



# GA ROADSHOW

DES RÈGLES EUROPÉENNES PLUS SIMPLES POUR L'AVIATION GÉNÉRALE

## Vers des règles plus simples et meilleures pour l'Aviation Générale

*Dominique Roland*

8 OCTOBRE 2016  
**DGAC - PARIS**  
AMPHITHéâtre FARMAN



Direction Générale de l'Aviation Civile

DSAC

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

# OBJECTIFS DU PROJET



Enrayer une spectaculaire baisse de l'activité de l'Aviation Générale en Europe, due en partie à un système réglementaire disproportionné.



Nécessité d'adopter une approche nouvelle pour l'Aviation Générale afin de créer des conditions favorables à un développement durable.



Direction Générale de l'Aviation Civile

DSAC

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

# LES FONDATIONS DU “GA ROADMAP”

Cette approche nouvelle est construite sur:

1. Une hiérarchie du risque appropriée
2. Une stratégie définie avec les parties prenantes
3. Un esprit de coopération
4. Un engagement fort à tous les niveaux

**Ces éléments sont les conditions clés pour la réussite du projet !**



# HIÉRARCHIE DU RISQUE

La protection des personnes par la réglementation dépend de leur conscience du risque et de leur capacité à le diminuer.

Si une personne n'a pas conscience du risque, ou ne peut pas le contrôler, alors il faut réglementer afin d'obtenir un niveau de risque acceptable.



# EXEMPLES DE HIÉRARCHIE

- Niveau 1: Tiers non impliqués dans l'activité
- Niveau 2: Passagers payants, vols commerciaux
- Niveau 3: Tiers impliqués, spectateurs de meetings, employés d'aéroports...
- Niveau 4: Employés du travail aérien
- Niveau 5: Passagers de vols non commerciaux
- Niveau 6: Pilotes privés



# LA STRATÉGIE EN 6 POINTS

- Point 1 :** Un système unique ne peut pas convenir à tout le monde
- Point 2 :** Ne réglementer que lorsque l'on a épuisé toutes les autres solutions
- Point 3 :** Adopter une approche basée sur le risque
- Point 4 :** Protéger les acquis
- Point 5 :** Appliquer le principe "SMART Regulations"
- Point 6 :** Exploiter la compétence là où elle se trouve





# UNE APPROCHE BASÉE SUR L'ANALYSE DU RISQUE

transport

business

formation

sport

Plus de Protection



Le même niveau de sécurité:

- N'est pas réalisable
- N'est pas demandé par le public
- Contre la philosophie OACI

MAIS:

Plus de liberté

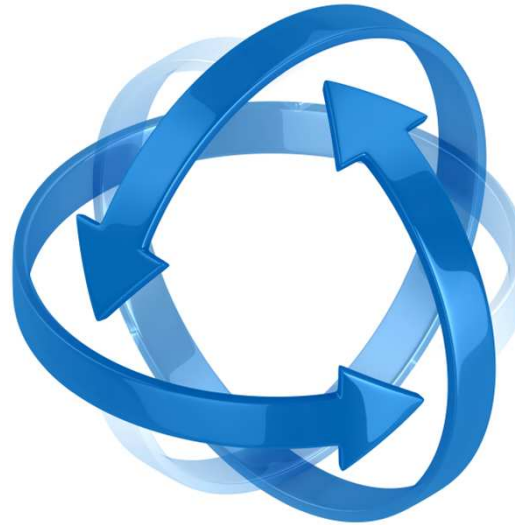


**Des catégories de risques spécifiques** sont associées à des activités spécifiques de l'Aviation Générale (Avion, Planeur, Ballon...)

# COOPÉRATION AVEC LES PARTIES PRENANTES



Etats membres



Travailler ensemble  
pour  
atteindre nos  
objectifs



Communauté GA



DSAC

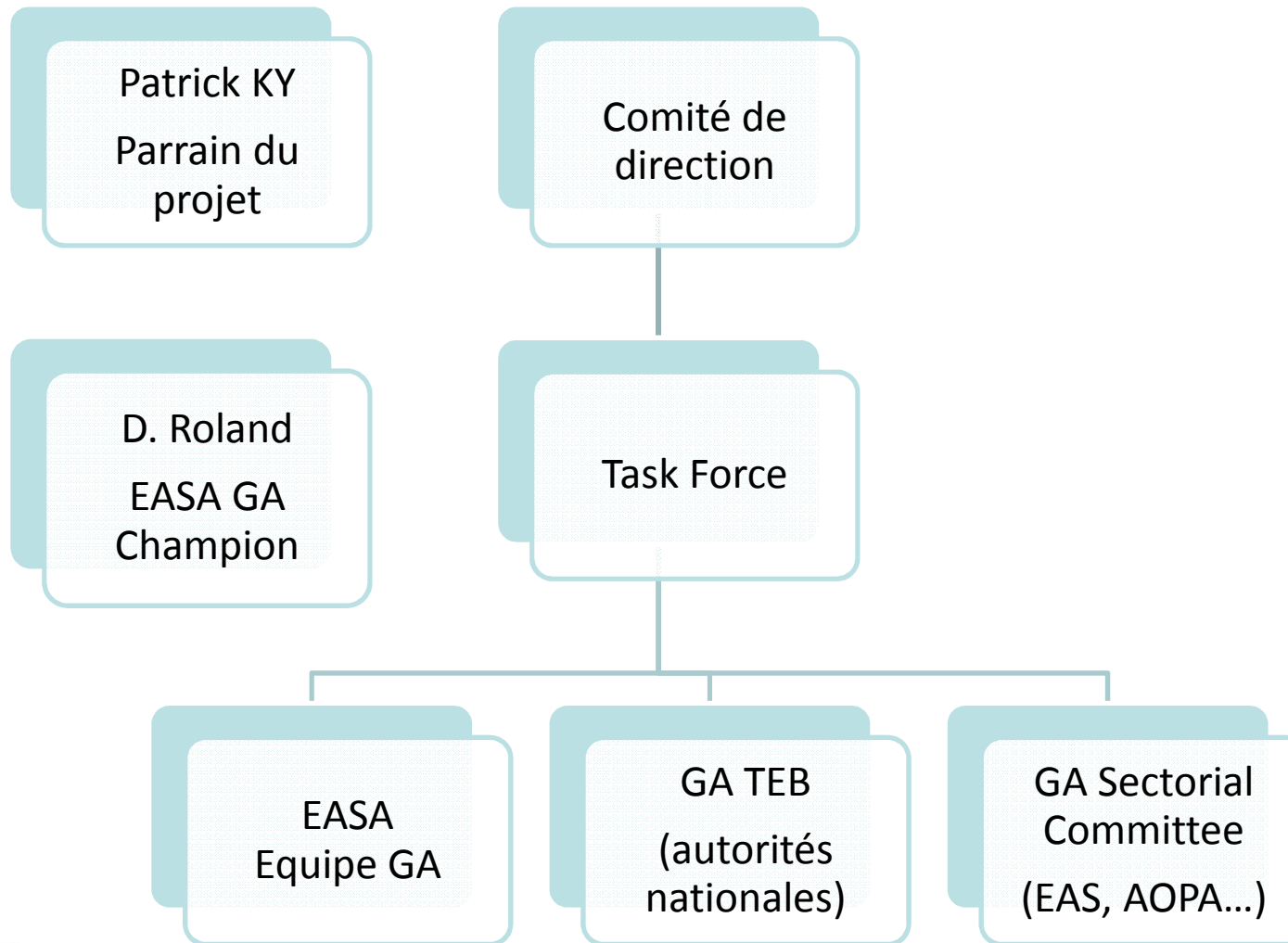


Direction Générale de l'Aviation Civile

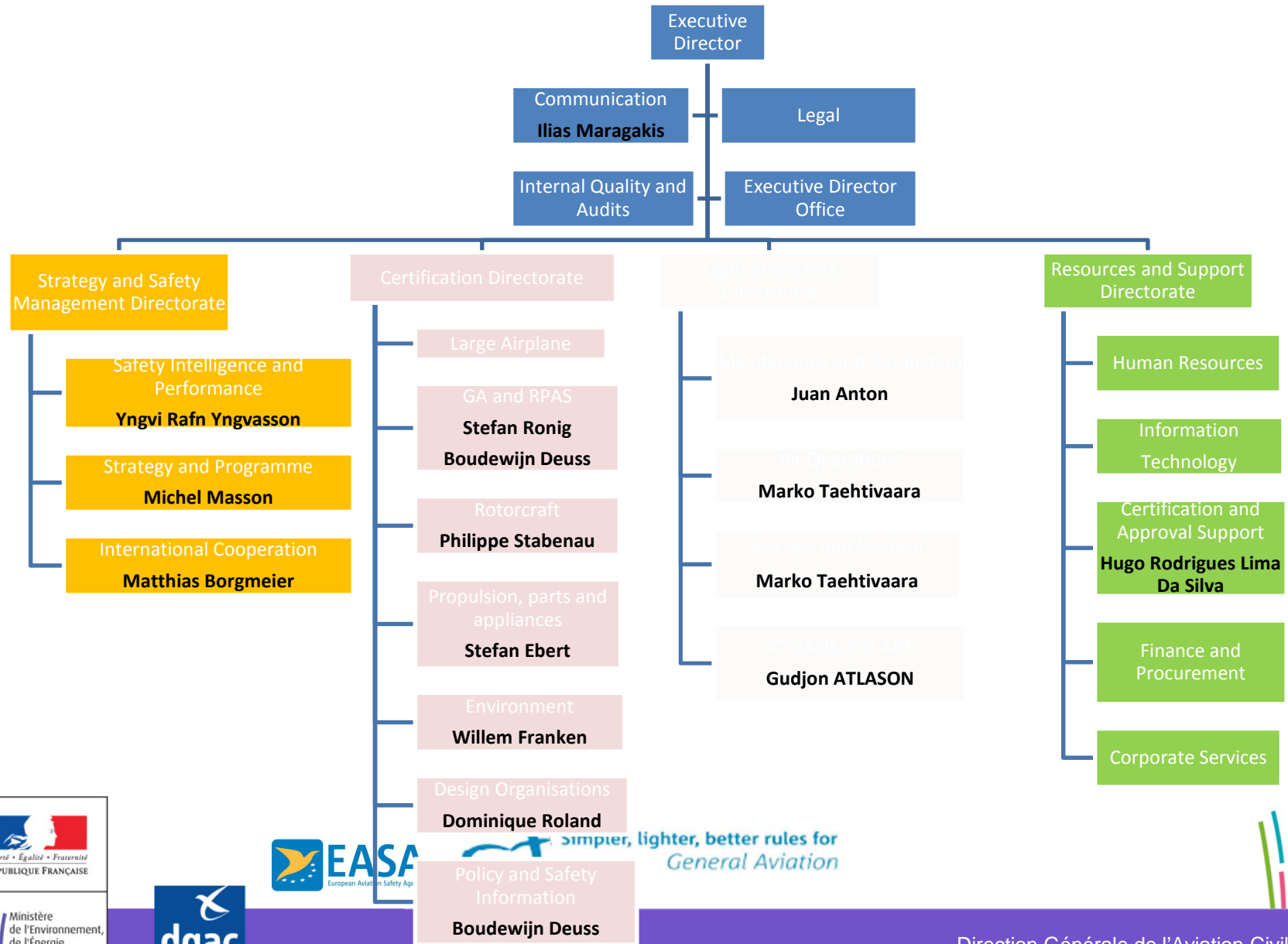
Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer



# ENGAGEMENT À TOUS LES NIVEAUX



# EASA POINTS FOCAL GA



DSAC



Smarter, lighter, better rules for General Aviation



Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

# GA ROADMAP – ACTIONS EN COURS

- ❑ Modification des règles essentielles
- ❑ Part M Light
- ❑ Simplifier l'accès à l'IFR (Basic IR)
- ❑ Faciliter l'installation de modifications et de réparations (CS-STAN)
- ❑ Plus d'options pour les organismes de formation (DTO)
- ❑ Amélioration du règlement FCL (LAPL modulaire...)
- ❑ Règlements ballons et planeurs spécifiques
- ❑ Certification simplifiée, agréments combinés
- ❑ Réorganisation de la CS-23, utilisation des standards industriels, harmonisation avec le FAA
- ❑ Communication et formation



# Nouvelle Part-ML et Part-CAO



Direction Générale de l'Aviation Civile

DSAC

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

# NOUVELLE PART-ML ET PART-CAO

Opinion 05/2016 publiée par l'EASA le 13 avril 2016.

Devrait être discutée par la Commission et les Etats Membres entre fin 2016 et début 2017.

Devrait être adoptée par la Commission avant fin 2017, une fois acceptée par le Parlement et le Conseil.

**Cette Opinion propose la Part-M (Part-ML) et un nouveau concept : "Combined Airworthiness Organisation" (Part-CAO)**



# NOUVELLE PART-ML ET PART-CAO

## Part-ML est applicable aux:

- Avions jusqu'à 2730 Kg,
- Autres aéronefs ELA2 et
- Hélicoptères jusqu'à 4 occupants et 1200 kg.

Quand ils sont utilisés pour des **opérations privées ou commerciales**, mais pas par des organisations exploitant un certificat de transport aérien (Règlement EC 1008/2008)

La Part-ML est la seule option pour ces catégories d'aéronefs.

Tous les autres aéronefs doivent se conformer à la Part M.





# NOUVELLE PART-ML ET PART-CAO

## Part-CAO "Combined Airworthiness Organisation":

- Applicable aux aéronefs non complexes utilisés en non-complexe non-CAT (tous les aéronefs couverts par la Part-ML plus quelques aéronefs couverts par la Part-M)
- Combine les privilèges d'une organisation de maintenance Subpart F et d'un CAMO.
- Pas d'exigence SMS: Peuvent continuer sur la base d'un système qualité traditionnel (ou moins si l'organisation est petite).
- Introduit des exigences simplifiées.



# FACILITER L'ACCÈS À L'IFR (RMT.0677)

- L'objectif est d'augmenter le nombre de pilotes européens disposant d'une qualification de vol aux instruments
- Modulaire et basé sur la compétence
- Dans un premier temps, la tâche se limite à la qualification IFR, mais doit être poursuivie pour améliorer les conditions d'accès à l'espace aérien, aux aérodromes (GNSS, LPV...), faciliter l'installation d'équipements innovants permettant d'améliorer la sécurité etc.
- Le groupe de travail est constitué de représentants de la communauté et des autorités nationales.
- La question de l'utilisation des langues nationales est ouverte
- Une NPA (Notice of Proposed Amendment) est prévue d'ici fin 2016.



# CS-STAN MODIFICATIONS ET RÉPARATIONS

La première édition de la CS-STAN a été publiée le 9 juillet 2015

- La Part-21 autorise les modifications et réparations standards et n'exige pas d'approbation supplémentaire par l'EASA quand l'atelier suit les prescriptions de la CS-STAN.
- L'avion doit être libéré par un mécanicien qualifié.
- Pour l'instant, la CS-STAN ne couvre qu'un nombre limité de cas d'applications, mais est destiné à s'enrichir. Elle sera mise à jour une fois par an.



# PLUS D'OPTIONS POUR LES ORGANISMES DE FORMATION (DTO)

- Nouvelle annexe au règlement "AIRCREW"
- DTO: **Pas de processus d'approbation**, une déclaration d'activité suffit. Le principe de déclaration est déjà utilisé dans la Part-NCC/NCO.
- Le programme de formation sera vérifié dans le cadre des activités de surveillance exercées par les autorités nationales.
- Limité aux licences non commerciales
- Importance de l'état d'esprit « sécurité » qui doit être promu au sein des organisations. Les règles touchant l'organisation sont réduites au minimum. Une surveillance basée sur la performance en terme de sécurité, analyse du risque, niveau d'activité de l'organisation etc.



# TÂCHE GÉNÉRALE D'AMÉLIORATION DE LA PART-FC POUR L'AVIATION GÉNÉRALE

Tâche N° RMT.0678. Les Termes de Références seront publiés avant la fin de l'année. De nombreux sujets seront traités tels que:

- Les exigences LAPL, PPL et qualifications associées, pour introduire plus de modularité et être moins prescriptif (Compétence)
- Les compétences linguistiques
- Les exigences relatives aux vols d'essais
- NPA planifiée pour début d'année 2017



# UN RÈGLEMENT SPÉCIFIQUE POUR LES BALLONS

- C'est la première fois que les besoins d'un domaine spécifique, comme les ballons, sont couverts dans un règlement séparé.
- La première phase s'est concentrée sur les Opérations, et se poursuit maintenant avec les licences. L'objectif est de proposer un règlement simplifié qui adresse les risques spécifiques à l'activité.
- Les règles applicables aux ballons, jusqu'à maintenant noyées au milieu de 2000 pages du règlement OPS, sont isolées dans un document d'une trentaine de pages.
- Là aussi, le travail a été réalisé et se poursuit grâce à une contribution active de la communauté et des autorités nationales.





# UN RÈGLEMENT SPÉCIFIQUE POUR LES PLANEURS

Sur le modèle expérimenté avec les ballons, et parce que l'activité planeur présente aussi des risques qui lui sont propres, l'EASA a décidé d'adopter un principe similaire.

Un règlement planeur comprenant une partie OPS (Opérations) et une partie licences (FCL).

Là aussi, les fédérations et les autorités nationales sont au travail pour que ce nouveau règlement soit disponible et applicable à l'horizon 2019.



# UNE ARCHITECTURE RÉGLEMENTAIRE DIFFÉRENTE

Les membres des groupes de travail sont encouragés à innover. Il ne s'agit pas uniquement d'extraire des articles réglementaires des règlement OPS et FCL pour les rassembler dans un manuel dédié à l'activité, mais d'en profiter pour ne conserver, dans le règlement de haut niveau, que des exigences non prescriptives et par conséquent, résilientes.

Les parties prescriptives devant trouver leur place dans des documents tels que les AMC (Acceptable Means of Compliance) ou GM (Guidance Material).



# SIMPLIFIER LE PROCESSUS DE CERTIFICATION

## Objectif:

- Modifier le règlement Part-21 pour introduire plus de proportionnalité. Par conséquent, simplifier l'accès à la certification pour l'aviation légère.
- A court terme, poursuivre la mise à disposition de modèles de documents tels que manuels d'organisation, programmes de certification, programmes d'essais.
- Continuer l'organisation d'atelier dans différents pays.

# SIMPLIFIER LE PROCESSUS DE CERTIFICATION

## Objectif:

- Profiter de la mise à jour des règles de base « Basic Regulation » pour développer le principe d'entité qualifiée.
- Ainsi, une Fédération par exemple, pourrait être agréée et recevoir des privilèges lui permettant d'exercer des activités de certification.



# SIMPLIFIER LE PROCESSUS DE CERTIFICATION

## Objectif:

- Profiter de la mise à jour des règles de base « Basic Regulation » pour développer le principe d'entité qualifiée.
- Ainsi, une Fédération par exemple, pourrait être agréée et recevoir des privilèges lui permettant d'exercer des activités de certification.



DSAC



Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

# SIMPLIFIER LE PROCESSUS DE CERTIFICATION

## Objectif:

- Pour les produits les plus simples et les organisations non complexes, introduire le concept « d'agrément de constructeur » qui comprendrait des privilèges relatifs à la conception, à la production et à la maintenance.
- L'enquête initiale et la surveillance seraient confiées à une seule et même équipe.

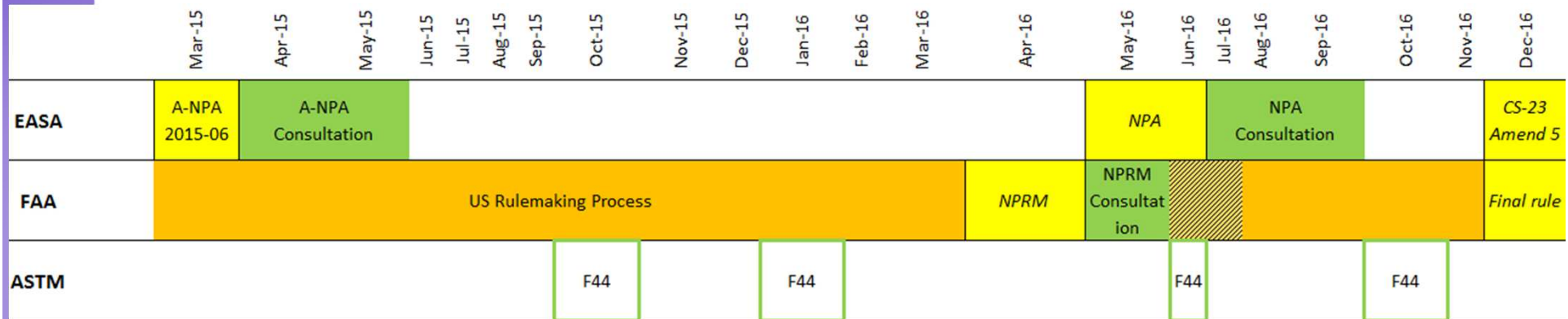


# REORGANISATION DES CS-23/PART 23

- L'EASA et la FAA travaillent en parallèle sur une restructuration complète des CS-23 et Part 23
  - Les spécifications de certification sont allégées pour ne conserver que des aspects non prescriptifs.
  - Les éléments prescriptifs sont déplacés dans un standard ASTM, préparé par des représentants de la communauté internationale et des autorités.
  - L'objectif est d'obtenir une complète harmonisation entre l'EASA et la FAA, pour atteindre l'objectif d'une reconnaissance automatique des certificats délivrés dans un système ou dans l'autre.



# CS-23/PART 23 PLANNING



La nouvelle CS-23 devrait être publiée d'ici la fin de l'année.



Direction Générale de l'Aviation Civile

DSAC

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

# VALIDATION SIMPLIFIÉE DES STC FAA

- La révision 5 du TIP (Technical Implementation Procedures) qui complète l'accord bilatéral avec les USA a introduit la notion de STC basique.
- Ces STCs basiques dont la définition est donnée dans le TIP peuvent être validés sans investigation technique.
- Encore faut-il pour cela que le détenteur du STC accepte d'en faire la demande...
- Dans l'absence de volonté ou de possibilité du détenteur de faire cette demande, l'EASA travaille sur un projet de procédure qui pourrait permettre à l'opérateur/importateur de l'appareil de se substituer au détenteur pour faire la demande de validation.



# VALIDATION SIMPLIFIÉE DES STC FAA

- La procédure EASA définira les critères de recevabilité de la demande (définition du STC basique).
- L'approbation sera limitée au numéro de série sur lequel est installé le STC et auquel se rapporte la demande.
- L'EASA espère pouvoir mettre en œuvre cette nouvelle procédure en début d'année prochaine.



# CERTIFICAT MÉDICAL CLASSE III

- L'EASA travaille sur un concept qui pourrait permettre de réduire l'écart entre les conditions applicables pour les aéronefs annexe II et les aéronefs EASA, en terme de certificat médical.
- Cette action est menée en parallèle avec le initiatives lancées en Angleterre (limité aux avions Annexe II) et aux USA (Certificat Médical Classe III).
- Des propositions ont été formulées et sont en cours d'examen par les services légaux de l'Agence et vont être soumises prochainement au Comité directeur du Projet GA Roadmap.
- Si les propositions sont retenues, une communication spécifique sur ce sujet très important sera effectuée dans les prochaines semaines.



# CONCLUSIONS

- Le projet “GA Roadmap” s’est construit sur des principes discutés et supportés par la communauté et les autorités nationales
- Le domaine d’intervention du projet est très étendu : certification, maintenance, licences, opérations, aérodromes, espace aérien...
- Le travail et les résultats sont le fruit d’une coopération étroite avec la communauté (Fédérations, Associations..), les autorités nationales et la commission.

**CE PROJET EST VOTRE PROJET !**



DSAC



Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

# LE SITE “GA ROADMAP”

GA Road Map: <http://easa.europa.eu/ga>



Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

DSAC





# Merci de votre attention



Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

DSAC