prenantes, la période de consultation du NPA a été prolongée conformément à l'article 6, paragraphe 6, de la procédure de réglementation<sup>2</sup>, afin qu'elle coïncide avec celles des NPA associés, et dans le but de laisser davantage de temps pour formuler des commentaires compte tenu de l'ampleur et de la portée du NPA.

---

<sup>1</sup> Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO L 79, 19.03.2008, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009.

<sup>2</sup> Décision du conseil d'administration de l'EASA 08-2007, modifiant et remplaçant la procédure de réglementation adoptée lors de l'assemblée du conseil d'administration 03-2007 du 13 juin 2007. ([http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php)).

7. Le NPA 2009-02 a été scindé en sept documents séparés. L'un d'eux, le NPA 2009-02e<sup>3</sup>, comportait le projet de propositions relatives aux modalités d'exécution (IR), ainsi qu'aux moyens acceptables de conformité (AMC) et aux documents d'orientation (GM) associés, portant sur la qualification des membres d'équipage de cabine participant à une exploitation d'aéronef à des fins de transport aérien commercial et sur le certificat de membre d'équipage de cabine associé, visés à l'article 8, paragraphe 4 et paragraphe 5, point e).
8. Au 31 juillet 2009<sup>4</sup>, date de clôture de la période de consultation, l'Agence avait reçu 568 commentaires relatifs à la partie-CC. Les commentateurs principaux étaient notamment des autorités aéronautiques nationales, des organismes représentant des compagnies aériennes et des associations de membres d'équipage de cabine, ainsi que des compagnies aériennes individuelles et des personnes privées.
9. La tâche consistant à passer les commentaires en revue s'est effectuée dans le cadre d'un accord intervenu entre l'Agence, la Commission européenne et le conseil d'administration de l'Agence, visant à une approche commune en termes d'élargissement des compétences au sein de l'Union européenne. Cette approche commune établissait non seulement des priorités détaillées dans le travail que devrait effectuer l'Agence, mais également des principes fondamentaux qui régiraient la manière de revoir les commentaires. Étaient notamment mentionnés le respect des PEAS de l'OACI, du droit de l'Union européenne et des exigences de navigabilité communes (JAR); la nécessité de tenir raisonnablement compte de la sécurité et des principes réglementaires, ainsi que la répartition actuelle des textes entre droit dur et droit mou; le besoin de prendre correctement en considération des contraintes telles que des modifications découlant du règlement de base et des NPA des autorités conjointes de l'aviation (JAA) au terme d'un consensus; le besoin d'élaborer des exigences proportionnées et enfin, la nécessité d'accorder une attention particulière à la clarté, à la sécurité juridique et au caractère exécutoire du texte réglementaire proposé.
10. L'Agence a soumis les résultats de la revue des commentaires, ainsi que le projet de texte en résultant aux groupes de révision OPS.001 chargés du transport aérien commercial (CAT)<sup>5</sup> et de l'exploitation non commerciale d'aéronefs à motorisation complexe (NCC)<sup>6</sup>.
11. Les groupes cités ont été créés conformément à la procédure de réglementation et étaient constitués des membres du groupe d'élaboration initial de l'OPS.001, ainsi que d'autres experts de l'Agence, d'autorités aéronautiques nationales et de l'industrie qui n'avaient pas participé à la phase d'élaboration initiale.

---

<sup>3</sup> NPA 2009-02e: [http://easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-02E.pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-02E.pdf).

<sup>4</sup> Conformément à l'article 6, paragraphe 6, de la décision 08-2007 du conseil d'administration, l'Agence a prolongé la période de consultation de deux mois supplémentaires pour assurer une période de recouvrement avec des NPA connexes (du 30 mai 2009 au 31 juillet 2009).

<sup>5</sup> Composition du groupe de réglementation pour le CAT: [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CAT.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CAT.pdf).

<sup>6</sup> Composition du groupe de réglementation pour le NCC: [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CMPA.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CMPA.pdf).

12. En s'appuyant sur un examen minutieux de tous les commentaires relatifs au NPA et sur les contributions des groupes de révision, l'Agence a publié les propositions modifiées sur son site Internet le 7 octobre 2010, sous la forme d'un document de réponse aux commentaires (CRD) au NPA 2009-02e, partie-CC. À la date de clôture du 7 décembre 2010, l'Agence avait reçu 80 réactions (générant 176 remarques différentes) émanant de 35 commentateurs, notamment des autorités aéronautiques nationales, des organismes représentant des compagnies aériennes et des associations de membres d'équipage de cabine, ainsi que des organismes de formation, des compagnies aériennes et des fabricants de dispositifs d'entraînement.
13. La partie-CC a pour sa part recueilli 29 réactions portant sur les exigences opérationnelles applicables aux membres d'équipage de cabine, publiées dans le CRD visant les exigences relatives aux organismes (partie-OR - OR.OPS.CC) et cinq réactions concernant les propositions relatives à la sous-partie AR.CC publiées dans le CRD visant les exigences relatives aux autorités (partie-AR). De même, 29 des 113 remarques concernant les membres d'équipage de cabine, émises dans le cadre du CRD relatif aux parties AR et OR (AR.CC et OR.OPS.CC) consistaient en des réactions à la partie-CC. Certaines de ces réactions faisaient double emploi.

### III. Résumé des réactions reçues au CRD sur la partie-CC et texte en résultant

14. L'Agence a effectué une analyse et une évaluation minutieuses de toutes les réactions recueillies. Sur la base de ce travail, des changements ont été apportés au projet de texte du CRD relatif à la partie-CC. Davantage d'informations sont reprises sous les titres pertinents.

#### Règlement applicable à la partie-CC

15. **Le règlement applicable au personnel de l'aviation civile** comporte des exigences adressées aux États membres, définit la mise en application générale des parties qu'il couvre et propose des mesures de transition qui peuvent inclure une exemption<sup>7</sup> si la date butoir du 8 avril 2012 est dépassée. La publication des avis de l'Agence étant effectuée par phases dans le cadre de la première prolongation, les règlements associés sont également susceptibles d'être adoptés par phases, sachant qu'au terme du processus d'adoption par la Commission, le règlement visant le personnel de l'aviation civile couvrira la partie-FCL, la partie-MED et la partie-CC (c'est-à-dire, des règles s'appliquant à l'octroi de licences aux membres d'équipage de conduite et à leur certification médicale, ainsi qu'à la qualification des membres d'équipage de cabine et à leur aptitude médicale).
16. **La plupart des réactions recueillies qui portaient sur règlement visant la partie-CC publiée avec le CRD** étaient axées sur l'exigence qui visait à remplacer les certificats de formation à la sécurité délivrés conformément à l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91<sup>8</sup> du Conseil, tel que modifié par le règlement (CE) n° 859/2008<sup>9</sup> de la Commission (ci-après EU-OPS), par des certificats de membre d'équipage de cabine au nouveau format, ainsi que sur les périodes de transition proposées.

<sup>7</sup> Une exemption est en quelque sorte une mesure de transition qui laisse à l'État membre le choix de reporter la date de mise en œuvre d'une clause déterminée, pour une durée définie par la loi.

<sup>8</sup> JO L 373, 31.12.1991, pages 4 à 8.

<sup>9</sup> JO L 254, 20.9.2008, p. 1.

17. **Le règlement publié dans le présent avis:** le principe général des droits acquis en matière de certificat de formation à la sécurité délivré conformément à l'EU-OPS pour chaque avion aux membres d'équipage de cabine participant à une exploitation d'aéronef à des fins de transport aérien commercial, a été maintenu et clarifié. En outre, les périodes de transition associées prévues pour les remplacer par des certificats de membre d'équipage de cabine au nouveau format ont été prolongées jusqu'au 8 avril 2017, tout comme la mesure qui s'appliquera à l'octroi de licences de pilote au nouveau format conformes au JAR, aux fins de:

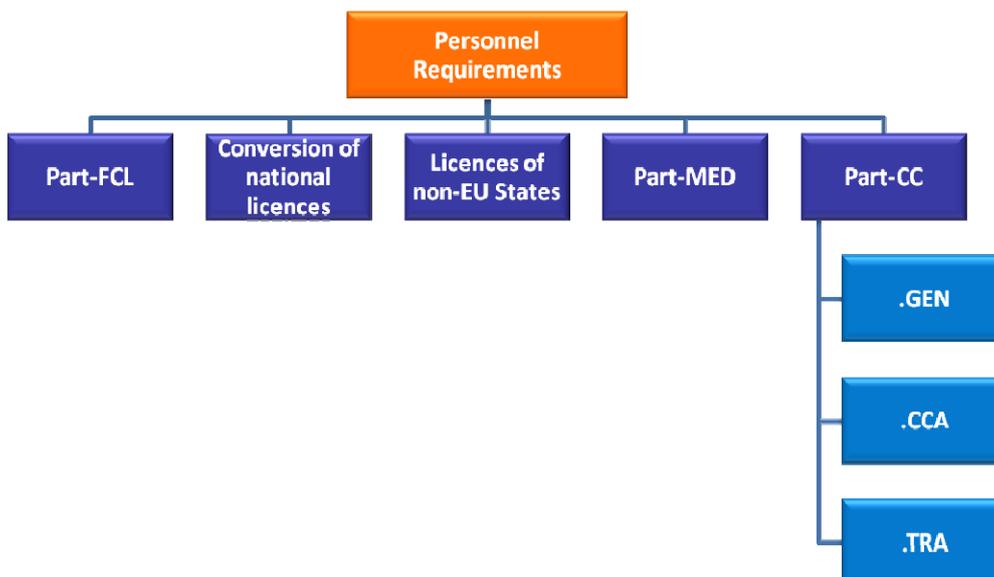
- o laisser davantage de temps aux États membres et aux parties prenantes concernées pour la délivrance d'un certificat de membre d'équipage de cabine au nouveau format; et
- o couvrir les différentes situations des membres d'équipage de cabine qui détiennent, au moment de l'entrée en vigueur dudit règlement, un certificat de formation à la sécurité délivré conformément à l'EU-OPS. Cette mesure tient compte du fait que l'exigence qui demande d'accomplir une formation par type d'aéronef en sus de la formation initiale avant la délivrance du certificat de membre d'équipage de cabine, qui avait à l'origine été proposée dans le NPA et le CRD, a été supprimée, limitant ainsi l'exigence à l'accomplissement de la formation initiale.

Alors que cette pratique est inhabituelle pour un équipage de conduite, l'expérience montre que les membres d'équipage de cabine peuvent choisir d'arrêter de voler pendant un an, voire plus. Dans ce cas, les connaissances et l'expérience acquises au cours de leur formation initiale ne peuvent être maintenues par une expérience en vol et les formations et contrôles requis qui y sont associés, et la validité de la formation initiale vient à expiration après un certain laps de temps sans voler.

18. L'article premier du règlement reprend la liste des modifications à apporter au règlement de la Commission relative au personnel de l'aviation civile afin de couvrir l'équipage de cabine, et notamment:

- o un point portant sur la qualification de l'équipage de cabine est ajouté sous le titre «Objet et mise en application»;
- o une définition du membre d'équipage de cabine est ajoutée sous le titre «Définitions»: la définition prend en compte les changements survenus dans le secteur aéronautique depuis la publication initiale du JAR-OPS 1 qui contenait la définition, maintenant reprise dans l'EU-OPS, et offre davantage de sécurité juridique. Elle inclut toutes les tâches qui incombent aux membres d'équipage de cabine, ainsi que les zones dans lesquelles ces tâches sont effectuées (à l'intérieur tout comme à l'extérieur de la cabine de l'aéronef, comme par exemple, après une évacuation) et confirme que ledit personnel doit être qualifié pour effectuer les tâches requises.
- o Un nouvel article portant le titre «Qualification de l'équipage de cabine et certificat associé» est ajouté aux fins de spécifier que les membres d'équipage de cabine participant à une exploitation à des fins de transport aérien commercial d'un aéronef, tel que visé à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), du règlement de base, sont qualifiés conformément à la partie-CC, et de décrire les mesures de transition. Le cas spécifique de membres d'équipage de cabine prenant part à une exploitation d'hélicoptère à des fins de transport aérien commercial, qui ne sont actuellement pas tenus de détenir un certificat de formation à la sécurité, est également abordé.

19. L'article 2 du règlement définit la date d'entrée en vigueur et contient des mesures d'exemption visant les clauses relatives aux documents et à l'archivage, ainsi qu'aux certificats d'équipage de cabine délivrés aux membres d'équipage de cabine prenant part à un transport aérien commercial en hélicoptère.
20. Le diagramme ci-dessous illustre la structure de la partie-CC en tant qu'annexe V au règlement applicable au personnel aéronautique civil, tel que publié dans le présent avis.



#### Partie-CC - exigences relatives à la qualification des membres d'équipage de cabine

21. Les propositions du CRD pour la partie-CC contenaient les exigences relatives à la qualification et au certificat associé, applicables au personnel de cabine participant à une exploitation d'aéronef à des fins de transport aérien commercial. À ces exigences s'ajoutent les exigences opérationnelles applicables aux exploitants d'aéronefs qui ont recours à un équipage de cabine, ainsi que les exigences des autorités qui s'appliquent aux candidats à l'obtention d'un certificat de membre d'équipage de cabine et aux titulaires d'un tel certificat.
22. **Des réactions au CRD** émanaient de 35 commentateurs, à savoir:
- 6 États membres: 3 d'entre eux confirmaient leurs inquiétudes par rapport à certaines des propositions du CRD, ainsi qu'à des propositions du NPA, même s'ils soutenaient les autres modifications apportées.
  - 5 organismes européens représentant des compagnies aériennes et 6 compagnies aériennes individuelles issues de 3 États membres formulaient leur désaccord par rapport au champ d'application du certificat de membre d'équipage de cabine, malgré les changements apportés aux propositions initiales.
  - 13 organismes de membres d'équipage de cabine: tous se plaignaient du fait que les propositions du CRD avaient été sensiblement réduites et demandaient un retour aux propositions initiales du NPA.
  - 5 organismes de formation (TO) et fabricants de dispositifs d'entraînement exprimaient leurs craintes quant à l'absence d'exigences communes visant les agréments des TO et les dispositifs d'entraînement, et demandaient l'élaboration par l'EASA de tels critères ou normes.

23. **Questions principales** - lors du passage en revue des réactions recueillies, les questions principales suivantes ont été identifiées:
- **Champ d'application du certificat de membre d'équipage de cabine:**
    - L'exigence proposée, qui consiste à accomplir une formation spécifique au type d'aéronef en sus de la formation initiale avant que puisse être délivré un certificat de membre d'équipage de cabine, semble constituer le problème principal. La majorité des réactions faisait valoir que le certificat devrait être délivré au terme de la formation initiale, à l'instar de ce qui est prévu dans l'EU-OPS, sans que soit nécessaire une formation spécifique au type d'aéronef.
  - **Conditions d'utilisation du certificat par les titulaires:**
    - L'exigence demandant que la personne soit en possession physique du certificat lors de l'exécution des tâches dans un aéronef a provoqué diverses réactions.
    - L'exigence demandant à l'équipage de cabine d'être médicalement apte, ce qui est déjà exigé par l'EU-OPS, a été totalement acceptée en tant que telle.
  - **Exigences en termes de formation:**
    - D'autres réactions faisaient valoir qu'un programme de formation détaillé devrait être défini dans un appendice aux modalités d'exécution, disposant du même statut que sous l'EU-OPS, pour en assurer la fiabilité et faciliter la reconnaissance des certificats de membre d'équipage de cabine à travers l'Union européenne.
24. **Texte modifié présenté dans l'Avis:** les modalités d'exécution (IR) de la partie-CC sont reprises dans les trois sous-parties décrites ci-dessous.
25. **Partie-CC, sous-partie GEN - exigences générales**
- La sous-partie GEN reprend les IR qui définissent l'autorité compétente (CC.GEN.001), ainsi que le champ d'application (CC.GEN.005) de la partie-CC. Elle indique également la marche à suivre pour introduire une demande de certificat de membre d'équipage de cabine (CC.GEN.015), ainsi que l'âge minimal des candidats (CC.GEN.020).
  - La sous-partie GEN contient également les IR au CC.GEN.025 qui décrivent les privilèges associés au certificat de membre d'équipage de cabine exigé par la partie-CC, ainsi que les conditions d'utilisation du certificat et les responsabilités des titulaires. Les exigences qui existaient déjà dans l'EU-OPS, à savoir l'aptitude physique permanente et les compétences sur le type d'aéronef à exploiter, sont confirmées. L'exigence demandant de porter sur soi le certificat pendant l'exercice des privilèges a été transférée dans une nouvelle IR «CC.GEN.030 Documents et archivage» pour les raisons décrites au paragraphe suivant.
  - Ces IR ont été élaborées aux fins de clarifier la responsabilité des titulaires par rapport à leurs documents professionnels individuels et leurs dossiers de formation. Compte tenu des différentes opinions exprimées, l'Agence considère que le membre d'équipage de cabine, comme tout autre personnel de l'aviation civile tenu de se conformer aux règles, doit être en mesure de prouver sa conformité à tout moment. Il s'agit là de la finalité première de tout document professionnel exigé par les règles de sécurité aéronautique. Cette mesure vise à améliorer la sensibilisation et l'engagement des titulaires envers le respect des règles applicables et à ce qu'ils s'assurent que les documents associés sont valides et maintenus en bon état. Elle vise en outre à

faciliter les inspections au sol. Ce dernier point devient particulièrement sensible dans le contexte aéronautique actuel, qui compte un nombre croissant de membres d'équipage indépendants et saisonniers, ainsi que des membres d'équipage de cabine travaillant à temps partiel ou à temps plein pour plusieurs exploitants.

- o En outre, comme le prévoit le règlement de base (article 8, paragraphe 5, point e)), les certificats de membre d'équipage de cabine doivent être maintenus. Étant donné que le certificat d'équipage de cabine est délivré au terme de la formation initiale, pour une durée illimitée dans des conditions normales, la conformité constante du titulaire requise pour d'autres règles de sécurité applicables ne peut être démontrée que si le certificat est complété par une liste de qualifications pour des types d'aéronefs, que les exploitants mettront à la disposition de chacun des titulaires d'un certificat de membre d'équipage de cabine qu'ils emploient. Si l'on considère que tous les exploitants sont tenus de disposer d'un système visant à fournir à leur personnel les informations relatives à la sécurité, ainsi que les mises à jour, cette option est proposée dans une optique d'application pragmatique par comparaison avec un processus administratif dépendant des autorités ou d'un organisme agréé pour renouveler l'octroi et/ou la validité des certificats.

**26. Partie-CC, sous-partie CCA - exigences spécifiques applicables au certificat de membre d'équipage de cabine**

- o La sous-partie CCA contient des IR qui traitent plus particulièrement de l'octroi, de la validité, de la suspension ou de la révocation d'un certificat de membre d'équipage de cabine. Le certificat de membre d'équipage de cabine doit être délivré une fois que la formation initiale est accomplie et que l'examen associé est réussi. La conformité à toute autre exigence de formation applicable reste une condition d'utilisation du certificat par son titulaire, comme mentionné précédemment.
- o Par ailleurs, comme demandé par les réactions émanant de plusieurs États membres, la tâche d'octroi du certificat (CC.CCA.100) peut, dans la mesure où un État membre le décide conformément à l'article 8, paragraphe 4, du règlement de base, être déléguée à un organisme, pour autant que ledit organisme soit agréé pour ce faire par l'autorité compétente.
- o L'IR du CC.CCA.105 visant la validité du certificat de membre d'équipage de cabine a été modifiée et les conditions de validité proposées initialement ont été remplacées par des propositions alternatives suggérées par des commentateurs, à savoir l'expiration de la validité du certificat dans le cas d'une suspension ou d'une révocation par l'autorité compétente ou si le titulaire n'exerce pas ses privilèges pendant un laps de temps supérieur à 60 mois.
- o L'IR du CC.CCA.110 relative à la suspension et à la révocation du certificat de membre d'équipage de cabine définit des conditions qui sont très semblables à celles applicables à d'autres personnels de l'aviation civile et selon lesquelles le certificat peut être suspendu ou révoqué par l'autorité compétente.

**27. Partie-CC, sous-partie TRA - exigences en termes de formation applicables aux candidats à l'obtention d'un certificat de membre d'équipage de cabine et à ceux qui en sont titulaires**

La sous-partie TRA contient les IR qui couvrent plus particulièrement les exigences en matière de formation, reposant principalement sur les exigences correspondantes de l'EU-OPS.

- o Un programme détaillé de la formation initiale exigée au CC.TRA.220 est défini dans un appendice à la partie, dont le statut légal est identique à celui sous l'EU-OPS. Cette mesure devrait faciliter la reconnaissance des certificats de membre d'équipage de cabine à travers l'Union européenne;
- o Des qualifications par type d'aéronef ou variante en vertu du CC.TRA.225, qui reflètent les exigences en matière de formation et de contrôle actuellement requises par l'EU-OPS, sont définies comme conditions d'utilisation du certificat par les titulaires. Des programmes de formation seront définis à l'attention des exploitants dans les modalités d'exécution, pour couvrir les exploitations aériennes (partie-CAT).

28. **Élément à prendre en compte pour une réglementation additionnelle**

Le processus de consultation a clairement indiqué un large consensus entre la plupart des États membres et des parties prenantes quant au besoin d'élaborer des critères ou normes communes au niveau de l'Union européenne, relatifs à l'agrément des organismes de formation pour les équipages de cabine, aux qualifications des instructeurs et des examinateurs et aux dispositifs d'entraînement. Par conséquent, sous réserve d'un arrangement et d'un accord sur la base légale par le législateur, l'Agence propose de traiter de ces questions dans une tâche future de réglementation.

Cologne, le 19 avril 2011

P. GOUDOU  
Directeur exécutif