



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le 20 juillet 2023

Direction de la sécurité de l'aviation civile

*Direction coopération européenne et réglementation de
sécurité*

Le directeur technique adjoint

Nos réf. : 23 - 013

Affaire suivie par : Clément DUFIX
clement.dufix@aviation-civile.gouv.fr

OBJET : Consultation du projet d'exigences relatives au maintien de la navigabilité des aéronefs autres que légers¹ ou dont l'exploitation est commerciale avec des passagers, qui ne relèvent pas du règlement (UE) 2018/1139.

PJ : Projet d'arrêté « 1321 à la française ».

Copie à : DSAC/NO et MALGH

1. Éléments de contexte

La DSAC reçoit depuis plusieurs années des marques d'intérêt pour l'exploitation sous marques d'immatriculation françaises d'aéronefs ex-militaires pour divers types d'exploitation (exploitation commerciale de travail aérien, vols à sensations, etc.). Dans ce contexte, une première consultation des acteurs concernés portant sur les principes envisagés pour encadrer la navigabilité initiale et le maintien de la navigabilité des aéronefs motorisés complexes ex-militaires relevant de l'annexe I au règlement (UE) 2018/1139 a été conduite en avril 2022.

Ce sujet est étroitement lié au travail que mène la DSAC concernant le développement d'un arrêté dit « 1321 à la française » dont l'objet est de moderniser le cadre réglementaire actuel applicable à certains aéronefs qui ne relèvent pas du règlement (UE) 2018/1139 afin de lui donner une structure plus proche de celle du règlement européen (UE) n° 1321/2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

2. Projet d'arrêté « 1321 à la française » et structure de la présente note

A terme, l'objectif de l'arrêté dit « 1321 à la française » est de définir le cadre applicable au maintien de la navigabilité pour tous les aéronefs qui ne relèvent pas du règlement (UE) 2018/1139 et qui disposent d'un certificat de navigabilité (CDN), d'un certificat de navigabilité spécial (CDNS) ou d'un certificat de navigabilité spécial

¹ Un aéronef léger est un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) égale ou inférieure à 2 730 kg, ou un aéronef à voilure tournante d'une MTOM égale ou inférieure à 1 200 kg certifié pour transporter 4 personnes au maximum, ou un aéronef ELA2. Voir article 2 du projet d'arrêté pour le détail des définitions.

restreint (CNSR) tels que défini par l'arrêté du 21 décembre 2021 relatif aux documents de navigabilité des aéronefs.

La première brique du projet d'arrêté objet de la présente consultation se limite aux aéronefs disposant d'un CDN, d'un CDNS, ou d'un CNSR, exploités pour des opérations commerciales avec passagers, aux aéronefs motorisés complexes et aux aéronefs autres que motorisés complexes mais non légers. Le projet d'arrêté « 1321 à la française » ne concerne ni les aéronefs disposant d'un CDNR, CNRA, CNSK, CNRAC, ni les aéronefs qui ne disposent pas de document de navigabilité (comme les ULM par exemple).

La présente note est structurée ainsi :

- Le paragraphe 3 ci-après contient les modalités de consultation.
- L'appendice A contient une vue d'ensemble et des informations d'ordre général (principes retenus) concernant le projet d'arrêté objet de la présente consultation.
- L'appendice B contient un descriptif des principales différences entre le projet d'arrêté et la réglementation européenne équivalente applicable, le règlement (UE) n° 1321/2014 modifié.

Le projet d'arrêté en lui-même est joint à la présente note.

3. Modalités de consultation

Je vous remercie d'envoyer vos éventuels commentaires relatifs à la présente note et au document associé à M. Clément DUFIX **d'ici au 13/10/2023** par courriel à l'adresse clement.dufix@aviation-civile.gouv.fr.

Par ailleurs, deux sessions d'information et d'échanges en ligne (via TEAMS) seront organisées par la DSAC et OSAC afin de présenter les éléments importants du projet et partager les principaux commentaires qui seront éventuellement reçus.

La première de ces deux sessions aura lieu **le matin du 20 septembre 2023 (lien TEAMS : [Cliquez ici pour rejoindre la réunion](#))**, avant la fin de la période de consultation. Cette première session sera donc principalement axée sur la présentation des éléments importants et la réponse aux questions pour faciliter la formulation des commentaires.

La deuxième session aura lieu à l'issue de la période de consultation. Au-delà d'être l'occasion de revenir sur certains points importants du projet, cette deuxième session sera principalement axée sur la restitution (de manière anonyme) et la prise en compte des commentaires les plus récurrents/dimensionnants, le cas échéant.

La date, l'horaire, ainsi que le lien de connexion à la deuxième session vous seront communiqués ultérieurement.



L. TEODORO

*Adjoint à la Direction technique
Coopération européenne et réglementation de la sécurité*

APPENDICE A : principes retenus

A1. Structure de la première brique du projet d'arrêté « 1321 à la française »

Le projet d'arrêté objet de cette consultation est structurée de manière comparable au règlement (UE) n° 1321/2014 modifié :

- Généralités : série d'articles permettant de définir le champ d'application, de donner des définitions, les modalités de surveillance, des mesures transitoires, etc.
- Annexe I – Partie M-FR : exigences techniques relatives au maintien de la navigabilité des aéronefs (et des éléments d'aéronef destinés à y être installés) immatriculés en France :
 - autres que légers ou dont l'exploitation est commerciale avec des passagers ; et
 - exclus du champ de compétence de l'AESA conformément aux points 3(a) et 3(d) de l'article 2 du règlement (UE) 2018/1139² ; et
 - qui disposent d'un CDN, d'un CDNS, ou d'un CNSR.
- Annexe II – Partie 145-FR : exigences organisationnelles relatives à la délivrance et au maintien d'un agrément d'organisme d'entretien Partie 145-FR.
- Annexe III – Partie 66-FR : exigences techniques relatives à la qualification des personnels de certification et de soutien qui agissent au nom d'un organisme agréé ou qui agissent en leur nom propre (mécaniciens indépendants qui disposent d'une licence).
- Annexe IV – Partie CAMO-FR : exigences organisationnelles relatives à la délivrance et au maintien d'un agrément d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité.
- Annexe V – Partie CAO-FR : exigences organisationnelles relatives à la délivrance et au maintien d'un agrément d'organisme qui peut combiner la maintenance et la gestion du maintien de la navigabilité.
- Annexe VI – Partie P-FR : dispositions spécifiques permettant, dans certains cas, l'acceptation de pièces et équipements neufs produits par un ou plusieurs organismes de production qui ne disposent pas d'un agrément de production permettant la délivrance d'un document libérateur automatiquement reconnu. Bien qu'utilisables pour tous les aéronefs concernés par le projet d'arrêté, ces dispositions sont principalement destinées aux aéronefs ex-militaires.

La délivrance et la surveillance des agréments CA(M)O-FR et 145-FR feront l'objet d'un paiement à la charge du postulant/détenteur de l'agrément formalisée par devis OSAC et soumise à acceptation de l'organisme préalablement à la réalisation de la prestation. Son montant sera établi dans l'esprit de ce qui existe aujourd'hui pour les agréments EASA équivalents. De plus, la réalisation des examens de navigabilité en vue de la délivrance d'un certificat d'examen de navigabilité par l'autorité, fera également l'objet d'un paiement, de la même manière que le renouvellement des certificats de navigabilité par l'autorité sont soumis à redevance aujourd'hui.

La figure ci-après illustre l'articulation des différentes annexes listées ci-dessus dans le cas d'un opérateur qui exploite des aéronefs à des fins commerciales :

² 3(a) - Activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de contrôle des frontières, de surveillance côtière ou des activités ou services analogues sous le contrôle et la responsabilité de la France, entrepris dans l'intérêt général par un organisme investi de prérogatives de puissance publique ou pour le compte de celui-ci.

3(d) - Exploitation qui présente un risque faible pour la sécurité aérienne, tels qu'ils sont énumérés à l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139, ni aux personnels et organismes prenant part à ces activités, sauf si un certificat a été délivré pour les aéronefs, ou est censé avoir été délivré, conformément au règlement (CE) no 216/2008.

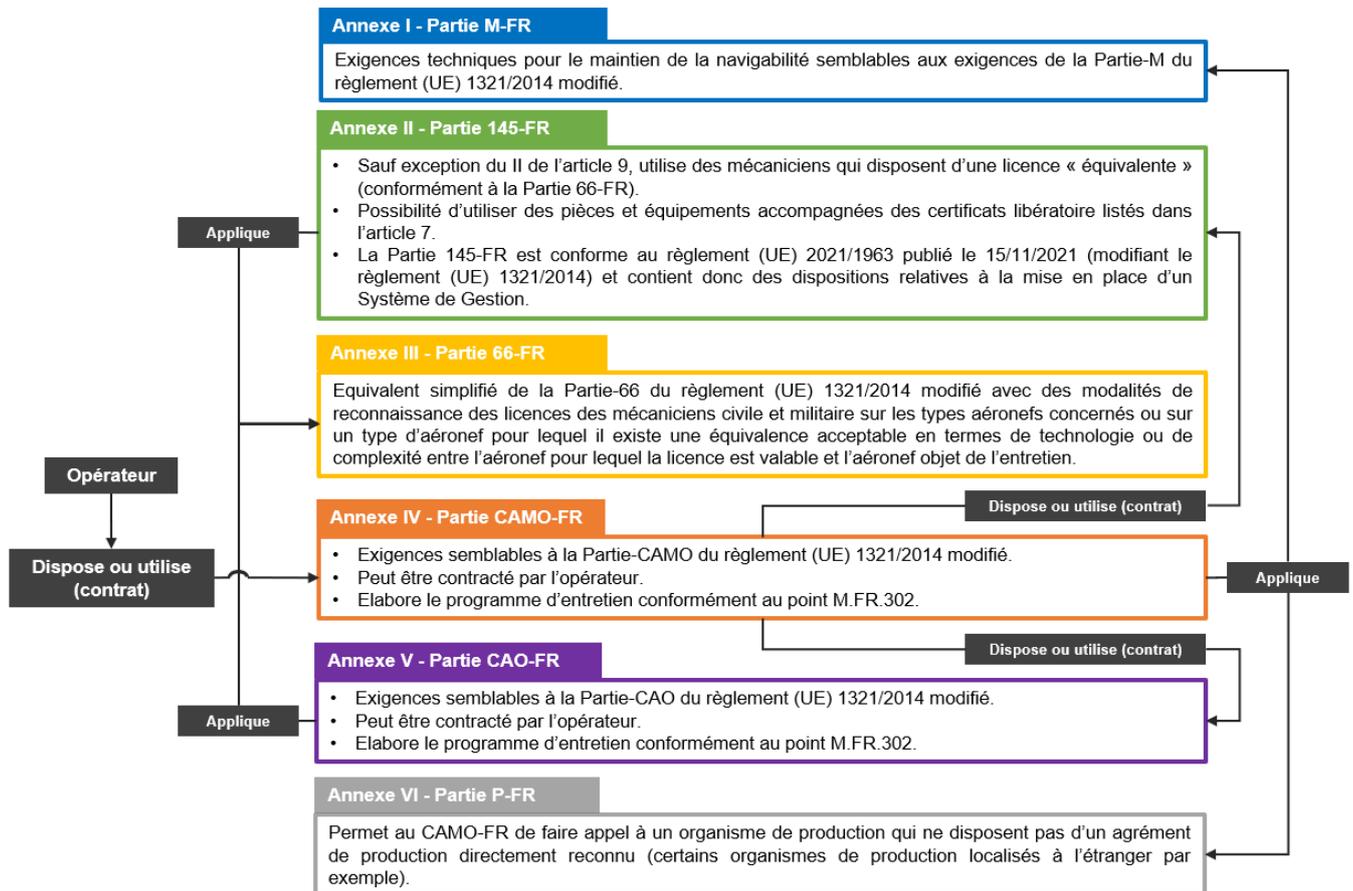


Figure 1 : illustration de l'architecture du projet.

Le tableau ci-dessous donne une synthèse de l'applicabilité des différentes annexes qui composent la structure décrite ci-dessus en fonction de la catégorie de l'aéronef et du type d'exploitation :

		Catégories d'aéronefs		
		Légers	Autres que motorisés complexes et non légers	Motorisés complexes
Type d' exploitation	Non commerciale	Non considéré dans le cadre du présent projet réglementaire (constituera la seconde brique de l'arrêté « 1321 à la française).	<u>Technique</u> : Partie M-FR.	<u>Technique</u> : Partie M-FR. <u>Navigabilité</u> : Partie CAMO-FR obligatoire . <u>Entretien</u> : Partie 145-FR obligatoire .
	Commerciale sans passagers		<u>Technique</u> : Partie M-FR. <u>Navigabilité</u> : Partie CA(M)O-FR obligatoire . <u>Entretien</u> : Partie 145-FR et/ou Partie CAO-FR obligatoire .	
	Commerciale avec passagers	<u>Technique</u> : Partie M-FR. <u>Navigabilité</u> : Partie CAMO-FR obligatoire . <u>Entretien</u> : Partie 145-FR obligatoire .	<u>Technique</u> : Partie M-FR. <u>Navigabilité</u> : Partie CAMO-FR obligatoire . <u>Entretien</u> : Partie 145-FR obligatoire .	

A2. Principes retenus

Comme précédemment indiqué, le champ d'application de cette première étape dans la mise en œuvre du « 1321 à la française » concerne le maintien de la navigabilité d'aéronefs civils immatriculés en France, exclus du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139, autres que légers ou dont l'exploitation est commerciale avec des passagers et qui disposent d'un CDN, d'un CDNS, ou d'un CNSR. Dans ce cadre, il est tout de même prévu que les organismes agréés conformément la Partie 145-FR, à la Partie CAMO-FR, et la Partie CAO-FR puissent assurer l'entretien des aéronefs exclus du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 mais qui ne correspondent pas au champ d'application de l'arrêté objet de la présente consultation (y compris les aéronefs restreints et les aéronefs qui ne disposent pas de document de navigabilité). Pour cela, un privilège spécifique, et optionnel, est ajouté dans la Partie 145-FR (145.FR.75(f)) et dans la Partie CAO-FR (CAO.FR.095(a)(5)). Voir également le point IV de l'article 1 du projet d'arrêté.

Les principales définitions utilisées dans le projet d'arrêté sont données dans l'article 2 (en particulier la définition des catégories d'aéronefs).

Concernant les personnels chargés de la certification des travaux d'entretien (mécaniciens), à des fins de simplification, un système de délivrance de licence pour les aéronefs exclus du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 n'est pas envisagé. Les licences et qualifications nécessaires aux mécaniciens qui réalisent la maintenance sont mentionnées dans un équivalent simplifié de la Partie-66 (voir Partie 66-FR). Le système repose sur la reconnaissance des licences des mécaniciens civiles et militaires fondée sur la démonstration de l'existence d'une équivalence acceptable entre le domaine d'habilitation souhaité au titre de l'arrêté d'une part, et les aéronefs couverts par la licence de maintenance (civile ou militaire) détenue par le personnel en question d'autre part.

Par ailleurs, en considération des commentaires reçus lors de la consultation du projet centré sur les aéronefs ex-militaires en 2022, le point II de l'article 9 permet, via une mesure transitoire, aux personnes qui démontrent qu'elles disposent d'une expérience et de compétences jugées adéquates par le ministre chargé de l'aviation civile et qui ne sont pas en mesure de se conformer à l'exigence de détention d'une licence de mécanicien (civile ou militaire), d'être exemptés de cette exigence de détention d'une licence sous réserve d'avoir obtenue cette autorisation dans les 2 ans qui suivront l'entrée en vigueur de l'arrêté. Cette exemption porte uniquement sur l'obligation de détenir une licence équivalente et pas sur les autres exigences applicables aux personnels de certification (expérience récente, délivrance d'habilitation par l'organisme de maintenance, etc.), et restera donc applicable tant que le postulant satisfait à ces autres exigences.

Enfin, l'article 9 contient également une mesure transitoire (et donc limitée dans le temps) qui prévoit que les organismes qui disposent d'un agrément d'unité d'entretien (UEA) valide, délivré conformément à l'arrêté du 12 janvier 1993 relatif à l'agrément des unités d'entretien d'aéronefs, puissent continuer à utiliser leurs privilèges pendant encore au plus 2 ans à compter de l'entrée en vigueur de l'arrêté, limite après laquelle ces unités d'entretien devront avoir obtenu un agrément Partie CAO-FR si elles souhaitent continuer leur activité sur les aéronefs concernés.

Points clé :

1. Les organismes agréés Partie CAO-FR et Partie 145-FR nouvellement créés peuvent demander l'octroi d'une prérogative spécifique leur permettant de bénéficier de leurs privilèges sur tous les aéronefs qui ne relèvent pas du règlement (UE) 2018/1139 et pas uniquement sur les aéronefs redevables de la Partie M-FR (cf. Art. 1 IV du projet d'arrêté).
2. La qualification des mécaniciens repose principalement sur l'existence d'équivalences entre une licence détenue par le personnel concerné et les prérogatives souhaitées au titre du projet d'arrêté.
3. Les UEA et les organismes « primes³ », peuvent maintenir leur activité et disposent de deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur du projet d'arrêté pour obtenir un agrément conforme aux dispositions du « 1321 à la française ».

³ Organisme qui dispose d'un agrément délivré conformément à la Directive Maintenance DSAC MAINT_2012/002.

APPENDICE B : principales différences avec la réglementation AESA équivalente

B1. Reconnaissance des certificats de remise en service (pièces et équipements)

L'article 7 du projet d'arrêté liste les certificats de remise en service acceptables. Cette liste est élargie par rapport à la réglementation AESA afin de permettre :

- Pour les pièces et équipements neufs :
 - L'acceptation de pièces et équipements accompagnés de formulaires délivrés par le constructeur de l'aéronef (ou du moteur/ de l'hélice) ou par un organisme reconnu par le constructeur de l'aéronef (ou du moteur/ de l'hélice) dans le cas des aéronefs qui disposent d'un CNSR. Cette disposition est nécessaire en particulier pour couvrir le besoin des aéronefs ex-militaires.
 - L'acceptation des pièces et équipements accompagnés de formulaires délivrés par un organisme de production qui dispose d'un certificat d'agrément (ou d'une lettre d'autorisation) de production civil ou militaire délivré ou reconnu par la France.
- Pour les pièces et équipements non neufs :
 - L'acceptation de pièces et équipements accompagnés de formulaires délivrés par un organisme agréé conformément à la Partie 145-FR ou à la Partie CAO-FR.
 - L'acceptation des pièces et équipements accompagnés de formulaires délivrés par un organisme agréé par le Ministre chargé de l'aviation civile (organismes dits « primes »).

De plus, afin de couvrir les situations dans lesquelles certaines pièces et équipements seraient produits exclusivement par des organismes qui ne disposent pas d'un agrément de production directement reconnu (certains organismes de production localisés à l'étranger par exemple), la Partie P-FR donne la possibilité à l'exploitant d'utiliser des pièces et équipements neufs s'ils ont été produits par un organisme de production qui répond aux critères de la Partie P-FR. Le respect de ces conditions incombe à l'organisme CAMO-FR ayant l'aéronef en gestion (cette possibilité n'est pas applicable aux cas où la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef est assurée directement par le propriétaire de l'aéronef ou par un organisme Partie CAO-FR).

Points clé :

4. Que ce soit pour les éléments neufs ou les éléments entretenus, la liste des certificats de remise en service acceptables est élargie.
5. L'annexe VI (Partie P-FR) permet, dans certains cas, l'acceptation d'éléments d'aéronef produits par des organismes qui ne disposent pas d'agrément de production français ou AESA.

B2. Partie M-FR

La structure du projet de Partie M-FR est identique à la Partie M du règlement (UE) n° 1321/2014 modifié avec les principales différences suivantes :

- **Applicabilité** : la notion d'exploitation qui nécessite une licence délivrée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 est remplacée par la notion d'exploitation commerciale avec des passagers (pas uniquement dans la Partie M-FR mais également dans l'intégralité des annexes du projet d'arrêté). Ainsi, la Partie M-FR est obligatoire pour tous les aéronefs autres que légers ou dont l'exploitation est commerciale avec des passagers, et qui disposent d'un CDN, d'un CDNS, ou d'un CNSR.
- **Responsabilité** :
 - L'obligation pour l'exploitant de disposer de son propre organisme de gestion du maintien de la navigabilité n'est pas reprise de la réglementation AESA et il est donc systématiquement possible pour l'exploitant de contracter un organisme de gestion du maintien de la navigabilité quel que soit le régime d'exploitation de l'aéronef.
 - Lorsque l'aéronef est loué, les responsabilités afférentes au maintien de la navigabilité sont fixées conformément au code de l'aviation civile.

- Concernant les organismes d'entretien, sur autorisation du ministre chargé de l'aviation civile et dans la mesure où l'exploitant justifie qu'aucun organisme d'entretien agréé par le ministre chargé de l'aviation civile ne dispose des capacités nécessaires à la réalisation des travaux, il est possible de faire réaliser tout ou partie de l'entretien par un organisme qui ne dispose pas d'un agrément 145-FR ou CAO-FR. Voir également sur ce sujet le point II de l'article 4. Dans pareil cas, l'organisme d'entretien devra répondre à des critères notifiés par le ministre chargé de l'aviation civile. Cette disposition a vocation à couvrir les situations où l'expertise nécessaire à l'entretien se trouve exclusivement en dehors du territoire français comme cela est le cas par exemple pour certains aéronefs ex-militaires pour lesquels les capacités d'entretien (compétences, organismes d'entretien, etc.) existent uniquement à l'étranger.
- Tâches du maintien de la navigabilité : concernant les consignes de navigabilité, le ministre chargé de l'aviation civile se réserve le droit au moment de la délivrance des documents de navigabilité, de notifier les consignes de navigabilité applicables (en particulier pour les aéronefs ex-militaires).
- Programme d'entretien : concernant les données à prendre en compte pour l'élaboration du programme d'entretien, le projet d'arrêté impose la prise en compte de toutes les instructions de maintien de la navigabilité applicables délivrées par le titulaire du certificat de type ou du supplément au certificat de type, ou délivrées par tout autre organisme qui publie ces données en tant qu'organisme de conception titulaire d'un certificat d'agrément de conception civil ou militaire délivré ou reconnu par la France, ou délivré en vertu de l'annexe I (Partie-21) du règlement (UE) n° 748/2012. Ainsi, les instructions pour le maintien de la navigabilité émises par les organismes de conception AESA, mais aussi les organismes de conception militaires qui disposent d'un agrément français (ou reconnu par la France) ou encore les organismes titulaires d'un agrément de conception conforme à la sous-partie J de l'annexe de l'arrêté du 22 novembre 2002 relatif aux procédures de certification des aéronefs, produits et pièces d'aéronefs (PARTIE 21), doivent être prises en compte dans l'élaboration des programmes d'entretien des aéronefs redevables de la Partie M-FR.
- Données de modifications et réparations : le champ des données acceptables pour la mise en œuvre des modifications et des réparations est élargi. Ainsi, toutes les données approuvées ou réputées approuvées par le ministre chargé de l'aviation civile ainsi que toutes les données approuvées émises par un organisme de conception qui dispose d'un certificat d'agrément de conception, civil ou militaire, délivré ou reconnu par la France, sont acceptables (en plus des éventuelles données émises par un organisme de conception AESA). De plus, les CS-STAN publiées par l'AESA sont reconnues comme des données acceptables pour la modification et la réparation des aéronefs concernés via un renvoi au point 21.90B ou au point 21.431B de l'annexe à l'arrêté du 22 novembre 2002 relatif aux procédures de certification des aéronefs, produits et pièces d'aéronefs (PARTIE 21).
- Données d'entretien : la même approche que pour les données de modifications et réparations est appliquée ici ; le champ des données acceptables est élargi.
- Certificat de remise en service d'aéronefs : la possibilité de faire réaliser des travaux par toute personne ayant au minimum trois ans d'expérience dans le domaine de l'entretien et détenant une licence d'entretien valide conforme à l'annexe 1 de l'OACI ou une habilitation de personnel de certification valide délivrée par un organisme de maintenance agréé au titre de l'annexe 6 de l'OACI, n'est pas reprise afin de ne pas complexifier le texte pour traiter des cas marginaux de cette nature. Si pareil cas se présente, il pourra être traité via une demande de dérogation (les dérogations sont prévues au titre de l'article 8 du projet d'arrêté).

- Examen de navigabilité :

- *Important* :

- Dans le système actuel, les aéronefs qui relèvent de l'annexe I au règlement (UE) 2018/1139 ne disposent pas de Certificat d'Examen de Navigabilité (CEN). Leur CDN a une durée de validité variable et nécessite d'être renouvelé à échéance régulière. La DSAC souhaite progressivement mettre en place pour ces aéronefs qui disposent d'un certificat de navigabilité un système plus proche de celui de l'AESA avec un couple CDN + CEN. Afin de ne pas trop complexifier le système et dans l'optique d'assurer un niveau d'exigence proportionné compte tenu du système aujourd'hui en place, il est proposé de baser les prescriptions applicables sur la Partie-ML de l'AESA et non sur la Partie-M de l'AESA. Ainsi, par exemple, la notion de recommandation pour l'émission d'un CEN qui existe dans la Partie-M de l'AESA n'est pas reprise.
- Le point II de l'article 7 permet le maintien de la validité des certificats de navigabilité des aéronefs concernés jusqu'à leur mise en conformité avec l'arrêté à l'occasion de l'examen de navigabilité qui sera réalisé avant la date d'expiration du certificat de navigabilité.

- *M.FR.900 - Dispositions supplémentaires éventuelles (pas d'équivalence AESA)* : il est prévu que le ministre chargé de l'aviation civile puisse notifier des dispositions supplémentaires aux dispositions de l'arrêté concernant l'émission et le renouvellement du CEN au moment de la délivrance du certificat de navigabilité (obligation de passer par un organisme agréé ou par l'autorité pour la réalisation de l'examen de navigabilité, ou alors vérification spécifique à faire lors de l'examen de navigabilité par exemple). L'article M.FR.900 est ainsi créé afin d'indiquer que ces éventuelles conditions supplémentaires doivent être prises en compte dans le cadre de la réalisation de l'examen de navigabilité.

- *M.FR.901 - Examen de navigabilité d'un aéronef* : seul le ministre chargé de l'aviation civile (en pratique OSAC, habilité par le ministre selon l'article L. 6221-4 du code des transports), et les organismes CA(M)O-FR, sont autorisés à réaliser des examens de navigabilité. La possibilité de faire réaliser des examens de navigabilité par des personnels indépendants, qui existe dans la réglementation AESA, n'est pas reprise.

Concernant les conditions de prorogation du CEN, les éléments suivants sont retenus :

- En termes de gestion du maintien de la navigabilité, contrairement à la réglementation AESA, lorsque l'arrêté permet de laisser au propriétaire la charge et la responsabilité de la gestion du maintien de la navigabilité de son aéronef, le fait que le propriétaire reste inchangé durant les 12 derniers mois permet potentiellement une prorogation du CEN si les conditions en termes d'entretien sont remplies. La prorogation du CEN est réalisée par le responsable de la gestion du maintien de la navigabilité (qui n'est donc pas nécessairement un organisme agréé).
- Les conditions d'entretien sont identiques à la Partie-ML AESA.

- *M.FR.903 - Processus d'examen de navigabilité* : le niveau de détail concernant le contenu et le processus d'examen de navigabilité est réduit par rapport à la réglementation AESA. Cela permet de gagner en flexibilité vis-à-vis du contenu des examens de navigabilité. Cette simplification est jugée nécessaire compte-tenu de la diversité des types aéronefs qui devront répondre à ces exigences. Il est clairement indiqué que le personnel chargé de l'examen de navigabilité se prononce sur le caractère navigable de l'aéronef dans la limite des éléments ayant fait l'objet d'une vérification lors de l'examen de navigabilité. Par ailleurs, la notion de vérification de l'efficacité du programme d'entretien qui existe dans la réglementation AESA n'est pas reprise car non applicable aux aéronefs redevables de la Partie M-FR.

- *M.FR.904 - Qualifications du personnel d'examen de navigabilité* : comme indiqué précédemment, la possibilité de faire réaliser des examens de navigabilité par des personnel d'examen de navigabilité indépendants n'est pas reprise pour des raisons de simplification.

- *M.FR.905 - Transfert d'immatriculation d'aéronef au sein de l'Union* : pas applicable aux cas des aéronefs annexe I. Le projet réglementaire n'établit pas de règles en cas de transfert d'un Etat à l'autre. Un tel transfert sera qualifié d'importation dans le cas des aéronefs redevables de l'annexe I. Cet article est cependant utilisé dans le projet d'arrêté afin d'indiquer que le CEN garde sa validité en cas de changement de propriétaire (transfert entre deux propriétaires en France).

- *M.FR.906 - Examen de navigabilité des aéronefs importés dans l'Union* : l'importation des aéronefs annexe I est traitée au cas par cas et il reste possible dans pareil cas d'imposer la réalisation de l'examen de navigabilité associé à l'importation par les services de la DSAC (en pratique un inspecteur OSAC) via le point M.FR.901(b) qui précise que, lorsque les circonstances révèlent l'existence d'un risque potentiel en matière de sécurité, le ministre chargé de l'aviation civile effectue l'examen de navigabilité et délivre lui-même le certificat d'examen de navigabilité.

Points clé :

6. Toutes les instructions pour le maintien de la navigabilité applicables à l'aéronef et aux éléments d'aéronef doivent être prises en compte lors de l'élaboration (et lors du maintien à jour) du programme d'entretien de l'aéronef.
7. Le champ des données acceptables pour l'entretien et la mise en œuvre des modifications et des réparations est élargi.
8. Un système de Certificat d'Examen de Navigabilité (prorogeable dans certaines conditions et renouvelable via la réalisation d'examens de navigabilité) nécessaire au maintien de la validité du Certificat de Navigabilité est mis en place.

B3. Partie 145-FR

La structure de la Partie 145-FR est identique à la Partie 145 du règlement (UE) n° 1321/2014 modifié avec les principales différences suivantes :

- Exigences en matière de personnel :
 - *Personnels d'examen de navigabilité* : la réglementation AESA permet, pour certains aéronefs légers, la réalisation d'examens de navigabilité par les organismes de maintenance agréés Partie 145. A des fins de simplification et dans la mesure où les aéronefs légers dont l'exploitation n'est pas commerciale avec des passagers ne sont pas concernés par le projet d'arrêté objet de cette consultation, cette possibilité n'est pas conservée dans la Partie 145-FR.
 - *Personnels de certification et de soutien (mécaniciens)* : sauf dans le cas prévu au point II de l'article 9, tous les personnels de certification doivent être habilités par l'organisme de maintenance. Cela implique que ces derniers se conforment à la Partie 66-FR en matière de licence. L'approche retenue concernant la détention des licences de mécanicien étant basée sur une équivalence entre la licence civile ou militaire détenue et le domaine d'habilitation sur les aéronefs exclus du règlement (UE) 2018/1139, à chaque fois qu'il est fait mention d'une qualification de type ou d'une catégorie ou sous-catégorie de licence dans le projet d'arrêté, la mention « ou équivalent » est ajoutée.

De plus, l'article 145.A.35(b) est modifié (dans sa version 145.FR.35(b)) pour permettre la mention de qualification de type équivalente à des qualifications de type AESA ou militaires. En effet, il n'est pas envisageable d'imposer systématiquement une qualification civile ou militaire qui corresponde au type aéronef en question alors qu'elle n'existe pas toujours sur des types aéronefs exclus du règlement (UE) 2018/1139 (cas des DC-3 par exemple).

Par ailleurs, les dispositions suivantes ne sont pas retenues :

- 145.A.30(j)(1) et (j)(2) - qualification des mécaniciens pour des organismes localisés en dehors du territoire : non pertinent dans le cadre de cet arrêté.
- 145.A.30(j)(4) - disposition qui permet, dans le cas d'un aéronef localisé en-dehors d'un endroit où l'organisme est implanté, de délivrer une habilitation au commandant de bord et/ou au mécanicien navigant : non pertinent dans le cadre de cet arrêté compte tenu du volume relativement faible d'aéronefs concernés. Si pareil cas se présente, il pourra être traité par dérogation.
- 145.A.30(j)(5) - disposition qui permet dans la réglementation AESA à un organisme Partie 145 de faire appel à un mécanicien non-détenteur d'une licence AESA mais qui possède une licence de mécanicien de niveau OACI : à des fins de simplification, compte

tenu du volume relativement faible d'aéronefs concernés, et en prenant en compte le fait qu'il est proposé de se reposer sur un système d'équivalence (parfois au cas par cas) au niveau des licences de mécaniciens, cette disposition n'est pas reprise. Si pareil cas se présente, il pourra être traité par dérogation.

- Eléments d'aéronefs : le renvoi vers les éléments d'aéronef visés au point b) 2) du point 21.A.307 de l'annexe I (Partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012 (pièces et équipements acceptés par le propriétaire) est remplacé par un renvoi au point b)2) du point 21.307 de l'annexe de l'arrêté du 22 novembre 2002 relatif aux procédures de certification des aéronefs, produits et pièces d'aéronefs (Partie 21).
- Remise en service : concernant la remise en service des éléments d'aéronef, les références au formulaire 1 de l'AESA sont remplacées par des références au formulaire 1 de la DGAC (disponible sur le site internet d'OSAC).
- Enregistrement des travaux d'entretien : les exigences relatives à l'enregistrement des informations liées aux examens de navigabilité et aux personnels d'examen de navigabilité ne sont pas reprises car ce privilège n'est pas repris au niveau de la Partie 145-FR.
- Compte rendu d'évènements : la Partie-CAMO étant plus complète que la Partie-145 concernant les comptes rendus d'évènements, la Partie 145-FR a été alignée sur la Partie-CAMO sur ce sujet (ajout des articles 145.FR.60(d), (e) et (f)).
- Privilèges de l'organisme : le privilège de réalisation d'examens de navigabilité n'est pas repris car la Partie 145-FR ne permet pas la réalisation de tels examens. Un privilège spécifique à la remise en service des aéronefs qui ne répondent pas aux critères de l'article 1^{er} du projet d'arrêté est créé. En effet, bien que les organismes Partie 145-FR aient vocation à être utilisés en premier lieu par des aéronefs de niveau OACI ou qui disposent d'un CNSR, il est souhaitable que ces organismes puissent également réaliser des travaux d'entretien sur les aéronefs relevant de l'annexe I au règlement (UE) 2018/1139 légers et/ou restreints ou qui ne disposent pas de document de navigabilité (typiquement les ULM). Pour ces aéronefs, toutes les dispositions de la Partie 145-FR ne peuvent être appliquées (une remise en service conforme au 145.FR.50 n'est pas possible). Il est donc nécessaire aux organismes Partie 145-FR qui souhaitent intervenir sur ces aéronefs/éléments d'aéronef, de prévoir des procédures spécifiques (à l'instar de ce qui existe aujourd'hui pour les organismes 145 « prime »). Sur la base de l'approbation de ces procédures spécifiques, un privilège (145.FR.75(f)) pourra être donné aux organismes Partie 145-FR qui en feront la demande.
- Manuel de l'organisme : les personnels d'examen de navigabilité sont retirés car la Partie 145-FR ne permet pas la réalisation d'examens de navigabilité.
- Moyen de mise en conformité : notion de moyen alternatif de conformité (« AltMOC ») non reprise car non applicable au niveau national.
- Compte rendu d'évènement : les points 145.FR.202 e) et f) sont ajoutés à des fins d'alignement avec la Partie CAMO-FR (CAMO.FR.202).
- Contrats et contrats de sous-traitance : le point 145.FR.205 b) est complété à des fins d'alignement avec la Partie CAMO-FR (CAMO.FR.205).

Points clé :

9. Certaines dispositions de la Partie-145 AESA ne sont pas reprises (possibilité de faire des examens de navigabilité, habilitation des commandants de bord pour la réalisation de certaines tâches d'entretien, recours à des personnels détenteurs d'une licence OACI sans habilitation individuelle, etc.).

10. Les dispositions applicables aux personnels de certification et à leur habilitation par l'organisme Partie 145-FR sont adaptées afin de permettre la mise en œuvre du système d'équivalence de licence proposé dans l'annexe III (Partie 66-FR) du projet d'arrêté.

B.4. Partie 66-FR

La figure ci-après illustre les principes retenus concernant l'habilitation des mécaniciens. La suite de ce paragraphe donne les détails nécessaires à la bonne compréhension de cette figure.

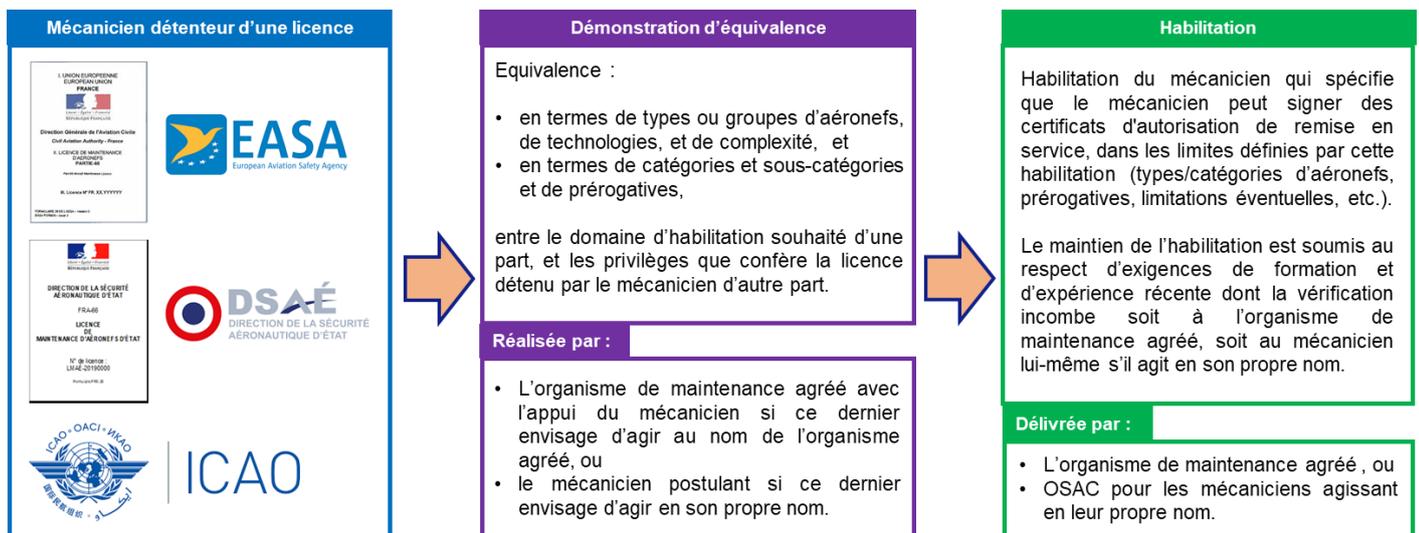


Figure 2 : illustration du principe de la Partie 66-FR.

- **Domaine d'application :** comme indiqué précédemment, la délivrance de licences spécifiques aux aéronefs exclus du règlement (UE) 2018/1139 n'est pas envisagée. Ainsi, le système repose principalement sur une démonstration d'équivalence entre le domaine d'habilitation souhaité sur les aéronefs annexe I et une licence civile de mécanicien (licence Partie-66 AESA ou tout autre licence de niveau OACI) ou militaire (arrêté du 3 mai 2013 fixant les règles du maintien de la navigabilité des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile).
- **Personnel de certification au sein d'un organisme de maintenance agréé :** par défaut, les personnels de certification qui travaillent au sein d'un organisme de maintenance agréé doivent :
 - Pour la maintenance aéronef : être titulaires d'une licence de maintenance aéronef civile ou militaire qui présente une équivalence en termes de prérogatives avec le domaine d'habilitation souhaité pour les aéronefs exclus du règlement (UE) 2018/1139 concernés.
 - Pour la maintenance des éléments d'aéronef, appliquer les prescriptions relatives à l'habilitation des personnels de certification de l'entretien des éléments d'aéronef des articles 145.FR.35 ou CAO.FR.040 s'appliquent.
- **Personnel de certification indépendants :** les personnels de certification de maintenance aéronef ou de maintenance d'éléments d'aéronef qui agissent en leur propre nom doivent être titulaires d'une licence de maintenance aéronef qui présente une équivalence en termes de prérogatives avec le domaine d'habilitation souhaité pour les aéronefs exclus du règlement (UE) 2018/1139 et d'une habilitation délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile (OSAC). Cette équivalence doit également porter sur les types ou groupes d'aéronefs couverts par la licence sur laquelle repose l'équivalence. En effet, il est nécessaire dans le cas des mécaniciens indépendants de faire intervenir l'autorité (OSAC) pour vérifier la pertinence de l'équivalence proposée par le postulant.

Il est choisi ici d'imposer la détention d'une licence équivalente (aéronef) même si le personnel souhaite faire uniquement de l'entretien d'éléments d'aéronef. Dans un organisme de maintenance, il est possible de travailler sans licence équivalente (c'est le cas pour l'entretien des composants), mais comme il n'existe pas de licence pour les composants, il n'est pas souhaitable d'autoriser des personnels indépendants à travailler sans licence équivalente (et donc cela exclut l'habilitation d'un personnel indépendant pour faire de l'entretien de composants uniquement).

- Licence de maintenance aéronef : est considérée acceptable toute licence de maintenance aéronef :
 - AESA, ou autre de niveau OACI, ou militaire ; et
 - valide ou périmée depuis moins de cinq ans ; et
 - pour laquelle il est démontré une équivalence acceptable entre le domaine d'habilitation souhaité pour les aéronefs exclus du règlement (UE) 2018/1139 et les aéronefs couverts par la licence en termes de :
 - types ou groupes d'aéronefs, de technologie, et de complexité ;
 - de catégories et sous-catégories et de prérogatives.

La démonstration de l'équivalence incombe à l'organisme de maintenance agréé pour les personnels de certification agissant au nom d'un organisme de maintenance agréé ou au postulant à une habilitation de mécanicien indépendant pour les personnels de certification indépendants.

- Catégories, groupes, prérogatives et expérience récente : les catégories et sous catégories et les groupes d'aéronefs pouvant figurer sur une habilitation de personnel de certification sont reprises de la réglementation Partie-66 AESA (en cas de licence militaire, des équivalences existent ou sont à démontrer en amont de la délivrance de l'habilitation). Il en est de même pour les prérogatives associées aux différentes catégories de licence. Les exigences en termes d'expérience récente sont également identiques aux prescriptions de la Partie-66 AESA. L'habilitation délivrée peut aller jusqu'à lister les types aéronefs sur lesquels l'habilitation est valable lorsque nécessaire. Il sera en effet nécessaire de travailler au cas par cas dans certaines situations (par exemple – comme pour un DC-3 - lorsqu'il n'existe pas de type civil ou militaire identique pour un aéronef donné).

Points clé :

11. Des licences spécifiques aux aéronefs qui relèvent de l'annexe I au règlement (UE) 2018/1139 ne sont pas délivrées. Sauf cas particulier, pour être habilité, un mécanicien doit détenir une licence de maintenance aéronef civile ou militaire qui présente une équivalence en termes de prérogatives avec le domaine d'habilitation souhaité pour les aéronefs annexe I concernés.
12. L'habilitation d'un mécanicien revient à l'organisme de maintenance agréé pour les mécaniciens qui agissent au nom d'un organisme ou à l'autorité (OSAC) pour les mécaniciens qui souhaitent agir en leur propre nom (mécaniciens indépendants). Dans le deuxième cas, la démonstration de l'équivalence objet du précédent point revient au postulant à l'habilitation.

B.5. Partie CAMO-FR

La structure de la Partie CAMO-FR est identique à la Partie CAMO du règlement (UE) n° 1321/2014 modifié avec les principales différences suivantes :

- Termes de l'agrément et prérogatives : conformément au M.FR.201 (dans lequel la notion d'exploitation sous licence (CE) 1008/2008 est remplacée par la notion d'activité commerciale avec passagers), il n'est pas imposé à l'agrément CAMO-FR de faire partie de l'agrément de l'exploitant (les articles CAMO.A.125(b) et CAMO.A.125(d)(2)) ne sont donc pas repris dans la Partie CAMO-FR). Le privilège de délivrance des laissez-passer de l'article CAMO.A.125(f) n'est pas repris dans le cadre de la Partie CAMO-FR.

- Maintien de la validité : la notion d'exploitation sous licence (CE) 1008/2008 étant remplacée par la notion d'activité commerciale avec passagers, l'article CAMO.A.135(b) concernant l'invalidité du certificat de transporteur aérien n'est pas repris dans le CAMO.FR.135. De même, la notion de groupement économique de transporteurs aériens du CAMO.A.135(c) n'est pas reprise.
- Archivage : les exigences d'archivage des éléments propres à l'émission des laissez-passer ne sont pas reprises car le privilège d'émission des laissez-passer n'est pas repris dans la Partie CAMO-FR.
- Exigences en matière de personnel : l'article CAMO.FR.305(b) est adapté pour prendre en compte le remplacement de la notion d'exploitation sous licence (CE) 1008/2008 par la notion d'activité commerciale avec passagers et tenir compte de la non-reprise de la notion de groupement économique de transporteurs aériens dans le projet d'arrêté.
- Personnel d'examen de navigabilité : la détention d'une licence de maintenance conformément au point 66.FR.4 permet d'être éligible à la position de personnel d'examen de navigabilité. De plus, conformément au point II de l'article 9, il est admis que certains personnels puissent être reconnus comme personnel de certification au sein d'un organisme d'entretien sans pour autant être conforme aux dispositions du 66.FR.4. Le CAMO.FR.310(a)(2) prévoit que ces personnels puissent également être éligibles à la position de personnel d'examen de navigabilité.

B.6. Partie CAO-FR

La structure de la Partie CAO-FR est identique à la Partie CAO du règlement (UE) n° 1321/2014 modifié avec les principales différences suivantes :

- Personnel de certification : sauf dans le cas prévu au point II de l'article 9, tous les personnels de certification doivent être habilités par l'organisme de maintenance, ce qui implique que ces derniers se conforment à la Partie 66-FR en matière de licence.
Par ailleurs, les dispositions du CAO.A.040(b) ne sont pas retenues. Dans la réglementation AESA, ces dispositions permettent à un organisme Partie CAO, lorsqu'un aéronef est immobilisé au sol en un lieu autre que la base principale où aucun personnel de certification approprié n'est disponible, de faire appel à un de ses employés titulaires des qualifications de type pour des aéronefs caractérisés par la même technologie, la même construction et les mêmes systèmes ou à tout autre personne ayant au moins trois années d'expérience en matière d'entretien et titulaire d'une licence d'entretien aéronef OACI valide correspondant au type d'aéronef. Cette disposition n'est pas retenue à des fins de simplification, compte tenu du volume relativement faible d'aéronefs concernés, et en prenant en compte le fait qu'il soit proposé de se reposer sur un système d'équivalence (parfois au cas par cas) pour les licences de mécaniciens. Si pareil cas se présente, il pourra être traité par dérogation.
- Personnel d'examen de navigabilité : la détention d'une licence de maintenance conformément au point 66.FR.4 permet d'être éligible à la position de personnel d'examen de navigabilité. De plus, conformément au point II de l'article 9, il est admis que certains personnels puissent être reconnus comme personnel de certification au sein d'un organisme d'entretien dans pour autant être conformes aux dispositions du 66.FR.4. Le CAO.FR.045(a)(2) prévoit que ces personnels puissent également être éligibles à la position de personnel d'examen de navigabilité.
- Gestion du maintien de la navigabilité : le point CAO.A.075(b)(1)(i) relatif au traitement des programmes d'entretien pour les aéronefs légers dont l'exploitation n'est pas commerciale avec passagers est réservé car ces aéronefs sont en dehors du champ d'application du projet d'arrêté pour l'instant.
- Archivage : les exigences d'archivage des éléments propres à l'émission des laissez-passer ne sont pas reprises car le privilège d'émission des laissez-passer n'est pas repris dans la Partie CAO-FR.
- Privilèges de l'organisme :

- Comme pour la Partie 145-FR, un privilège spécifique à la remise en service des aéronefs qui ne répondent pas aux critères de l'article 1^{er} du projet d'arrêté est créé. En effet, bien que les organismes Partie CAO-FR aient vocation à être utilisés en premier lieu par des aéronefs de niveau OACI ou qui disposent d'un CNSR, il est souhaitable que ces organismes puissent également réaliser des travaux d'entretien sur les aéronefs relevant de l'annexe I au règlement (UE) 2018/1139 ayant un certificat de navigabilité restreint ou qui ne disposent pas de document de navigabilité (typiquement les ULM). Pour ces aéronefs, toutes les dispositions de la Partie CAO-FR ne peuvent être appliquées. Il est donc nécessaire aux organismes Partie CAO-FR qui souhaitent intervenir sur ces aéronefs/éléments d'aéronef, de prévoir des procédures spécifiques (à l'instar de ce qui existe aujourd'hui pour les organismes CAO « prime »). Sur la base de l'approbation de ces procédures spécifiques, un privilège (CAO.FR.095(a)(5)) pourra être donné aux organismes Partie CAO-FR qui en feront la demande.
 - Le point CAO.A.095(b)(2) relatif au traitement des programmes d'entretien pour les aéronefs légers dont l'exploitation n'est pas commerciale avec passagers est réservé car ces aéronefs sont en dehors du champ d'application du projet d'arrêté pour l'instant.
 - Le privilège de délivrance des laissez-passer de l'article CAO.A.095(d) n'est pas repris car non pertinent dans le cadre de la Partie CAO-FR.
- Système qualité et bilan organisationnel : les critères qui permettent de considérer un CAO comme « petit » (ce qui permet à l'organisme de substituer son système qualité par des bilans organisationnels réguliers) sont adaptés compte tenu du fait qu'un équivalent de la Partie-ML AESA n'existe pas au niveau national.