

Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

**► B** **RÈGLEMENT (UE) N° 1321/2014 DE LA COMMISSION**  
**du 26 novembre 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**  
**(Refonte)**  
**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**  
**(JO L 362 du 17.12.2014, p. 1)**

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
► <u>M1</u>	Règlement (UE) 2015/1088 de la Commission du 3 juillet 2015	L 176	4	7.7.2015
► <u>M2</u>	Règlement (UE) 2015/1536 de la Commission du 16 septembre 2015	L 241	16	17.9.2015
► <u>M3</u>	Règlement (UE) 2017/334 de la Commission du 27 février 2017	L 50	13	28.2.2017
► <u>M4</u>	Règlement (UE) 2018/750 de la Commission du 22 mai 2018	L 126	1	23.5.2018
► <u>M5</u>	Règlement (UE) 2018/1142 de la Commission du 14 août 2018	L 207	2	16.8.2018
► <u>M6</u>	Règlement d'exécution (UE) 2019/1383 de la Commission du 8 juillet 2019	L 228	1	4.9.2019
► <u>M7</u>	Règlement d'exécution (UE) 2019/1384 de la Commission du 24 juillet 2019	L 228	106	4.9.2019
► <u>M8</u>	Règlement d'exécution (UE) 2020/270 de la Commission du 25 février 2020	L 56	20	27.2.2020
► <u>M9</u>	Règlement d'exécution (UE) 2020/1159 de la Commission du 5 août 2020	L 257	14	6.8.2020
► <u>M10</u>	Règlement d'exécution (UE) 2021/685 de la Commission du 22 avril 2021	L 143	6	27.4.2021
► <u>M11</u>	Règlement d'exécution (UE) 2021/700 de la Commission du 26 mars 2021	L 145	20	28.4.2021
► <u>M12</u>	Règlement d'exécution (UE) 2021/1963 de la Commission du 8 novembre 2021	L 400	18	12.11.2021
► <u>M13</u>	Règlement d'exécution (UE) 2022/410 de la Commission du 10 mars 2022	L 84	20	11.3.2022
► <u>M14</u>	Règlement d'exécution (UE) 2022/1360 de la Commission du 28 juillet 2022	L 205	115	5.8.2022
► <u>M15</u>	Règlement d'exécution (UE) 2023/989 de la Commission du 22 mai 2023	L 135	53	23.5.2023
► <u>M16</u>	Règlement d'exécution (UE) 2023/1152 de la Commission du 12 juin 2023	L 152	5	13.6.2023

Rectifié par:

- C1 Rectificatif, JO L 318 du 4.12.2015, p. 73 (1321/2014)
- C2 Rectificatif, JO L 230 du 6.9.2019, p. 7 (2019/1383)
- C3 Rectificatif, JO L 87 du 23.3.2020, p. 7 (2019/1383)
- C4 Rectificatif, JO L 131 du 5.5.2022, p. 11 (1321/2014)
- C5 Rectificatif, JO L 297 du 17.11.2022, p. 83 (2019/1383)

**▼B****RÈGLEMENT (UE) N° 1321/2014 DE LA COMMISSION****du 26 novembre 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****(Refonte)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)****▼M2***Article premier***Objet et champ d'application**

Le présent règlement fixe des exigences techniques et des procédures administratives communes destinées à assurer:

- a) le maintien de la navigabilité d'aéronefs, y compris tout élément à y installer, qui sont:
  - i) immatriculés dans un État membre, sauf si leur supervision réglementaire en matière de sécurité a été déléguée à un pays tiers et qu'ils ne sont pas utilisés par un exploitant de l'Union européenne; ou
  - ii) immatriculés dans un pays tiers et utilisés par un exploitant de l'Union européenne si leur supervision réglementaire en matière de sécurité a été déléguée à un État membre;
- b) la conformité aux exigences essentielles énoncées au règlement (CE) n° 216/2008 pour le maintien de la navigabilité des aéronefs immatriculés dans un État tiers et des éléments destinés à y être installés dont la supervision réglementaire en matière de sécurité n'a pas été déléguée à un État membre et qui sont pris en location coque nue conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.

**▼B***Article 2***Définitions**

Dans le cadre du règlement (CE) n° 216/2008, on entend par:

- a) «aéronef»: tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre;
- b) «personnels chargés de la certification»: les personnels responsables de la remise en service d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef après une opération de maintenance;
- c) «élément»: tout moteur, hélice, pièce ou équipement;

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3).

**▼ B**

- d) «maintien de la navigabilité»: tous les processus destinés à veiller à ce qu'à tout moment de sa vie utile, l'aéronef respecte les exigences de navigabilité en vigueur et soit en état d'être exploité de manière sûre;
- e) «JAA»: les autorités conjointes de l'aviation;
- f) «JAR»: les exigences de navigabilité communes;

**▼ M2**

- g) «exploitation à des fins de transport aérien commercial»: l'exploitation d'un aéronef en vue de transporter des passagers, du fret ou du courrier contre rémunération ou à tout autre titre onéreux;

**▼ B**

- h) «maintenance»: il peut s'agir de l'une des tâches ou d'une combinaison des tâches suivantes: révision, réparation, inspection, remplacement, modification ou correction de défektivité d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef, à l'exception de la visite prévol;
- i) «organisme»: une personne physique, une personne morale ou une partie de personne morale. Un tel organisme peut être établi en plusieurs lieux situés dans ou à l'extérieur du territoire des États membres;
- j) «visite prévol»: l'inspection effectuée avant le vol pour s'assurer que l'aéronef est apte à effectuer le vol considéré;
- k) «aéronef ELA1»: aéronef léger européen habité:
  - i) un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 1 200 kg, non classé comme aéronef ► **C4** motorisé complexe ◀;
  - ii) un planeur ou motoplaneur d'une MTOM inférieure ou égale à 1 200 kg;
  - iii) un ballon dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m<sup>3</sup> pour les ballons à air chaud, 1 050 m<sup>3</sup> pour les ballons à gaz et 300 m<sup>3</sup> pour les ballons à gaz captifs;
  - iv) un dirigeable conçu pour 4 occupants au maximum et dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m<sup>3</sup> pour les dirigeables à air chaud et 1 000 m<sup>3</sup> pour les dirigeables à gaz;

**▼ M1**

- k bis) «aéronef ELA2»: aéronef léger européen habité:
  - i) un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 2 000 kg, non classé comme aéronef motorisé complexe;
  - ii) un planeur ou motoplaneur d'une MTOM inférieure ou égale à 2 000 kg;

**▼ M1**

- iii) un ballon;
- iv) un dirigeable à air chaud;
- v) un dirigeable à gaz présentant toutes les caractéristiques suivantes:
  - poids statique de 3 % maximum,
  - poussée non dirigée (sauf inversion de poussée),
  - conception simple et classique de la structure, du système de commande et du système de ballonnets, et
  - commandes non assistées;
- vi) un aéronef à voilure tournante très léger;

**▼ B**

- l) «aéronef LSA»: un aéronef léger de sport ayant toutes les caractéristiques suivantes:
  - i) une masse maximale au décollage n'excédant pas 600 kg;
  - ii) une vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage (VS0) maximale ne dépassant pas 45 nœuds en vitesse corrigée (VC) pour la masse maximale au décollage certifiée et pour le centre de gravité le plus critique de l'aéronef;
  - iii) une capacité maximale de deux places assises, y compris le pilote;
  - iv) un moteur unique sans turbine doté d'une hélice;
  - v) une cabine non pressurisée;
- m) «principal établissement»: l'administration centrale ou le siège statutaire de l'entreprise où sont exercés les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation des activités visées dans le présent règlement;

**▼ M2**

- n) «tâche critique de maintenance»: une tâche de maintenance qui implique l'assemblage ou toute altération d'un système ou de toute partie d'un aéronef, moteur ou hélice qui, si une erreur s'est produite pendant son exécution, pourrait directement mettre en danger la sécurité du vol;
- o) «exploitation spécialisée commerciale»: les opérations soumises aux exigences de la partie ORO, sous-partie SPO, énoncées à l'annexe III du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission <sup>(1)</sup>;
- p) «exploitation limitée»: l'exploitation d'aéronefs autres que des aéronefs motorisés complexes portant sur:
  - i) des vols à frais partagés effectués par des particuliers, à condition que le coût direct soit réparti entre tous les occupants de l'appareil, y compris le pilote, et que le nombre de personnes supportant le coût direct ne dépasse pas six;

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

▼ **M2**

- ii) des manifestations aériennes ou des vols de compétition, à condition que la rémunération ou toute autre rétribution donnée pour ces vols soit limitée à la couverture des coûts directs et à une contribution proportionnée aux coûts annuels, ainsi qu'à des prix n'excédant pas un montant précisé par l'autorité compétente;
- iii) des vols de découverte, de largage de parachutistes, de remorquage de planeurs ou vols acrobatiques effectués soit par un organisme de formation dont le principal établissement se trouve dans un État membre et agréé conformément au règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission <sup>(1)</sup>, soit par un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir, à condition que cet organisme exploite l'aéronef en propriété ou dans le cadre d'un contrat de location coque nue, que le vol ne produise pas de bénéfices distribués à l'extérieur de l'organisme et que les vols concernant des personnes non membres de l'organisme ne représentent qu'une activité marginale de celui-ci.

Aux fins du présent règlement, l'«exploitation limitée» n'est pas considérée comme une exploitation à des fins de transport aérien commercial ni comme une exploitation spécialisée commerciale;

- q) «vol de découverte»: le «vol de découverte» tel que défini à l'article 2, point 9, du règlement (UE) n° 965/2012;
- r) «vol de compétition»: le «vol de compétition» tel que défini à l'article 2, point 10, du règlement (UE) n° 965/2012;
- s) «manifestation aérienne»: la «manifestation aérienne» telle que définie à l'article 2, point 11, du règlement (UE) n° 965/2012;

▼ **M15**

- t) «harmonisation des systèmes de gestion»: le processus coordonné par lequel les systèmes de gestion de deux organismes ou plus interagissent et partagent des informations et méthodes en vue d'atteindre des objectifs communs ou cohérents en matière de sécurité et de contrôle de la conformité;
- u) «aéronefs à motorisation complexe»:
  - i) un avion:
    - ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg, ou
    - certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf, ou
    - certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
    - équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur; ou

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

**▼ M15**

- ii) un hélicoptère certifié:
  - pour une masse maximale au décollage supérieure à 3 175 kg, ou
  - pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf, ou
  - pour une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes; ou
- iii) un aéronef à rotors basculants.

**▼ M6****▼ C2***Article 3***Exigences en matière de maintien de la navigabilité**

1. Le maintien de la navigabilité des aéronefs visés à l'article 1er, point a), et des éléments destinés à y être installés est assuré conformément aux exigences énoncées à l'annexe I (partie M), sauf pour les aéronefs énumérés au paragraphe 2, premier alinéa, auxquels s'appliquent les exigences énoncées à l'annexe V *ter* (partie ML).

2. Les exigences énoncées à l'annexe V *ter* (partie ML) s'appliquent aux aéronefs suivants autres que les aéronefs motorisés complexes:

- a) avions d'une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 2 730 kg;
- b) aéronefs à voilure tournante d'une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 1 200 kg, certifiés pour un maximum de quatre occupants;
- c) autres aéronefs ELA2.

Lorsque les aéronefs visés au premier alinéa, points a), b) et c), figurent sur le certificat de transporteur aérien d'un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, les exigences énoncées à l'annexe I (partie M) s'appliquent.

3. Afin de figurer sur le certificat de transporteur aérien d'un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, les aéronefs visés au paragraphe 2, premier alinéa, points a), b) et c), respectent l'ensemble des exigences suivantes:

- a) leur programme d'entretien d'aéronef a été approuvé par l'autorité compétente conformément aux dispositions du point M.A.302 de l'annexe I (partie M);
- b) l'entretien nécessaire requis par le programme d'entretien visé au point a) a été effectué et certifié conformément aux points 145.A.48 et 145.A.50 de l'annexe II (partie 145);
- c) un examen de navigabilité a été effectué et un nouveau certificat d'examen de navigabilité a été délivré conformément au point M.A.901 de l'annexe I (partie M).

**▼ C2**

4. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, le maintien de la navigabilité des aéronefs visés à l'article 1er, point a), pour lesquels une autorisation de vol a été délivrée est assuré sur la base des arrangements particuliers en matière de maintien de la navigabilité définis dans l'autorisation de vol délivrée conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission <sup>(1)</sup>.

**▼ M11**

5. Les programmes d'entretien d'aéronef relatifs aux aéronefs visés à l'article 1<sup>er</sup>, point a), qui satisfont aux exigences spécifiées au point M.A.302 de l'annexe I (partie M) applicables avant le 24 mars 2020 sont réputés satisfaire aux exigences spécifiées au point M.A.302 de l'annexe I (partie M) ou au point ML.A.302 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, conformément aux paragraphes 1 et 2.

**▼ M6****▼ C2**

6. Les exploitants assurent le maintien de la navigabilité des aéronefs visés à l'article 1er, point b), et des éléments destinés à y être installés conformément aux exigences de l'annexe V *bis* (partie T).

7. Le maintien de la navigabilité des avions multimoteurs à turbo-propulseurs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 5 700 kg est assuré conformément aux exigences applicables aux aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes comme indiqué aux points M.A.201, M.A.301, M.A.302, M.A.601 et M.A.803 de l'annexe I (partie M), au point 145.A.30 de l'annexe II (partie 145), aux points 66.A.5, 66.A.30, 66.A.70, aux appendices V et VI de l'annexe III (partie 66), au point CAMO.A.315 de l'annexe V *quater* (partie CAMO), au point CAO.A.010 et à l'appendice I de l'annexe V *quinqüies* (partie CAO), dans la mesure où elles s'appliquent aux aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes.

**▼ M11***Article 4***Agrément des organismes participant au maintien de la navigabilité**

1. Les organismes participant au maintien de la navigabilité des aéronefs et des éléments destinés à y être installés, y compris leur entretien, sont agréés, à leur demande, par l'autorité compétente conformément aux exigences énoncées à l'annexe II (partie 145), à l'annexe V *quater* (partie CAMO) ou à l'annexe V *quinqüies* (partie CAO), telles qu'appliquables aux organismes concernés.

2. Par dérogation au paragraphe 1, jusqu'au 24 septembre 2020, les organismes pouvaient, à leur demande, se voir délivrer des agréments par l'autorité compétente conformément à la sous-partie F et à la sous-partie G de l'annexe I (partie M). Tous les agréments délivrés conformément à la sous-partie F et à la sous-partie G de l'annexe I (partie M) sont valables jusqu'au 24 mars 2022.

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 224 du 21.8.2012, p. 1.)

**▼ M11**

3. Les certificats d'agrément d'organisme de maintenance délivrés ou reconnus par un État membre conformément à la spécification de certification JAR-145 visée à l'annexe II du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil <sup>(1)</sup> et valables avant le 29 novembre 2003 sont réputés avoir été délivrés conformément aux exigences de l'annexe II (partie 145) du présent règlement.

4. Les organismes titulaires d'un certificat d'agrément d'organisme valable délivré conformément à la sous-partie F ou à la sous-partie G de l'annexe I (partie M) ou à l'annexe II (partie 145) se voient délivrer par l'autorité compétente, à leur demande, un formulaire 3-CAO comme indiqué à l'appendice I de l'annexe V *quinquies* (partie CAO) et sont, par la suite, supervisés par l'autorité compétente conformément à l'annexe V *quinquies* (partie CAO).

Les prérogatives d'un tel organisme au titre de l'agrément délivré conformément à l'annexe V *quinquies* (partie CAO) sont identiques aux prérogatives au titre de l'agrément délivré conformément à la sous-partie F ou à la sous-partie G de l'annexe I (partie M) ou à l'annexe II (partie 145). Toutefois, ces prérogatives n'excèdent pas celles d'un organisme visé à la section A de l'annexe V *quinquies* (partie CAO).

Par dérogation au point CAO.B.060 de l'annexe V *quinquies* (partie CAO), jusqu'au 24 mars 2022, l'organisme peut corriger toute constatation de non-conformité relative aux exigences introduites par l'annexe V *quinquies* (partie CAO) qui ne figurent pas dans la sous-partie F ou la sous-partie G de l'annexe I (partie M) ou dans l'annexe II (partie 145).

Si, après le 24 mars 2022, l'organisme n'a pas clos ces constatations, le certificat d'agrément est révoqué, limité ou suspendu, en totalité ou en partie.

5. Les organismes qui sont titulaires d'un certificat d'agrément d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité valable délivré conformément à la sous-partie G de l'annexe I (partie M) se voient délivrer par l'autorité compétente, à leur demande, un certificat d'agrément «formulaire 14 de l'AESA» conformément à l'annexe V *quater* (partie CAMO) et sont, par la suite, supervisés par l'autorité compétente conformément à l'annexe V *quater* (partie CAMO).

Par dérogation au point CAMO.B.350 de l'annexe V *quater* (partie CAMO), jusqu'au 24 mars 2022, l'organisme peut corriger toute constatation de non-conformité relative aux exigences introduites par l'annexe V *quater* (partie CAMO) et qui ne figurent pas dans la sous-partie G de l'annexe I (partie M).

Si, après le 24 mars 2022, l'organisme n'a pas clos ces constatations, le certificat d'agrément est révoqué, limité ou suspendu, en totalité ou en partie.

<sup>(1)</sup> Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (JO L 373 du 31.12.1991, p. 4).



**▼ M11**

6. Les certificats et les agréments de programmes d'entretien d'aéronefs délivrés conformément au règlement (UE) n° 1321/2014 tel qu'applicable avant le 24 mars 2020 sont réputés avoir été délivrés conformément au présent règlement.

**▼ M12**

7. Par dérogation aux points 1) et 2) du point 145.B.350 d) de l'annexe II (partie 145), un organisme de maintenance titulaire d'un certificat d'agrément valable délivré conformément à l'annexe II (partie 145) peut corriger, jusqu'au 2 décembre 2024, toute constatation de non-conformité liée aux exigences de l'annexe II introduites par le règlement (UE) 2021/1963 de la Commission <sup>(1)</sup>.

Si, après le 2 décembre 2024, l'organisme n'a pas clôturé ces constatations, le certificat d'agrément est révoqué, limité ou suspendu, en totalité ou en partie.

**▼ B***Article 5***Personnels chargés de la certification****▼ M11**

1. Les personnels chargés de la certification sont qualifiés conformément aux exigences énoncées à l'annexe III (partie 66), sauf les cas prévus aux points M.A.606 h), M.A.607 b), M.A.801 c) et M.A.803 de l'annexe I (partie M), aux points ML.A.801 c) et ML.A.803 de l'annexe V *ter* (partie ML), aux points CAO.A.040 b) et CAO.A.040 c) de l'annexe V *quinquies* (partie CAO), ainsi qu'au point 145.A.30 j) et à l'appendice IV de l'annexe II (partie 145).

**▼ B**

2. Toute licence de maintenance d'aéronefs et, le cas échéant, les limitations techniques associées à cette licence, délivrée ou reconnue par un État membre conformément aux conditions et procédures définies par les JAA valables à la date d'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 2042/2003, est réputée avoir été délivrée conformément au présent règlement.

3. Les personnels de certification détenant une licence délivrée conformément à l'annexe III (partie 66) dans une catégorie/sous-catégorie donnée sont réputés posséder les prérogatives décrites au point 66.A.20(a) de ladite annexe correspondant à cette catégorie/sous-catégorie. Les exigences en matière de connaissances de base correspondant à ces nouvelles prérogatives sont réputées satisfaites aux fins de l'extension de cette licence à une nouvelle catégorie/sous-catégorie.

4. Les personnels de certification détenant une licence comprenant des aéronefs qui ne requièrent pas de qualification de type individuelle peuvent continuer à exercer leurs prérogatives jusqu'au premier renouvellement ou à la première modification de cette licence, celle-ci étant alors convertie selon la procédure décrite au point 66.B.125 de l'annexe III (partie 66) aux qualifications définies au point 66.A.45 de ladite annexe.

5. Les rapports de conversion et les rapports de crédit d'examen répondant aux exigences applicables avant la mise en application du règlement (UE) n° 1149/2011 sont réputés conformes au présent règlement.

<sup>(1)</sup> JO L 400 du 12.11.2021, p. 18.

**▼ M5**

6. Jusqu'à ce que des exigences spécifiques applicables aux personnels de certification pour des composants soient ajoutées au présent règlement, les exigences de la législation nationale en vigueur dans l'État membre concerné continuent de s'appliquer, sauf à l'égard des organismes de maintenance situés en dehors de l'Union européenne, pour lesquels les exigences requièrent l'approbation de l'Agence.

**▼ M12**

7. Les habilitations de personnel de certification limitées délivrées aux titulaires d'une licence de mécanicien navigant conformément au point 145.A.30 j) 3) ou 4) de l'annexe II (partie 145) avant le 2 décembre 2022 restent valables jusqu'à leur expiration ou jusqu'à leur révocation par l'organisme de maintenance.

**▼ B***Article 6***▼ M15****Exigences relatives aux organismes de formation et aux autorités compétentes pour la délivrance des licences****▼ B**

1. Les organismes participant à la formation des personnels visés à l'article 5 doivent être agréés conformément à l'annexe IV (partie 147) pour pouvoir:

- a) organiser des cours de formation de base reconnus, et/ou
- b) organiser des cours de formation aux types reconnus, et
- c) organiser des examens, et
- d) délivrer des certificats de formation.

2. Tout agrément d'organisme de formation de maintenance délivré ou reconnu par un État membre conformément aux conditions et procédures définies par les JAA valables à la date d'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 2042/2003, est réputé avoir été délivré conformément au présent règlement.

3. Les cours de formation aux types agréés avant approbation du programme minimal de formation de qualification de type des personnels de certification, selon les données d'adéquation opérationnelle concernant le type approprié en application du règlement (UE) n° 748/2012, incluent les matières appropriées définies dans la partie obligatoire de ces données d'adéquation opérationnelle, au plus tard le 18 décembre 2017 ou dans un délai de deux ans après approbation des données d'adéquation opérationnelle, au dernier des termes échus.

**▼ M15**

4. Tout cours de formation de base, ou partie d'un tel cours, ayant débuté avant le 12 juin 2024 est achevé, y compris les examens y relatifs, avant le 12 juin 2026. Les certificats de reconnaissance correspondants sont également délivrés avant le 12 juin 2026.

5. Les certificats de reconnaissance visés au paragraphe 4 sont délivrés conformément au présent règlement dans sa version applicable avant le 12 juin 2024.

6. Aux fins de la délivrance ou de la modification d'une licence de maintenance d'aéronefs conformément à l'annexe III (partie 66) après le 12 juin 2024, l'autorité compétente considère que les états des examens de connaissances de base d'un demandeur correspondant au présent règlement dans sa version applicable avant le 12 juin 2024 satisfont aux exigences du présent règlement dans sa version applicable à partir du 12 juin 2024.

**▼ B***Article 7*

Le règlement (CE) n° 2042/2003 est abrogé.

Les références faites au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe VI.

**▼ M6****▼ C2***Article 7 bis***Autorités compétentes**

1. Lorsqu'un État membre nomme plus d'une entité comme autorité compétente disposant des pouvoirs nécessaires, avec attribution de responsabilités en matière de certification et de supervision des personnes et des organismes relevant du présent règlement, les exigences suivantes sont respectées:

- a) l'étendue des compétences de chaque autorité compétente est clairement définie, notamment en termes de responsabilités et de limites géographiques;
- b) une coordination est instaurée entre ces autorités pour assurer l'efficacité de la certification et de la supervision de tous les organismes et de toutes les personnes relevant du présent règlement dans le cadre de leur mandat respectif.

2. Les États membres veillent à ce que le personnel de leurs autorités compétentes n'effectue pas d'activité de certification et de supervision lorsqu'il y a des raisons de penser que cela pourrait entraîner, directement ou indirectement, un conflit d'intérêts, notamment lorsqu'il s'agit d'intérêts familiaux ou financiers.

3. Lorsque cela est nécessaire pour l'exécution de tâches de certification ou de supervision en vertu du présent règlement, les autorités compétentes sont habilitées à:

- a) examiner les dossiers, les données, les procédures et tout autre document utile pour l'exécution des tâches de certification et/ou de supervision;
- b) établir des copies ou extraits de ces dossiers, données, procédures et autres documents;
- c) demander une explication orale sur le site à tout membre du personnel de ces organismes;
- d) pénétrer dans les locaux, sites d'exploitation ou moyens de transport détenus ou utilisés par ces personnes;
- e) effectuer des audits, des enquêtes, des évaluations, des inspections, y compris des inspections inopinées, concernant ces organismes;
- f) prendre ou engager des mesures exécutoires si nécessaire.

4. Les pouvoirs visés au paragraphe 3 sont exercés conformément aux dispositions légales de l'État membre concerné.

**▼ B***Article 8***Entrée en vigueur**

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

2. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent choisir de ne pas appliquer:

**▼B**

- a) pour la maintenance des avions non pressurisés à moteur à pistons présentant une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 2 000 kg qui ne participent pas au transport aérien commercial,

jusqu'au 28 septembre 2014, l'exigence de qualification du personnel de certification conformément à l'annexe III (partie 66), au sens des dispositions suivantes:

- points M.A.606(g) et M.A.801(b)(2) de l'annexe I (partie M),
- points 145.A.30(g) et (h) de l'annexe II (partie 145);

**▼M5****▼M2**

- c) pour les aéronefs immatriculés dans un pays tiers et qui sont pris en location coque nue par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, jusqu'au 25 août 2017, les exigences de l'annexe V *bis*.

2 *bis*. Par dérogation au paragraphe 1, les exigences applicables aux aéronefs utilisés dans le cadre d'une exploitation spécialisée commerciale et d'une exploitation à des fins de transport aérien commercial autre que par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, énoncées au règlement (UE) n° 965/2012, tel que modifié par le règlement (UE) n° 379/2014 <sup>(1)</sup>, s'appliquent à partir du 21 avril 2017.

Jusqu'à cette date:

- les dispositions de l'annexe I, point M.A.201 (f) s'appliquent aux aéronefs motorisés complexes utilisés par des exploitants dont un État membre exige qu'ils soient titulaires d'un certificat pour leurs activités commerciales autres que des transporteurs aériens titulaires d'une licence conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 et aux organismes de formation agréés (ATO) commerciaux,
- les dispositions de l'annexe I, point M.A.201(h) s'appliquent aux aéronefs motorisés autres que complexes utilisés par des exploitants dont un État membre exige qu'ils soient titulaires d'un certificat pour leurs activités commerciales autres que des transporteurs aériens titulaires d'une licence conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 et aux ATO commerciaux,
- les dispositions de l'annexe I, point M.A.306(a) s'appliquent aux aéronefs utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 et aux aéronefs utilisés par des exploitants dont un État membre exige qu'ils soient titulaires d'un certificat pour leurs activités commerciales,
- les dispositions de l'annexe I, point M.A.801(c) s'appliquent aux aéronefs ELA1 qui ne sont pas utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 et qui ne sont pas utilisés par des ATO commerciaux,
- les dispositions de l'annexe I, point M.A.803(b) s'appliquent aux aéronefs non classés comme aéronefs motorisés non complexes, d'une MTOM n'excédant pas 2 730 kg, aux planeurs, motoplaneurs ou ballons qui ne sont pas utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 ou par des exploitants dont un État membre exige qu'ils soient titulaires d'un certificat pour leurs activités commerciales, ou par des ATO commerciaux,

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 379/2014 de la Commission du 7 avril 2014 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 123 du 24.4.2014, p. 1).

**▼ M2**

— les dispositions de l'annexe I, point M.A.901(g) s'appliquent aux aéronefs ELA1 qui ne sont pas utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 ou par des exploitants dont un État membre exige qu'ils soient titulaires d'un certificat pour leurs activités commerciales, ou par des ATO commerciaux.

**▼ B**

3. Lorsqu'un État membre applique les dispositions du paragraphe 2, il en informe la Commission et l'Agence.

4. Aux fins des délais prévus aux points 66.A.25 et 66.A.30 et à l'appendice III de l'annexe III (partie 66) en ce qui concerne les examens de connaissances de base, l'expérience de base, la formation théorique aux types et les examens, la formation pratique et les contrôles, les examens de type et la formation en cours d'emploi menés à bien avant la mise en application du ► **M1** règlement (UE) n° 1149/2011 ◀, la date de prise de cours est la date de mise en application de celui-ci.

**▼ M5**  
\_\_\_\_\_**▼ M1**

6. Par dérogation au paragraphe 1:

a) les autorités compétentes ou, le cas échéant, les organismes compétents peuvent continuer à délivrer des certificats dans leur version précédente, telle qu'elle figure à l'appendice III de l'annexe I (partie M) ou aux appendices II et III de l'annexe IV (partie 147) du règlement (UE) n° 1321/2014, en vigueur avant le 27 juillet 2015, jusqu'au 31 décembre 2015.

b) Les certificats délivrés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2016 restent valables tant qu'ils ne sont pas modifiés, suspendus ou retirés.

**▼ M11**  
\_\_\_\_\_**▼ M6****▼ C2**  
\_\_\_\_\_**▼ B**

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

**▼ B***ANNEXE I***(Partie M)****▼ M6****▼ C2**

## TABLE DES MATIÈRES

**M.1**

## SECTION A — EXIGENCES TECHNIQUES

## SOUS-PARTIE A — GÉNÉRALITÉS

M.A.101 Domaine d'application

## SOUS-PARTIE B — RESPONSABILITÉ

M.A.201 Responsabilités

M.A.202 Compte rendu d'événements

## SOUS-PARTIE C — MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

M.A.301 Tâches du maintien de la navigabilité

M.A.302 Programme d'entretien de l'aéronef

M.A.303 Consignes de navigabilité

M.A.304 Données de modifications et réparations

M.A.305 Système d'enregistrement du maintien de navigabilité des aéronefs

M.A.306 Système de compte rendu matériel d'aéronef

M.A.307 Transfert des enregistrements de maintien de navigabilité d'aéronef

## SOUS-PARTIE D — NORMES D'ENTRETIEN

M.A.401 Données d'entretien

M.A.402 Exécution de l'entretien

M.A.403 Défauts d'aéronefs

## SOUS-PARTIE E — ÉLÉMENTS D'AÉRONEF

M.A.501 Classification et installation

M.A.502 Entretien des éléments d'aéronef

M.A.503 Pièces à durée de vie limitée et éléments d'aéronefs autocontrôlés dans le temps

M.A.504 Isolation des éléments d'aéronefs

## SOUS-PARTIE F — ORGANISME DE MAINTENANCE

M.A.601 Domaine d'application

M.A.602 Demande

M.A.603 Domaines couverts par l'agrément

M.A.604 Manuel d'organisme de maintenance

M.A.605 Locaux

M.A.606 Exigences en matière de personnel

M.A.607 Personnels de certification et personnels d'examen de navigabilité

M.A.608 Personnels de certification et personnels d'examen

M.A.609 Données d'entretien

M.A.610 Ordres de travaux d'entretien

**▼ C2**

- M.A.611 Normes d'entretien
- M.A.612 Certificat de remise en service d'aéronef
- M.A.613 Certificat de remise en service d'éléments d'aéronef
- M.A.614 Enregistrements des travaux d'entretien et d'examen de navigabilité
- M.A.615 Prérogatives de l'organisme
- M.A.616 Bilan organisationnel
- M.A.617 Modifications apportées à l'organisme de maintenance agréé
- M.A.618 Maintien de la validité de l'agrément
- M.A.619 Constatations

**SOUS-PARTIE G — ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ**

- M.A.701 Champ d'application
- M.A.702 Demande
- M.A.703 Domaines couverts par l'agrément
- M.A.704 Spécifications de la gestion du maintien de la navigabilité
- M.A.705 Locaux
- M.A.706 Exigences en matière de personnel
- M.A.707 Personnel d'examen de navigabilité
- M.A.708 Gestion du maintien de la navigabilité
- M.A.709 Documentation
- M.A.710 Examen de navigabilité
- M.A.711 Prérogatives de l'organisme
- M.A.712 Système qualité
- M.A.713 Modifications apportées à l'organisme de maintien de la navigabilité agréé
- M.A.714 Archivage
- M.A.715 Maintien de la validité de l'agrément
- M.A.716 Constatations

**SOUS-PARTIE H — CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE**

- M.A.801 Certificat de remise en service d'aéronef
- M.A.802 Certificat de remise en service d'éléments d'aéronef
- M.A.803 Habilitation du pilote-proprétaire

**SOUS-PARTIE I — CERTIFICAT D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ**

- M.A.901 Examen de navigabilité d'un aéronef
- M.A.902 Validité du certificat d'examen de navigabilité
- M.A.903 Transfert d'immatriculation d'aéronef au sein de l'UE
- M.A.904 Examen de navigabilité des aéronefs importés dans l'UE
- M.A.905 Constatations

**SECTION B — PROCÉDURES POUR LES AUTORITÉS COMPÉTENTES****SOUS-PARTIE A — GÉNÉRALITÉS**

- M.B.101 Domaine d'application
- M.B.102 Autorité compétente

**▼ C2**

M.B.103 Constatations et mesures exécutoires – personnes

M.B.104 Archivage

M.B.105 Échange mutuel d'informations

SOUS-PARTIE B — RESPONSABILITÉ

M.B.201 Responsabilités

M.B.202 Informations fournies à l'Agence

SOUS-PARTIE C — MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

M.B.301 Programme d'entretien de l'aéronef

M.B.302 Dérogations

M.B.303 Contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs

M.B.304 Retrait, suspension et limitation

M.B.305 Système de compte rendu matériel d'aéronef

SOUS-PARTIE D — NORMES D'ENTRETIEN

SOUS-PARTIE E — ÉLÉMENTS D'AÉRONEF

SOUS-PARTIE F — ORGANISME DE MAINTENANCE

M.B.601 Demande

M.B.602 Agrément initial

M.B.603 Délivrance d'agrément

M.B.604 Contrôle permanent

M.B.605 Constatations

M.B.606 Changements

M.B.607 Retrait, suspension et limitation d'un agrément

SOUS-PARTIE G — ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

M.B.701 Demande

M.B.702 Agrément initial

M.B.703 Délivrance d'agrément

M.B.704 Contrôle permanent

M.B.705 Constatations

M.B.706 Changements

M.B.707 Retrait, suspension et limitation d'un agrément

SOUS-PARTIE H — CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE

SOUS-PARTIE I — CERTIFICAT D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ

M.B.901 Évaluation des recommandations

M.B.902 Examen de navigabilité par l'autorité compétente

M.B.903 Constatations

M.B.904 Échange d'informations

Appendice I — Contrat relatif à la gestion du maintien de navigabilité

Appendice II — Certificat d'autorisation de remise en service — Formulaire 1 de l'AESA

Appendice III — Certificat d'examen de navigabilité — Formulaire 15 de l'AESA



**▼ M12**

Appendice IV — Système de classes et de catégories utilisé pour les termes de l'agrément des organismes de maintenance visés à l'annexe I (partie M), sous-partie F

**▼ M6****▼ C2**

Appendice V — Certificat d'organisme de maintenance visé à l'annexe I (partie M), sous-partie F — Formulaire 3-MF de l'AESA

Appendice VI — Certificat d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité visé à l'annexe I (partie M), sous-partie G — Formulaire 14-MG de l'AESA

Appendice VII — Tâches d'entretien complexes

Appendice VIII — Entretien limité du pilote-proprétaire

**▼ B****M.1**

Aux fins de la présente partie M, l'autorité compétente doit être:

1. pour le contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs particuliers et la délivrance des certificats d'examen de navigabilité, l'autorité nommée par l'État membre d'immatriculation;
2. pour le contrôle d'un organisme de maintenance tel que spécifié dans la section A, sous-partie F, de la présente annexe (partie M):
  - i) l'autorité nommée par l'État membre où le principal établissement de l'organisme se situe;
  - ii) l'Agence si l'organisme est situé dans un pays tiers;

**▼ M6****▼ C2**

3. pour l'approbation des programmes d'entretien des aéronefs, l'une des autorités suivantes:
  - i) l'autorité nommée par l'État membre d'immatriculation de l'aéronef;
  - ii) si, préalablement à l'approbation du programme d'entretien des aéronefs, l'État membre d'immatriculation donne son accord, l'une des autorités suivantes:
    - a) l'autorité nommée par l'État membre dans lequel l'exploitant a son lieu d'établissement principal, ou, dans le cas où l'exploitant n'aurait pas d'établissement principal, l'autorité nommée par l'État membre dans lequel se situe l'établissement de l'exploitant ou dans lequel réside l'exploitant;

**▼ M8**

- b) l'autorité responsable de la supervision de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef ou de l'organisme avec lequel le propriétaire a conclu un contrat restreint conformément au point M.A.201 i) 3);
4. pour la supervision d'un organisme de gestion du maintien de la navigabilité tel que spécifié dans la section A, sous-partie G, de la présente annexe (partie M):
  - i) l'autorité nommée par l'État membre où le principal établissement de l'organisme se situe si l'agrément n'est pas inclus dans un certificat de transporteur aérien;
  - ii) l'autorité nommée par l'État membre de l'exploitant si l'agrément est inclus dans un certificat de transporteur aérien;
  - iii) l'Agence si l'organisme est situé dans un pays tiers.

**▼ M6****▼ C2**

**▼ B***SECTION A***EXIGENCES TECHNIQUES**

## SOUS-PARTIE A

*GÉNÉRALITÉS***▼ M6****▼ C2****M.A.101 Domaine d'application**

La présente section établit les mesures à prendre pour s'assurer que la navigabilité de l'aéronef est maintenue, y compris son entretien. Elle spécifie également les conditions à remplir par les personnes ou organismes participant à ces activités.

**▼ B**

## SOUS-PARTIE B

*RESPONSABILITÉ***M.A.201 Responsabilités****▼ M6****▼ C2**

- a) Le propriétaire de l'aéronef est responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef et doit s'assurer que, lors de tout vol, toutes les conditions suivantes sont remplies:

1. l'aéronef est maintenu dans un état de navigabilité;
2. tous les éléments opérationnels et de secours embarqués sont correctement installés et en état de fonctionner ou clairement identifiés comme inutilisables;
3. le certificat de navigabilité est en cours de validité;
4. l'entretien des aéronefs est effectué conformément au programme d'entretien de l'aéronef tel que spécifié dans le point M.A.302.

**▼ M16**

- b) Lorsque l'aéronef est loué, les responsabilités du propriétaire sont transférées au locataire si:

1. le locataire est stipulé sur le document d'immatriculation; ou
2. précisé dans le contrat de location.

Dans la présente partie M, lorsqu'il est fait référence au «propriétaire», le terme propriétaire couvre le propriétaire ou le locataire, selon le cas.

**▼ B**

- c) Toute personne ou organisme effectuant l'entretien sera responsable des tâches effectuées.

**▼ M6****▼ C2**

- d) Le pilote commandant de bord ou, dans le cas d'un aéronef utilisé par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, l'exploitant est responsable du bon déroulement de la visite pré-vol. Cette visite doit être effectuée par le pilote ou toute autre personne qualifiée, et pas nécessairement par un organisme de maintenance agréé ou par un personnel de certification.

▼ **M8**

- e) Dans le cas d'un aéronef utilisé par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 <sup>(1)</sup>, l'exploitant est responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef qu'il exploite et doit:
- 1) s'assurer que, lors de tout vol, les conditions énoncées au point a) sont remplies;
  - 2) prendre les mesures nécessaires pour veiller à conserver son agrément en tant qu'organisme de gestion du maintien de la navigabilité (continuing airworthiness management organisation, ci-après «CAMO»), conformément à l'annexe V *quater* (partie CAMO) ou à la sous-partie G de la présente annexe (partie M), qui fait partie du certificat de transporteur aérien pour l'aéronef qu'il exploite;
  - 3) prendre les mesures nécessaires pour veiller à conserver son agrément conformément à l'annexe II (partie 145) ou conclure un contrat écrit conformément au point CAMO.A.315 c) de l'annexe V *quater* (partie CAMO) ou au point M.A.708 c) de la présente annexe (partie M) avec un organisme agréé au titre de l'annexe II (partie 145).

▼ **M13**

- e *bis*) Par dérogation au point e) 2), au moins deux exploitants faisant partie d'un même groupement économique de transporteurs aériens peuvent confier au même CAMO la responsabilité de la gestion du maintien de la navigabilité de tous les aéronefs qu'ils exploitent, pour autant que toutes les exigences suivantes soient remplies:
- 1) le CAMO est agréé conformément à l'annexe V *quater* (partie CAMO) pour les aéronefs concernés;
  - 2) le CAMO fait partie du même groupement économique de transporteurs aériens que les exploitants concernés;
  - 3) un contrat est établi conformément à l'appendice I de la présente annexe entre le CAMO et le titulaire du certificat de transporteur aérien qui n'est pas lui-même agréé en tant que CAMO;
  - 4) le CAMO a son principal établissement sur le territoire auquel les traités s'appliquent;
  - 5) les différents systèmes de gestion des organismes qui concluent un contrat sont harmonisés les uns avec les autres.
- e *ter*) Par dérogation au point e) 2), lorsque la résiliation ou le retrait d'un certificat de transporteur aérien a pour conséquence qu'un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 et faisant partie d'un groupement économique de transporteurs aériens ne satisfait plus aux exigences du point M.A.201 e *bis*), ce transporteur aérien titulaire d'une licence définit et met en œuvre un plan d'action à la satisfaction de l'autorité compétente afin de se conformer dès que possible au point M.A.201 e *bis*).

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3).

▼ **M8**

f) Pour les aéronefs motorisés complexes utilisés pour des exploitations commerciales spécialisées, pour des exploitations de transport aérien commercial autres que celles assurées par les transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 ou par des organismes de formation agréés (approved training organisations — «ATO») et des organismes de formation déclarés (declared training organisation — «DTO») à visée commerciale, auxquels il est fait référence à l'article 10 *bis* du règlement (UE) n° 1178/2011 <sup>(1)</sup>, l'exploitant doit s'assurer que:

1) lors de tout vol, les conditions énoncées au point a) sont remplies;

2) les tâches liées au maintien de la navigabilité sont exécutées par un CAMO agréé conformément à l'annexe V *quater* (partie CAMO) ou à la sous-partie G de la présente annexe (partie M); lorsque l'exploitant n'est pas un CAMO agréé conformément à l'annexe V *quater* (partie CAMO) ou à la sous-partie G de la présente annexe (partie M), il conclut un contrat écrit pour l'exécution de ces tâches conformément à l'appendice I de la présente annexe avec un organisme agréé conformément à l'annexe V *quater* (partie CAMO) ou à la sous-partie G de la présente annexe (partie M);

3) le CAMO visé au point 2) est agréé conformément à l'annexe II (partie 145) comme organisme compétent pour la délivrance d'un agrément pour l'entretien d'un aéronef et des éléments destinés à y être installés, ou que le CAMO a conclu un contrat écrit conformément au point CAMO.A.315 c) de l'annexe V *quater* (partie CAMO) ou au point M.A.708 c) de la présente annexe (partie M) avec des organismes agréés conformément à l'annexe II (partie 145).

g) Pour les aéronefs motorisés complexes non inclus aux points e) et f), le propriétaire doit s'assurer que:

1) lors de tout vol, les conditions énoncées au point a) sont remplies;

2) les tâches liées au maintien de la navigabilité sont exécutées par un CAMO agréé conformément à l'annexe V *quater* (partie CAMO) ou à la sous-partie G de la présente annexe (partie M); lorsque le propriétaire n'est pas un CAMO agréé conformément à l'annexe V *quater* (partie CAMO) ou à la sous-partie G de la présente annexe (partie M), il conclut un contrat écrit pour l'exécution de ces tâches conformément à l'appendice I de la présente annexe avec un organisme agréé conformément à l'annexe V *quater* (partie CAMO) ou à la sous-partie G de la présente annexe (partie M);

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

**▼ M8**

- 3) le CAMO visé au point 2) est agréé conformément à l'annexe II (partie 145) comme organisme compétent pour la délivrance d'un agrément pour l'entretien d'un aéronef et des éléments destinés à y être installés, ou que le CAMO a conclu un contrat écrit conformément au point CAMO.A.315 c) de l'annexe V *quater* (partie CAMO) ou au point M.A.708 c) de la présente annexe (partie M) avec des organismes agréés conformément à l'annexe II (partie 145).
- h) Pour les aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes utilisés pour des exploitations commerciales spécialisées, pour des exploitations de catégories autres que celles assurées par les transporteurs aériens titulaires d'une licence au titre du règlement (CE) n° 1008/2008 ou par des ATO et des DTO à visée commerciale, auxquels il est fait référence à l'article 10 *bis* du règlement (UE) n° 1178/2011, l'exploitant doit s'assurer que:

1) lors de tout vol, les conditions énoncées au point a) sont remplies;

2) les tâches liées au maintien de la navigabilité sont exécutées par un CAMO agréé conformément à l'annexe V *quater* (partie CAMO) ou à la sous-partie G de la présente annexe (partie M) ou par un organisme chargé de tâches combinées de navigabilité (combined airworthiness organisation, ci-après «CAO») agréé conformément à l'annexe V *quinquies* (partie CAO); lorsque l'exploitant n'est pas un CAMO agréé conformément à l'annexe V *quater* (partie CAMO) ou à la sous-partie G de la présente annexe (partie M), ou un CAO agréé conformément à l'annexe V *quinquies* (partie CAO), il conclut un contrat écrit conformément à l'appendice I de la présente annexe avec un CAMO agréé conformément à l'annexe V *quater* (partie CAMO) ou à la sous-partie G de la présente annexe (partie M) ou avec un CAO agréé conformément à l'annexe V *quinquies* (partie CAO);

**▼ M11**

- 3) le CAMO ou le CAO visé au point 2) est agréé conformément à l'annexe II (partie 145) ou conformément à la sous-partie F de la présente annexe (partie M), ou en tant que CAO disposant de prérogatives d'entretien, ou que ce CAMO ou CAO a conclu un contrat écrit avec des organismes agréés conformément à l'annexe II (partie 145) ou conformément à la sous-partie F de la présente annexe (partie M) ou à l'annexe V *quinquies* (partie CAO), et disposant de prérogatives d'entretien.

**▼ M8**

- i) Pour les aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes non inclus aux points e) et h), ou utilisés pour des exploitations limitées, le propriétaire doit s'assurer que, lors de tout vol, les conditions énoncées au point a) sont remplies. À cette fin, le propriétaire doit:

1) confier les tâches de maintien de navigabilité visées au point M.A.301 à un CAMO ou un CAO sur la base d'un contrat écrit conclu conformément à l'appendice I; ou

2) effectuer ces tâches lui-même; ou

▼ M8

- 3) effectuer ces tâches lui-même, à l'exception des tâches d'élaboration d'un programme d'entretien de l'aéronef et d'organisation de l'approbation dudit programme, uniquement si ces tâches sont exécutées par un CAMO ou un CAO sur la base d'un contrat restreint conclu conformément au point M.A.302.

▼ M2

- j) Le propriétaire/exploitant s'assure que toute personne habilitée par l'autorité compétente a accès à l'ensemble de ses installations, aéronefs ou documents, en relation avec ses activités, y compris toute activité sous-traitée, afin de déterminer la conformité avec la présente partie.

▼ M8

- k) Lorsqu'un aéronef figurant sur un certificat de transporteur aérien est utilisé pour des opérations non commerciales ou des opérations spécialisées conformément au point ORO.GEN.310 de l'annexe III ou au point NCO.GEN.104 de l'annexe VII du règlement (UE) n° 965/2012, l'exploitant veille à ce que les tâches associées au maintien de la navigabilité soient effectuées par le CAMO agréé conformément à l'annexe V *quater* (partie CAMO) ou à la sous-partie G de la présente annexe (partie M) ou par l'organisme chargé de tâches combinées de navigabilité («CAO», combined airworthiness organisation) agréé conformément à l'annexe V *quinquies* (partie CAO), le cas échéant, du titulaire du certificat de transporteur aérien.

▼ M6▼ C2M.A.202 **Compte rendu d'événements**

- a) Sans préjudice des exigences en matière de compte rendu énoncées à l'annexe II (partie 145) et à l'annexe V *quater* (partie CAMO), une personne ou un organisme responsable conformément au point M.A.201 doit rendre compte de tout état d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef compromettant la sécurité du vol:
- 1) à l'autorité compétente désignée par l'État membre d'immatriculation de l'aéronef et, si l'État membre de l'exploitant est différent de l'État membre d'immatriculation, à l'autorité compétente désignée par l'État membre de l'exploitant;
  - 2) à l'organisme responsable de la conception de type ou de la conception de type supplémentaire.
- b) Les comptes rendus visés au point a) doivent être établis de la manière déterminée par l'autorité compétente visée au point a) et contenir toutes les informations pertinentes relatives à la situation connue de la personne ou de l'organisme qui fait le compte rendu.
- c) Lorsque l'entretien ou l'examen de navigabilité de l'aéronef est effectué sur la base d'un contrat écrit, la personne ou l'organisme responsable de ces activités doit également rendre compte de toute situation visée au point a) au propriétaire et à l'exploitant de l'aéronef et, s'ils sont différents, au CAMO ou CAO concerné.
- d) La personne ou l'organisme doit transmettre les comptes rendus visés aux points a) et c) dès que possible, et en tout état de cause dans les 72 heures après que la personne ou l'organisme a identifié la situation faisant l'objet du compte rendu, sauf à en être empêché(e) par des circonstances exceptionnelles.
- e) La personne ou l'organisme de formation doit transmettre un compte rendu de suivi, reprenant en détail les mesures que cette personne ou cet organisme entend prendre pour empêcher la survenance d'événements similaires à l'avenir, et ce dès que ces mesures ont été définies. Le compte rendu de suivi doit être transmis sous une forme et selon une procédure établies par l'autorité compétente.

**▼B**

## SOUS-PARTIE C

*MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ***▼M6****▼C2****M.A.301 Tâches du maintien de la navigabilité**

Le maintien de la navigabilité d'un aéronef et le bon fonctionnement des équipements opérationnels et de secours doivent être assurés par:

- a) l'exécution de visites pré-vol;
- b) la remise aux normes conformément aux données indiquées au point M.A.304 et/ou au point M.A.401, selon le cas, de tout défaut et dommage affectant la sécurité de l'exploitation, prenant en compte la liste minimale d'équipements et la liste des dérogations de configuration, dès lors qu'elles existent;
- c) la réalisation de tous les travaux d'entretien, conformément au programme d'entretien de l'aéronef visé au point M.A.302;
- d) la validation de tous les travaux d'entretien exécutés, conformément à la sous-partie H;
- e) l'analyse de l'efficacité du programme d'entretien de l'aéronef approuvé visé au point M.A.302 pour tous les aéronefs motorisés complexes ou les aéronefs utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008;
- f) l'exécution de toute:
  - 1) consigne de navigabilité applicable;
  - 2) consigne opérationnelle applicable ayant une incidence sur le maintien de la navigabilité;
  - 3) exigence applicable relative au maintien de la navigabilité établie par l'Agence;
  - 4) mesure applicable exigée par l'autorité compétente en réaction immédiate à un problème de sécurité;
- g) la réalisation des modifications et réparations conformément au point M.A.304;
- h) la remise au pilote commandant de bord, ou, dans le cas de transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, à l'exploitant, du devis de masse et centrage correspondant à la configuration actuelle de l'aéronef;
- i) des vols de contrôle de maintenance si nécessaire.

**M.A.302 Programme d'entretien de l'aéronef**

- a) L'entretien de chaque aéronef doit être organisé conformément au programme d'entretien de l'aéronef.
- b) L'autorité compétente doit approuver le programme d'entretien de l'aéronef et toutes les modifications ultérieures.
- c) ► **M8** Lorsque le maintien de la navigabilité d'un aéronef est géré par un CAMO ou un CAO, ou lorsqu'il existe un contrat restreint entre le propriétaire et un CAMO ou un CAO, conclu conformément au point M.A.201 i) 3), le programme d'entretien de l'aéronef et ses modifications peuvent être approuvés au moyen d'une procédure d'approbation indirecte.

**▼ C2**

Dans ce cas, la procédure d'approbation indirecte doit être établie par le CAMO ou le CAO concerné dans le cadre des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité («CAME») visées au point CAMO.A.300 de l'annexe V *quater* ou au point M.A.704 de la présente annexe ou dans le cadre des spécifications relatives aux tâches combinées de navigabilité (ci-après «CAE») visées au point CAO.A.025 de l'annexe V *quinquies*, et elle doit être approuvée par l'autorité compétente responsable de ce CAMO ou CAO. ◀

La procédure d'approbation indirecte est appliquée uniquement si le CAMO ou le CAO concerné est sous la supervision de l'État membre d'immatriculation de l'aéronef, à moins qu'un contrat écrit n'ait été conclu conformément au point 3) du point M.1 transférant la responsabilité de l'approbation du programme d'entretien de l'aéronef à l'autorité compétente responsable du CAMO ou du CAO.

**▼ M14**

d) Le programme d'entretien de l'aéronef doit être conforme:

- 1) aux instructions fournies par l'autorité compétente;
- 2) aux instructions de maintien de la navigabilité:
  - i) fournies par les titulaires du certificat de type, du certificat de type restreint, du certificat de type supplémentaire, de l'agrément de conception de réparation majeure, de l'autorisation ETSO ou par le déclarant d'une déclaration de conformité de la conception ou par le titulaire de tout autre agrément pertinent délivré en vertu de l'annexe I (Partie 21) ou, selon le cas, de l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012;
  - ii) contenues dans les spécifications de certification visées au point 21.A.90B ou 21.A.431B de l'annexe I (Partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012, le cas échéant;
  - iii) contenues dans les spécifications de certification visées au point 21L.A.62, 21L.A.102, 21L.A.202 ou 21L.A.222 de l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012, le cas échéant.

**▼ M6****▼ C2**

- e) Par dérogation au point d), le propriétaire ou l'organisme qui gère le maintien de la navigabilité de l'aéronef peut s'écarter de l'instruction visée au point d) 2) et proposer d'augmenter la fréquence des tâches prévues dans le programme d'entretien de l'aéronef, sur la base des données recueillies lors des réexamens nécessaires effectués conformément au point h). Le recours à la procédure d'approbation indirecte n'est pas permis en cas d'augmentation de la fréquence des tâches liées à la sécurité. Le propriétaire ou l'organisme qui gère le maintien de la navigabilité de l'aéronef peut également proposer des instructions complémentaires à ajouter au programme d'entretien de l'aéronef.
- f) Le programme d'entretien de l'aéronef doit détailler l'ensemble des travaux d'entretien à effectuer, y compris leur fréquence, ainsi que toutes tâches particulières propres au type et à la spécificité des exploitations.
- g) Pour les aéronefs motorisés complexes, lorsque le programme d'entretien de l'aéronef est fondé sur la logique de groupe directeur d'entretien ou sur un contrôle de l'état de l'appareil, le programme d'entretien de l'aéronef doit inclure un programme de fiabilité.



**▼ M14**

- h) Le programme d'entretien de l'aéronef doit faire l'objet de réexamens périodiques et être modifié en conséquence si nécessaire. Ces réexamens doivent permettre de s'assurer que le programme d'entretien de l'aéronef est à jour et reste valable compte tenu de l'expérience d'exploitation et des instructions de l'autorité compétente, tout en tenant compte des instructions d'entretien nouvelles ou modifiées énoncées par les titulaires du certificat de type et du certificat de type supplémentaire, par le déclarant d'une déclaration de conformité de la conception et par tout autre organisme qui publie ce type de données conformément à l'annexe I (Partie 21) ou, selon le cas, à l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012.

**▼ B****M.A.303 Consignes de navigabilité**

Toute consigne de navigabilité applicable doit être effectuée selon les exigences de la présente consigne de navigabilité, sauf disposition contraire de l'Agence.

**▼ M14****M.A.304 Données de modifications et réparations**

Une personne ou un organisme qui répare un aéronef ou un élément d'aéronef doit procéder à l'évaluation des dommages éventuels. Les modifications et réparations sont effectuées à l'aide, selon le cas, des données suivantes:

- a) données approuvées par l'Agence;
- b) données approuvées par un organisme de conception conforme à l'annexe I (Partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012;
- c) données contenues dans les exigences visées au point 21.A.90B ou 21.A.431B de l'annexe I (Partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012;
- d) données contenues dans les exigences visées au point 21L.A.62, 21L.A.102, 21L.A.202 ou 21L.A.222 de l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012;
- e) données déclarées par le déclarant d'une déclaration de conformité de la conception conforme à l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012.

**▼ M6****▼ C2****M.A.305 Système d'enregistrement du maintien de navigabilité des aéronefs**

- a) À l'issue de tout entretien, le certificat de remise en service (ci-après «CRS») d'aéronef requis par le point M.A.801 ou le point 145.A.50, selon le cas, doit être inscrit dans le système d'enregistrement du maintien de navigabilité des aéronefs dès que possible, et au plus tard 30 jours après la fin de toute tâche d'entretien.
- b) Le système d'enregistrement du maintien de navigabilité des aéronefs doit contenir:
  - 1. la date d'inscription, le cumul du temps de vol total dans le paramètre applicable pour l'aéronef, le ou les moteurs et/ou l'hélice ou les hélices;
  - 2. les enregistrements de maintien de navigabilité de l'aéronef décrits aux points c) et d) ci-dessous, ainsi que les enregistrements des travaux d'entretien détaillés à l'appui décrits au point e) ci-dessous;
  - 3. si requis par le point M.A.306, le compte rendu matériel de l'aéronef.

**▼ C2**

- c) Les enregistrements du maintien de navigabilité de l'aéronef doivent comprendre le devis de masse et centrage actuel et l'état en cours:
1. des consignes de navigabilité applicables et des mesures prescrites par l'autorité compétente en réaction immédiate à un problème de sécurité;
  2. des modifications et réparations;
  3. de la conformité avec le programme d'entretien de l'aéronef;
  4. des tâches d'entretien reportées et de la rectification reportée des défauts.
- d) Les enregistrements du maintien de navigabilité de l'aéronef doivent comprendre l'état en cours des composants:
1. des pièces à durée de vie limitée, y compris la durée de vie cumulée de chaque pièce affectée par rapport au paramètre de limitation de navigabilité applicable; et
  2. des éléments d'aéronef autocontrôlés dans le temps, y compris la durée de vie cumulée des éléments d'aéronef affectés dans le paramètre applicable, depuis la dernière intervention d'entretien programmée spécifiée dans le programme d'entretien de l'aéronef.
- e) Le propriétaire ou l'exploitant doit mettre en place un système pour conserver les documents et données suivants sous une forme acceptable pour l'autorité compétente et pour les périodes spécifiées ci-dessous:
1. le système de compte rendu matériel d'aéronef: le compte rendu matériel ou autres données équivalentes quant à leur objet et à leur degré de précision couvrant la période de trente-six mois précédant la dernière inscription;
  2. le CRS et les enregistrements des travaux d'entretien détaillés:
    - i) démontrant la conformité avec les consignes de navigabilité applicables et les mesures prescrites par l'autorité compétente en réaction immédiate à un problème de sécurité concernant l'aéronef, le ou les moteurs et/ou l'hélice ou les hélices et les éléments installés sur ceux-ci, selon le cas, jusqu'à ce que les informations qu'ils contiennent soient remplacées par de nouvelles informations équivalentes quant à leur objet et à leur degré de précision, mais couvrant une période d'au moins trente-six mois;
    - ii) démontrant la conformité avec les données applicables conformément au point M.A.304, s'agissant des modifications et réparations en cours d'exécution sur l'aéronef, le ou les moteurs, l'hélice ou les hélices et tout élément d'aéronef soumis à des limitations de navigabilité; ainsi que
    - iii) de tous les travaux d'entretien programmés ou autres travaux d'entretien requis pour le maintien de la navigabilité de l'aéronef, le ou les moteurs, l'hélice ou les hélices, selon le cas, jusqu'à ce que les informations qu'ils contiennent soient remplacées par de nouvelles informations équivalentes quant à leur objet et à leur degré de précision, mais couvrant une période d'au moins trente-six mois;

**▼ M14**

3. les données propres à certains éléments d'aéronef:
  - i) un enregistrement de l'historique des temps de vol pour chaque pièce à durée de vie limitée sur la base duquel l'état en cours de la conformité avec les limitations de navigabilité est déterminé;

▼ M14

- ii) le CRS et les enregistrements des travaux d'entretien détaillés pour la dernière réalisation de tout entretien programmé et de tout entretien ultérieur non programmé de l'ensemble des pièces à durée de vie limitée et des éléments d'aéronef autocontrôlés dans le temps jusqu'à ce que l'entretien programmé soit remplacé par un autre entretien programmé équivalent quant à son objet et à son degré de précision, mais couvrant une période d'au moins trente-six mois;
- iii) le CRS et la déclaration d'acceptation du propriétaire pour tout élément d'aéronef installé sur un aéronef ELA2 sans formulaire 1 de l'AESA, conformément au point 21.A.307 b), point 2), de l'annexe I (Partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012, mais couvrant une période d'au moins trente-six mois;
- iv) le CRS et la déclaration d'acceptation du propriétaire pour tout élément d'aéronef installé sur un aéronef sans formulaire 1 de l'AESA, conformément au point 21L.A.193 b), point 2, de l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012, mais couvrant une période d'au moins trente-six mois;

▼ M6▼ C2

4. Périodes d'archivage lorsque l'aéronef a été définitivement retiré du service:
- i) les données requises au point b) 1) du point M.A.305 en ce qui concerne l'aéronef, le ou les moteurs, et l'hélice ou les hélices, qui doivent être conservées pendant au moins douze mois;
  - ii) les derniers états et comptes rendus effectifs visés aux points c) et d) du point M.A.305, qui doivent être conservés pendant au moins douze mois; et
  - iii) le ou les CRS et les enregistrements des travaux d'entretien détaillés les plus récents visés aux points e) 2) ii) et e) 3) i) du point M.A.305, qui doivent être conservés pendant au moins douze mois.
- f) La personne ou l'organisme responsable de la gestion des tâches de maintien de la navigabilité en application du point M.A.201 doit respecter les exigences relatives au système d'enregistrement du maintien de navigabilité des aéronefs et présenter les enregistrements à l'autorité compétente sur demande.
- g) Toutes les inscriptions saisies dans le système d'enregistrement du maintien de navigabilité des aéronefs doivent être claires et exactes. Lorsqu'il est nécessaire de corriger une inscription, la correction doit être effectuée de manière à laisser voir clairement l'inscription originale.

▼ M2**M.A.306 Système de compte rendu matériel d'aéronef**▼ M6▼ C2

- a) Outre les exigences du point M.A.305, en cas de transport aérien commercial, d'exploitations commerciales spécialisées et d'exploitations des ATO ou DTO à visée commerciale, l'exploitant doit utiliser un système de compte rendu matériel d'aéronef contenant les informations suivantes pour chaque aéronef:

**▼ M2**

1. informations relatives à chaque vol afin de garantir la continuité de la sécurité des vols, et
2. le certificat de remise en service de l'aéronef en cours de validité, et
3. l'attestation d'entretien en cours de validité, indiquant l'état d'entretien de l'aéronef quant aux travaux programmés et aux travaux différés qui sont dus, à moins que l'autorité compétente ne donne son accord pour que l'attestation d'entretien soit conservée ailleurs, et
4. la liste de toutes les rectifications de défauts à exécuter et reportées qui affectent l'exploitation de l'aéronef; et
5. toutes les recommandations nécessaires concernant les accords d'assistance à l'entretien.

**▼ M8**

- b) La configuration initiale du système de compte rendu matériel d'aéronef doit être approuvée par l'autorité compétente visée au point CAMO.A.105 de l'annexe V *quater* (partie CAMO) ou au point M.1 de la présente annexe (partie M) ou au point CAO.1 1) de l'annexe V *quinquies* (partie CAO), selon le cas. Toute modification apportée ultérieurement à ce système doit être gérée conformément au point CAMO.A.300 c) ou aux points M.A.704 b) et c) ou au point CAO.A.025 c).

**▼ M6****▼ C2****▼ B****M.A.307 Transfert des enregistrements de maintien de navigabilité d'aéronef****▼ M6****▼ C2**

- a) Lorsqu'un aéronef est transféré définitivement d'un propriétaire ou d'un exploitant à un autre, le propriétaire ou l'exploitant qui le transfère doit s'assurer que les enregistrements de maintien de navigabilité visés au point M.A.305 et, le cas échéant, le système de compte rendu matériel visé au point M.A.306, sont également transférés.
- b) Lorsque le propriétaire sous-traite les tâches associées au maintien de la navigabilité à un CAMO ou un CAO, il doit s'assurer que les enregistrements de maintien de navigabilité visés au point M.A.305 sont transférés à cet organisme sous-traitant.
- c) Les périodes de conservation des enregistrements énoncées au point e) du point M.A.305 continuent de s'appliquer au nouveau propriétaire, au nouvel exploitant, au nouveau CAMO ou au nouveau CAO.

**▼ B****SOUS-PARTIE D****NORMES D'ENTRETIEN****M.A.401 Données d'entretien****▼ M14**

- b) Aux fins de la présente annexe, les données d'entretien applicables désignent:
  - 1) toute exigence, procédure, norme ou information applicable délivrée par l'autorité compétente ou par l'Agence;

**▼ M14**

- 2) toute consigne de navigabilité applicable;
- 3) les instructions applicables pour le maintien de la navigabilité et autres instructions d'entretien délivrées par le titulaire du certificat de type, par le titulaire du certificat de type supplémentaire, par le déclarant d'une déclaration de conformité de la conception et par tout autre organisme qui publie ce type de données conformément à l'annexe I (Partie 21) ou, selon le cas, à l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012;
- 4) pour les éléments dont l'installation est approuvée par le titulaire de l'agrément de conception ou le déclarant d'une déclaration de conformité de la conception, les instructions d'entretien applicables publiées par les fabricants d'éléments d'aéronef et acceptables pour le titulaire de l'agrément de conception ou le déclarant d'une déclaration de conformité de la conception;
- 5) toute donnée applicable délivrée conformément au point 145.A.45 d).

**▼ B**

- c) La personne ou l'organisme entretenant un aéronef doit s'assurer que toutes les données d'entretien applicables sont à jour et utilisables immédiatement en cas de besoin. La personne ou l'organisme doit établir un système de cartes de travail ou de fiches de travail à utiliser et doit soit transcrire avec précision les données d'entretien sur ces cartes de travail ou sur ces fiches de travail soit établir des références précises sur la ou les tâches particulières comprises dans ces données d'entretien.

**▼ M2****M.A.402 Exécution de l'entretien**

Sauf pour l'entretien exécuté par un organisme de maintenance agréé conformément à l'annexe II (partie 145), tout personnel ou organisme exécutant des travaux d'entretien doit:

- a) être qualifié pour les tâches exécutées, conformément aux exigences de la présente partie;
- b) s'assurer que la zone dans laquelle l'entretien est effectué est bien organisée et propre en ce qui concerne la poussière et la contamination;
- c) suivre les méthodes, techniques, normes et instructions spécifiées dans les données d'entretien du point M.A.401;
- d) utiliser les outils, équipements et matériels spécifiés dans les données d'entretien du point M.A.401. Au besoin, les outils et les équipements seront contrôlés et étalonnés selon une norme reconnue officiellement;
- e) s'assurer que les travaux d'entretien sont effectués dans le respect des limites environnementales spécifiées dans les données d'entretien du point M.A.401;
- f) en cas de météo défavorable ou de longs travaux d'entretien, que des installations adaptées sont utilisées;
- g) s'assurer que le risque d'erreurs multiples durant les travaux d'entretien et le risque d'erreurs répétées dans des tâches de maintenance identiques sont minimisés;
- h) s'assurer qu'une méthode de détection des erreurs soit mise en œuvre après l'exécution de toute tâche critique de maintenance; et

**▼ M2**

- i) à l'issue de tout entretien, effectuer une vérification générale pour s'assurer qu'il ne reste pas dans l'aéronef ou l'élément d'aéronef d'outils d'équipements ou d'autres pièces et matériels étrangers, et que tous les panneaux d'accès déposés ont été réinstallés

**▼ B****M.A.403 Défauts d'aéronefs**

- a) Tout défaut d'aéronef portant gravement atteinte à la sécurité du vol doit être rectifié avant tout autre vol.

**▼ M12**

- b) Seul le personnel de certification visé au point M.A.801 b) 1) ou à la sous-partie F de la présente annexe ou à l'annexe II (partie 145) ou à l'annexe V *quinquies* (partie CAO), ou la personne autorisée conformément au point M.A.801 c) de la présente annexe, peut décider, en utilisant les données d'entretien visées au point M.A.401 de la présente annexe, si un défaut d'aéronef compromet gravement la sécurité du vol et, par conséquent, décider du moment et de la manière dont l'action de correction doit être entreprise avant tout vol et quelle action corrective peut être reportée. Toutefois, cela ne s'applique pas lorsque la liste minimale des équipements est utilisée par le pilote ou par les personnels de certification.
- c) Tout défaut d'aéronef qui ne porterait pas gravement atteinte à la sécurité du vol doit être rectifié dès que possible, après identification de la date de ce défaut et dans les limites spécifiées dans les données d'entretien ou sur la liste minimale des équipements.

**▼ M6****▼ C2**

- d) Tout défaut qui n'est pas rectifié avant le vol doit être enregistré dans le système d'enregistrement du maintien de navigabilité des aéronefs visé au point M.A.305 ou, le cas échéant, dans le système de compte rendu matériel d'aéronef visé au point M.A.306.

**▼ B****SOUS-PARTIE E****ÉLÉMENTS D'AÉRONEF****▼ M5****M.A.501 Classification et installation**

- a) Tous les éléments d'aéronef doivent être classés dans les catégories suivantes:

**▼ M14**

- (1) Éléments d'aéronef qui sont dans un état satisfaisant et mis en service avec un formulaire 1 de l'AESA ou équivalent, et marqués conformément à la sous-partie Q de l'annexe I (Partie 21) ou, selon le cas, à l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012, sauf indication contraire du point 21.A.307 de l'annexe I (Partie 21) ou du point 21L.A.193 de l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012 ou de la présente annexe (Partie M) ou de l'annexe V *quinquies* (Partie CAO).

**▼ M5**

- (2) Éléments d'aéronef inaptes au service qui doivent être entretenus conformément au présent règlement.

**▼ M6****▼ C2**

- (3) Éléments d'aéronefs classés comme irrécupérables parce qu'ils ont atteint leur limite de vie obligatoire ou présentent un défaut non réparable.

**▼ M5**

- (4) Pièces standard utilisées sur un aéronef, un moteur, une hélice ou tout autre élément d'aéronef lorsqu'elles sont spécifiées dans les données d'entretien et accompagnées d'une attestation de conformité à la norme applicable.
- (5) Matériaux, comprenant les matières premières et consommables, utilisés au cours de l'entretien lorsque l'organisme s'est assuré qu'ils répondent aux spécifications requises et ont une traçabilité appropriée. Tous les matériaux doivent être accompagnés d'une documentation spécifique et contenant une déclaration de conformité aux spécifications ainsi que l'indication du fabricant et du fournisseur.
- b) Les éléments d'aéronef, les pièces standard et les matériaux ne doivent être installés sur un aéronef ou un élément d'aéronef que s'ils sont dans un état satisfaisant, s'ils appartiennent à l'une des catégories énumérées au point a) et si les données d'entretien applicables indiquent l'élément, la pièce standard ou le matériau spécifiques.

**▼ M15****M.A.502 Entretien des éléments d'aéronef****▼ M14**

- a) L'entretien des éléments d'aéronef autres que les éléments visés au point 21.A.307 b), points 2) à 6), de l'annexe I (Partie 21) ou, selon le cas, au point 21L.A.193 b), points 2 à 6, de l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012 doit être effectué par des organismes de maintenance agréés conformément à la sous-partie F de la présente annexe ou à l'annexe II (Partie 145) ou à l'annexe V *quinquies* (Partie CAO), selon le cas.

**▼ M15**

- b) Par dérogation au point a), lorsqu'un élément est installé sur l'aéronef, l'entretien de cet élément peut être effectué par un organisme de maintenance d'aéronefs agréé conformément à la sous-partie F de la présente annexe ou à l'annexe II (partie 145) ou à l'annexe V *quinquies* (partie CAO) ou par le personnel chargé de la certification visé au point b) 1 du point M.A.801 de la présente annexe. Cet entretien doit être effectué conformément aux données d'entretien de l'aéronef ou conformément aux données d'entretien des éléments d'aéronef si cela est convenu avec l'autorité compétente. Cet organisme de maintenance d'aéronefs ou le personnel chargé de la certification peut retirer temporairement l'élément à des fins d'entretien si cela est nécessaire afin de faciliter l'accès à l'élément, sauf lorsque ce retrait rend nécessaires d'autres travaux d'entretien. L'entretien des éléments effectué conformément au présent point ne permet pas la délivrance d'un formulaire 1 de l'AESA et est soumis aux exigences relatives à la mise en service d'un aéronef énoncées au point M.A.801 de la présente annexe.
- c) Par dérogation au point a), lorsqu'un élément est installé sur le moteur ou un groupe auxiliaire de bord (auxiliary power unit, ci-après "APU"), l'entretien de cet élément peut être effectué par un organisme de maintenance de moteurs agréé conformément à la sous-partie F de la présente annexe, ou à l'annexe II (partie 145), ou à l'annexe V *quinquies* (partie CAO). Cet entretien doit être effectué conformément aux données d'entretien du moteur ou de l'APU ou conformément aux données d'entretien des éléments d'aéronef si cela est convenu avec l'autorité compétente. Un tel organisme de maintenance de moteurs peut retirer temporairement l'élément à des fins d'entretien si cela est nécessaire afin de faciliter l'accès à l'élément, sauf lorsque ce retrait rend nécessaires d'autres travaux d'entretien.

▼ M14

- d) L'entretien des éléments d'aéronef visés au point 21.A.307 b), point 2), de l'annexe I (Partie 21) ou au point 21L.A.193 b), point 2, de l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012, lorsque l'élément d'aéronef est installé sur l'aéronef ou est retiré temporairement pour en faciliter l'accès, doit être effectué par un organisme de maintenance d'aéronefs agréé conformément à la sous-partie F de la présente annexe ou à l'annexe II (Partie 145) ou à l'annexe V *quinquies* (Partie CAO), selon le cas, par le personnel chargé de la certification visé au point M.A.801 b), point 1), ou par le pilote-proprétaire visé au point M.A.801 b), point 2). L'entretien des éléments effectué conformément au présent point ne permet pas la délivrance d'un formulaire 1 de l'AESA et est soumis aux exigences relatives à la mise en service d'un aéronef énoncées au point M.A.801.

▼ M15

- e) L'entretien des éléments d'aéronef visés au point 21.A.307 b), points 3) à 6), de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012 ou au point 21L.A.193 b), points 3 à 6, de l'annexe Ib (partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012 doit être effectué par les organismes visés au point a) ou par toute personne ou tout organisme, la mise en service étant accompagnée d'une "déclaration d'entretien effectué" délivrée par la personne ou l'organisme qui a procédé à l'entretien. La "déclaration d'entretien effectué" contient au moins une description élémentaire de l'entretien effectué, la date à laquelle cet entretien a été achevé et l'identification de l'organisme ou de la personne qui la délivre. Elle est considérée comme un enregistrement de travaux d'entretien et est réputée équivalente à un formulaire 1 de l'AESA en ce qui concerne l'élément faisant l'objet de l'entretien.

▼ M6▼ C2

**M.A.503 Pièces à durée de vie limitée et éléments d'aéronefs autocontrôlés dans le temps**

▼ M8

- a) Les pièces à durée de vie limitée et les éléments d'aéronef autocontrôlés dans le temps installés ne doivent pas excéder la limite approuvée indiquée dans le programme d'entretien de l'aéronef et les consignes de navigabilité, sous réserve des dispositions du point M.A.504 b).

▼ M6▼ C2

- b) À l'expiration de la limite approuvée, l'élément d'aéronef doit être retiré de l'aéronef à des fins d'entretien ou, s'il s'agit d'une pièce à durée de vie limitée, à des fins de mise au rebut.

▼ M5

**M.A.504 Isolation des éléments d'aéronef**

- a) Les éléments d'aéronef inaptes au service et irrécupérables doivent être isolés des éléments, pièces standard et matériaux aptes au service.

▼ M6▼ C2

- b) Les éléments d'aéronef irrécupérables ne sont pas autorisés à réintégrer le système d'approvisionnement en éléments, à moins que la limite de vie obligatoire n'ait été prolongée ou qu'une solution de réparation n'ait été approuvée conformément au règlement (UE) n° 748/2012.



**▼ B**

## SOUS-PARTIE F

*ORGANISME DE MAINTENANCE***▼ M2****M.A.601 Champ d'application**

La présente sous-partie établit les conditions à remplir par un organisme pour la délivrance ou le maintien des agréments d'entretien d'aéronefs et/ou d'éléments d'aéronef autres que des aéronefs motorisés complexes et des éléments à y installer non utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008.

**▼ B****M.A.602 Demande**

Une demande de délivrance ou de modification d'agrément d'organisme de maintenance doit être effectuée au moyen d'un formulaire et selon une procédure établis par l'autorité compétente.

**M.A.603 Domaines couverts par l'agrément****▼ M6****▼ C2**

- a) Un organisme participant à des activités relevant de la présente sous-partie ne doit pas exercer ses activités sans avoir été agréé par l'autorité compétente. À cette fin, l'autorité compétente doit utiliser le modèle figurant à l'appendice V.
- b) Le domaine des travaux soumis à agrément doit être défini dans le manuel de l'organisme de maintenance conformément au point M.A.604. Les classes et catégories à utiliser aux fins de l'agrément des organismes de maintenance sont reprises à l'appendice IV de la présente partie.

**▼ B**

- c) Un organisme de maintenance agréé peut fabriquer, conformément aux données d'entretien, une gamme limitée de pièces utilisables dans un programme de travail suivi dans ses propres installations, comme indiqué dans le manuel d'organisme de maintenance.

**M.A.604 Manuel d'organisme de maintenance**

- a) L'organisme de maintenance doit fournir un manuel contenant au moins les informations suivantes:

**▼ M6****▼ C2**

1. une attestation signée par le dirigeant responsable conformément au point a) du point M.A.606, qui confirme que l'organisme réalisera en tout temps ses activités conformément aux exigences de la présente annexe (partie M) ou de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, et au manuel;

**▼ B**

2. le domaine d'application de l'organisme, et
3. les titres et noms des personnes mentionnées dans le point M.A.606(b), et
4. un organigramme montrant les chaînes de responsabilités associées entre les personnes mentionnées dans le point M.A.606(b), et

**▼ M8**

5. une liste du personnel de certification et, le cas échéant, du personnel d'examen de navigabilité, avec le champ d'application de leur agrément, et

**▼ M1**

6. une liste des lieux où est effectué l'entretien, ainsi qu'une description générale des installations, et

**▼B**

7. des procédures spécifiant comment l'organisme de maintenance garantit une mise en conformité avec la présente partie, et
  8. les procédures de modification du manuel de l'organisme de maintenance.
- b) Le manuel de l'organisme de maintenance et ses amendements doivent être approuvés par l'autorité compétente.
  - c) Nonobstant le point b), des amendements mineurs au manuel peuvent être agréés par une procédure (ci-après nommé agrément indirect).

**M.A.605 Locaux**

L'organisme doit s'assurer que:

- a) Les locaux sont adaptés à tous les travaux prévus et que les ateliers et halls spécialisés sont cloisonnés comme il convient, afin d'assurer une protection contre la contamination et l'environnement.
- b) Les bureaux sont disponibles pour la gestion du travail programmé, y compris en particulier pour la réalisation des enregistrements des travaux d'entretien.
- c) Des locaux de stockage sûrs sont fournis pour les pièces, les équipements, les outillages et les matériels. Les conditions de stockage doivent assurer l'isolation des éléments et matériels d'aéronef en état de fonctionnement, et des matériels, équipements et outillages inutilisables. Les conditions de stockage doivent être conformes aux instructions des fabricants et l'accès doit être limité au personnel habilité.

**M.A.606 Exigences en matière de personnel**

- a) L'organisme doit désigner un dirigeant responsable qui détient les droits statutaires pour assurer que tous les travaux d'entretien exigés par le client peuvent être financés et effectués selon la norme exigée par la présente partie.
- b) Une personne ou un groupe de personnes doit être nommé(e); il lui incombera de s'assurer que l'organisme est toujours conforme à la présente sous-partie. Cette personne ou ce groupe de personnes doit en dernier ressort rendre compte au dirigeant responsable.
- c) Toutes les personnes visées au point b) doivent pouvoir démontrer qu'elles possèdent des connaissances appropriées, un passé et une expérience satisfaisante dans le domaine de l'entretien d'aéronefs et/ou d'éléments d'aéronef.
- d) L'organisme doit employer du personnel qualifié pour le travail normalement prévu par contrat. L'emploi temporaire de personnel sous-traitant est permis dans le cas d'un travail plus important que prévu et uniquement pour le personnel ne délivrant pas de certificat de remise en service.

**▼ M8**

- e) Les qualifications de tout le personnel participant aux tâches d'entretien et aux examens de navigabilité doivent être démontrées et consignées.

**▼ B**

- f) Le personnel qui effectue des tâches spécialisées comme le soudage, les essais/le contrôle non destructif autre que le contraste des couleurs, doit être qualifié conformément à une norme reconnue officiellement.

**▼ M5**

- g) L'organisme de maintenance doit employer suffisamment de personnels de certification pour délivrer les certificats de remise en service d'aéronef et d'éléments d'aéronef prévus aux points M.A.612 et M.A.613. Les personnels doivent satisfaire aux exigences suivantes:

1. l'annexe III (partie 66) dans le cas d'aéronefs;
2. l'article 5, paragraphe 6, du présent règlement dans le cas d'éléments d'aéronef.

**▼ B**

- h) Par dérogation au point g), l'organisme peut recourir à un personnel de certification qualifié conformément aux dispositions ci-dessous, lorsqu'il fournit une assistance à l'entretien aux exploitants qui ont des activités commerciales, sous réserve des procédures appropriées qui doivent être approuvées selon le manuel de l'organisme:

- 1) pour une consigne de navigabilité prévol répétitive qui atteste de façon spécifique que l'équipage peut exécuter cette consigne de navigabilité, l'organisme peut délivrer une habilitation de personnel de certification limitée au commandant de bord sur la base de la licence détenue par l'équipage, à condition que l'organisme vérifie qu'une formation pratique suffisante a été dispensée afin de s'assurer que cette personne peut appliquer la consigne de navigabilité selon la norme requise;
- 2) dans le cas d'un aéronef fonctionnant en dehors d'un endroit où une assistance est fournie, l'organisme peut délivrer une habilitation de personnel de certification limitée au commandant de bord, sous réserve que l'organisme vérifie qu'une formation pratique suffisante a été dispensée afin de s'assurer que cette personne peut appliquer la consigne de navigabilité selon la norme requise.

**▼ M8**

- i) Si l'organisme effectue des examens de navigabilité et délivre le certificat d'examen de navigabilité correspondant pour un aéronef ELA1 qui n'est pas utilisé dans des exploitations commerciales conformément au point M.L.A.903 de l'annexe V *ter* (partie ML), il doit disposer de personnel d'examen de navigabilité qualifié et habilité, satisfaisant à l'ensemble des exigences suivantes:

1. être titulaire d'une habilitation de personnel de certification pour l'aéronef correspondant;

**▼ M8**

2. avoir au moins trois années d'expérience en tant que personnel de certification;
3. être indépendant du processus de gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef soumis à l'examen ou avoir une autorité globale concernant le processus de gestion du maintien de la navigabilité de l'ensemble de l'aéronef soumis à l'examen;
4. avoir pris connaissance de la sous-partie C de la présente annexe (partie M) ou de la sous-partie C de l'annexe V *ter* (partie ML);
5. avoir acquis une connaissance avérée des procédures de l'organisme de maintenance pertinentes pour l'examen de navigabilité et la délivrance du certificat d'examen de navigabilité;
6. avoir été formellement accepté par l'autorité compétente après avoir effectué un examen de navigabilité sous la supervision de l'autorité compétente ou sous la supervision du personnel d'examen de navigabilité de l'organisme, conformément à une procédure approuvée par l'autorité compétente;
7. avoir effectué au moins un examen de navigabilité au cours de la dernière période de douze mois.

**▼ M6****▼ C2****▼ M1****M.A.607 Personnels de certification et personnels d'examen de navigabilité****▼ B**

- a) Outre les dispositions du point M.A.606(g), le personnel chargé de la certification ne peut exercer ses prérogatives que si l'organisme s'est assuré que:

**▼ M6****▼ C2**

- 1) le personnel chargé de la certification peut démontrer qu'il satisfait aux exigences du point b) du point 66.A.20 de l'annexe III (partie 66) ou, si cette annexe le requiert, aux exigences du droit de l'État membre;

**▼ B**

- 2) ce personnel chargé de la certification a une bonne connaissance des aéronefs et/ou éléments d'aéronef à entretenir ainsi que des procédures associées établies par l'organisme.
- b) Dans les cas non prévus suivants, lorsqu'un aéronef est immobilisé au sol en un lieu autre que la base principale, où aucun personnel chargé de la certification qualifié n'est disponible, l'organisme titulaire du contrat d'entretien peut délivrer une habilitation de certification ponctuelle:
    - 1) à l'un de ses employés titulaires des qualifications de type sur aéronefs des mêmes technologie, construction et systèmes, ou
    - 2) à toute personne ayant au moins trois années d'expérience en matière d'entretien et titulaire d'une licence d'entretien aéronef OACI valide correspondante au type d'aéronef nécessitant une certification, sous réserve qu'il n'y ait aucun organisme convenablement agréé conformément à la présente partie à cet endroit et que l'organisme sous contrat obtienne et conserve des documents attestant que cette personne possède l'expérience et la licence requises.

**▼ B**

► **M1** Tous ces cas doivent être rapportés à l'autorité compétente dans un délai de sept jours à compter de la délivrance de cette autorisation de certification. ◀ L'organisme d'entretien agréé délivrant l'autorisation de certification ponctuelle doit s'assurer qu'un entretien pouvant ainsi affecter la sécurité du vol fera l'objet d'une deuxième vérification.

**▼ M1**

- c) L'organisme de maintenance agréé doit enregistrer tous les détails concernant les personnels de certification et des personnels d'examen de navigabilité et tenir à jour une liste de tous les personnels de certification et personnels d'examen de navigabilité, avec leur domaine d'habilitation au titre du manuel de l'organisme conformément au point M.A.604(a)5

**▼ B****M.A.608 Éléments d'aéronef, instruments et outillages**

- a) L'organisme doit:
1. détenir les instruments et outillages décrits dans les données d'entretien du point M.A.609 ou des équivalents vérifiés et répertoriés dans le manuel de l'organisme d'entretien, le cas échéant pour un entretien au jour le jour dans les limites de son domaine d'agrément, et
  2. démontrer qu'il a accès à tous les autres instruments et outillages utilisés uniquement occasionnellement.
- b) Les outillages et instruments doivent être contrôlés et étalonnés selon une norme reconnue officiellement. Les enregistrements de ces étalonnages et la norme utilisée doivent être conservés par l'organisme.

**▼ M5**

- c) L'organisme doit inspecter, classer et isoler d'une façon appropriée tous les éléments d'aéronef, pièces standard et matériaux entrants.

**▼ M6****▼ C2****M.A.609 Données d'entretien**

L'organisme de maintenance agréé doit détenir et utiliser les données d'entretien à jour applicables spécifiées au point M.A.401 de la présente annexe ou au point ML.A.401 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, lors de l'exécution de l'entretien, y compris les modifications et réparations. Toutefois, dans le cas de données d'entretien fournies par le client, l'organisme ne doit détenir et utiliser de telles données que lorsque le travail d'entretien est en cours.

**▼ B****M.A.610 Ordres de travaux d'entretien**

Avant d'entamer l'entretien, un ordre de travail écrit doit être signé entre l'organisme et l'organisme sollicitant l'entretien afin d'établir clairement les travaux d'entretien à effectuer.

**▼ M6****▼ C2****M.A.611 Normes d'entretien**

Tout l'entretien doit être effectué conformément aux exigences de la sous-partie D, section A, de la présente annexe, ou aux exigences de la sous-partie D, section A, de l'annexe V *ter* (partie ML), comme énoncé à l'article 3, paragraphe 1.

**▼ C2****M.A.612 Certificat de remise en service d'aéronef**

À l'issue de tous les travaux d'entretien d'aéronef exigés conformément à la présente sous-partie, un CRS d'aéronef doit être délivré conformément au point M.A.801 de la présente annexe ou au point ML.A.801 de l'annexe V *ter* (partie ML), comme énoncé à l'article 3, paragraphe 1.

**M.A.613 Certificat de remise en service d'éléments d'aéronef**

- a) Au terme de tous les travaux d'entretien d'éléments d'aéronef exigés conformément à la présente sous-partie, un CRS d'éléments d'aéronef doit être délivré conformément au point M.A.802 de la présente annexe ou au point ML.A.802 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas. Un formulaire 1 de l'AESA doit être délivré, sauf pour les éléments dont l'entretien répond aux exigences du point b) ou du point d) du point M.A.502, pour les éléments fabriqués conformément au point c) du point M.A.603 de la présente annexe, et pour les éléments visés par les dispositions du point ML.A.502 de l'annexe V *ter* (partie ML).
- b) Le document du CRS d'éléments d'aéronef, «formulaire 1 de l'AESA», peut être généré à partir d'un système informatique.

**▼ M1****M.A.614 Enregistrements des travaux d'entretien et d'examen de navigabilité****▼ M8**

- a) L'organisme de maintenance agréé doit enregistrer tous les détails du travail effectué. Les enregistrements nécessaires pour prouver que toutes les exigences ont été respectées pour la délivrance du certificat de remise en service, y compris les documents du sous-traitant pour la remise en service, et pour la délivrance de tout certificat d'examen de navigabilité, doivent être conservés.
- b) L'organisme de maintenance agréé doit fournir une copie de chaque certificat de remise en service au propriétaire ou à l'exploitant de l'aéronef, ainsi qu'une copie des enregistrements des travaux d'entretien détaillés concernant les travaux effectués et nécessaires pour démontrer la conformité au point M.A.305 de la présente annexe (partie M) ou au point ML.A.305 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas.

**▼ M1**

- c) L'organisme de maintenance agréé doit conserver une copie de tous les enregistrements des travaux d'entretien détaillés et de toutes les données d'entretien associées pendant une durée de trois ans à compter de la date de restitution par l'organisme de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef concerné par les travaux. ► **M8** De plus, il doit conserver une copie de tous les dossiers relatifs à la délivrance des certificats d'examen de navigabilité pendant une durée de trois ans à compter de leur date de délivrance et fournir une copie de ceux-ci au propriétaire de l'aéronef. ◀
  1. Les enregistrements visés sous le présent point doivent être stockés dans un endroit sûr pour les protéger des dommages, des altérations et du vol.
  2. Tout le matériel de sauvegarde informatique doit être stocké dans un endroit différent de celui contenant les données de travail dans un environnement garantissant qu'ils resteront en bon état.
  3. Lorsqu'un organisme de maintenance agréé cesse son activité, tous les enregistrements des travaux d'entretien conservés couvrant les trois dernières années doivent être remis au dernier propriétaire ou client de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef respectif ou stockés comme indiqué par l'autorité compétente.

**▼ M6****▼ C2****M.A.615 Prérogatives de l'organisme**

L'organisme de maintenance agréé conformément à la sous-partie F, section A, de la présente annexe, peut:

- a) effectuer des travaux d'entretien sur tout aéronef et/ou tout élément d'aéronef pour lequel il est agréé, aux lieux précisés sur le certificat d'agrément et dans le manuel de l'organisme de maintenance;
- b) organiser l'exécution de services spécialisés, sous le contrôle de l'organisme de maintenance, dans les locaux d'un autre organisme dûment qualifié, de la manière prévue dans le manuel de l'organisme de maintenance;
- c) entretenir tout aéronef ou élément d'aéronef pour lequel il est agréé, dans un endroit quelconque, dès lors que la nécessité d'un tel entretien découle soit de l'inaptitude au vol de l'aéronef, soit du besoin d'effectuer un entretien occasionnel, et sous réserve du respect des conditions définies dans le manuel de l'organisme de maintenance;
- d) délivrer des certificats de remise en service, à l'issue des travaux d'entretien, conformément au point M.A.612 ou au point M.A.613 de la présente annexe;
- e) s'il est spécifiquement agréé à cette fin pour un aéronef ELA1 qui n'est pas utilisé dans des exploitations commerciales, effectuer des examens de navigabilité et délivrer le certificat d'examen de navigabilité correspondant conformément aux conditions spécifiées au point ML.A.903 de l'annexe V *ter* (partie ML).

L'organisme ne doit procéder à l'entretien d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef pour lequel il est agréé que lorsque l'ensemble des installations, instruments, outillages, matériels, données d'entretien et personnels de certification nécessaires sont disponibles.

**▼ B****M.A.616 Bilan organisationnel**

Afin de s'assurer que l'organisme de maintenance agréé continue à répondre aux exigences de la présente sous-partie, il doit organiser régulièrement des bilans organisationnels.

**M.A.617 Modifications apportées à l'organisme de maintenance agréé**

Afin de permettre à l'autorité compétente de déterminer si la présente partie est toujours respectée, l'organisme de maintenance agréé doit l'informer de toute proposition relative aux modifications suivantes, avant que ces modifications n'aient lieu:

1. le nom de l'organisme;
2. le site de l'organisme;
3. d'autres sites où se situe l'organisme;
4. le dirigeant responsable;
5. l'une des personnes spécifiées dans le point M.A.606(b);

**▼ M1**

6. les installations, instruments, outils, matériels, procédures, étendue des travaux, les personnels de certification et personnels d'examen de navigabilité qui pourraient affecter l'agrément.

**▼ B**

Dans le cas de propositions de changements dans le personnel dont la direction ne serait pas avisée au préalable, ces changements doivent être notifiés le plus rapidement possible.

**▼ B****M.A.618 Maintien de la validité de l'agrément****▼ M11**

a) Un agrément reste valable jusqu'au 24 mars 2022, sous réserve que:

**▼ B**

1. l'organisme reste conforme à la présente partie, conformément aux dispositions relatives au traitement des constatations tel que spécifié dans le point M.A.619, et
2. l'autorité compétente ait accès à l'organisme pour déterminer si la présente partie est toujours respectée, et
3. l'agrément ne fasse pas l'objet d'une renonciation ou d'un retrait.

b) Après renonciation ou retrait, le certificat d'agrément doit être restitué à l'autorité compétente.

**M.A.619 Constatations****▼ M6****▼ C2**

a) Une constatation de niveau 1 correspond à un non-respect significatif des exigences de la présente annexe et de l'annexe V *ter* (partie ML) abaissant le niveau de sécurité et portant gravement atteinte à la sécurité du vol.

b) Une constatation de niveau 2 correspond à un non-respect des exigences de la présente annexe et de l'annexe V *ter* (partie ML) susceptible d'abaisser le niveau de sécurité et de porter atteinte à la sécurité du vol.

**▼ B**

c) Après réception d'une notification de constatations conformément au point M.B. 605, le titulaire de l'agrément d'organisme de maintenance doit définir un plan d'actions correctives et convaincre l'autorité que ces actions correctives sont satisfaisantes dans les délais fixés en accord avec l'autorité compétente.

**SOUS-PARTIE G*****ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ*****M.A.701 Domaine d'application**

La présente sous-partie établit les conditions de délivrance ou de maintien des agréments des organismes pour la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs.

**M.A.702 Demande**

Une demande de délivrance ou de modification d'agrément d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit être effectuée au moyen d'un formulaire et selon une procédure établis par l'autorité compétente.

**M.A.703 Domaines couverts par l'agrément**

a) L'agrément est indiqué sur un certificat inclus dans l'appendice VI délivré par l'autorité compétente.

**▼ M2**

b) Nonobstant le point a), pour les transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, l'agrément doit accompagner le certificat de transporteur aérien délivré par l'autorité compétente, pour l'aéronef exploité.

**▼ B**

c) Le domaine d'application pour lequel l'agrément est demandé est défini dans les spécifications de gestion du maintien de la navigabilité conformément au point M.A.704.



**▼ B****M.A.704 Spécifications de la gestion du maintien de la navigabilité**

- a) L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit fournir des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité contenant les informations suivantes:

**▼ M8**

1. une déclaration signée par le dirigeant responsable confirmant que l'organisme travaillera en permanence conformément à la présente annexe (partie M) et à l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas

**▼ B**

2. le domaine d'application de l'organisme, et
3. les titres et noms des personnes nommées conformément aux points M.A.706(a), M.A.706(c), M.A.706(d) et M.A.706(i), et
4. un organigramme montrant les chaînes de responsabilités entre toutes les personnes mentionnées aux points M.A.706 a), M.A.706 c), M.A.706 d) et M.A.706 i), et
5. une liste du personnel d'examen de navigabilité visé au point M.A.707 précisant, le cas échéant, les personnels habilités à délivrer des autorisations de vol conformément au point M.A.711 c), et
6. une description générale et l'emplacement des installations, et

**▼ M8**

7. les procédures précisant de quelle manière l'organisme veille à la conformité avec la présente annexe (partie M) et avec l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, et

**▼ B**

8. les procédures d'amendement des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité, et

**▼ M2**

9. la liste des programmes d'entretien des aéronefs agréés ou, pour les aéronefs qui ne sont pas utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, la liste des programmes d'entretien «généraux» ou «de référence».

**▼ B**

- b) Les spécifications de gestion du maintien de la navigabilité et leurs amendements doivent être approuvés par l'autorité compétente.
- c) Nonobstant le point b), des modifications mineures aux spécifications peuvent être approuvées de manière indirecte selon une procédure d'agrément indirect. La procédure d'agrément indirect doit définir les modifications mineures admissibles, être établie par l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité en application des spécifications et être approuvée par l'autorité compétente responsable de cet organisme de gestion du maintien de la navigabilité.

**M.A.705 Locaux**

L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit mettre à la disposition du personnel décrit dans le point M.A.706, une salle de travail convenable, dans des sites appropriés.

**M.A.706 Exigences en matière de personnel****▼ M8**

- a) L'organisme nomme un dirigeant responsable qui détient les droits statutaires pour assurer que toutes les activités de gestion du maintien de la navigabilité peuvent être financées et effectuées conformément à la présente annexe (partie M) et à l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas.

**▼ M2**

- b) Pour les transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, le dirigeant responsable visé au point a) doit également être la personne qui détient les droits statutaires pour assurer que toutes les opérations de l'exploitant peuvent être financées et effectuées selon les normes requises pour la délivrance d'un certificat de transporteur aérien.

**▼ M8**

- c) Une personne ou un groupe de personnes doit être nommé(e); il lui incombera de s'assurer que l'organisme respecte toujours les exigences applicables en matière de gestion du maintien de la navigabilité, d'examen de navigabilité et d'autorisation de vol prévues dans la présente annexe (partie M) et dans l'annexe V *ter* (partie ML). Cette personne ou ce groupe de personnes doit en dernier ressort rendre compte au dirigeant responsable.

**▼ M2**

- d) Pour les transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, le dirigeant responsable doit nommer un titulaire désigné. Cette personne sera responsable de la gestion et de la supervision des activités de maintien de la navigabilité, conformément au point c).

**▼ B**

- e) Le titulaire désigné visé au point d) ne doit pas être employé par un organisme agréé Partie-145 lié à l'exploitant par un contrat, sauf approbation spécifique de l'autorité compétente.
- f) L'organisme doit employer du personnel qualifié et suffisant pour le travail prévu.
- g) Toutes les personnes des points c) et d) doivent posséder des connaissances pertinentes, un passé et des expériences appropriées relatives au maintien de la navigabilité des aéronefs.
- h) La qualification de tous les personnels impliqués dans la gestion du maintien de la navigabilité doit être enregistrée.

**▼ M8**

- i) Pour les organismes qui prolongent la période de validité des certificats d'examen de navigabilité conformément au point M.A.711 a) 4) et au point M.A.901 de la présente annexe (partie M) ou au point M.L.A.901 c) de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, l'organisme doit nommer des personnes habilitées à cet effet, et l'autorité compétente doit entériner ce choix.

**▼ B**

- j) L'organisme doit indiquer et actualiser, dans les spécifications de gestion du maintien de la navigabilité, les titres et noms des personnes nommées conformément aux points M.A.706(a), M.A.706(c), M.A.706(d) et M.A.706(i).

**▼ M2**

- k) Pour les aéronefs motorisés complexes et pour les aéronefs utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, l'organisme doit établir et contrôler la compétence du personnel impliqué dans la gestion du maintien de la navigabilité, l'examen de navigabilité et/ou l'audit de qualité conformément à une procédure et une norme agréées par l'autorité compétente.

**▼ B****M.A.707 Personnel d'examen de navigabilité****▼ M8**

- a) Pour être habilité à effectuer des examens de navigabilité et, le cas échéant, à délivrer des autorisations de vol, un organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé doit avoir le personnel d'examen de navigabilité approprié pour délivrer les certificats d'examen de navigabilité ou les recommandations visés à la section A, sous-partie I, de l'annexe I (partie M) ou à la section A, sous-partie I, de l'annexe V *ter* (partie ML) et, le cas échéant, délivrer une autorisation de vol conformément au point M.A.711 c):

**▼ M2**

1. pour les aéronefs utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, et les aéronefs de MTOM de plus de 2 730 kg, sauf les ballons, ce personnel doit avoir acquis:
  - a) au moins cinq années d'expérience dans le domaine du maintien de la navigabilité, et
  - b) une licence appropriée conformément à l'annexe III (partie 66) ou un diplôme aéronautique ou un équivalent national, et
  - c) une formation d'entretien aéronautique officielle, et
  - d) un poste au sein de l'organisme agréé avec des responsabilités appropriées.
  - e) Nonobstant les points a) à d), l'exigence établie au point M.A.707(a)1(b) peut être remplacée par cinq années d'expérience dans le domaine du maintien de la navigabilité en complément de celles déjà requises au point M.A.707(a)1(a);
2. pour les aéronefs non utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 de MTOM de 2 730 kg et moins, et pour les ballons, ce personnel doit avoir acquis:
  - a) au moins trois années d'expérience dans le domaine du maintien de la navigabilité, et
  - b) une licence appropriée conformément à l'annexe III (partie 66) ou un diplôme aéronautique ou un équivalent national, et
  - c) une formation d'entretien aéronautique appropriée, et
  - d) un poste au sein de l'organisme agréé avec des responsabilités appropriées.
  - e) Nonobstant les points a) à d), l'exigence établie au point M.A.707(a)2(b) peut être remplacée par quatre années d'expérience dans le domaine du maintien de la navigabilité en complément de celles déjà requises au point M.A.707(a)2(a).

**▼ M1**

- b) Le personnel d'examen de navigabilité nommé par l'organisme du maintien de la navigabilité agréé ne peut recevoir une habilitation de cet organisme que si cela est officiellement accepté par l'autorité compétente après la réalisation d'un examen de navigabilité satisfaisant sous le contrôle de l'autorité compétente ou sous le contrôle des personnels d'examen de navigabilité de l'organisme conformément à une procédure approuvée par l'autorité compétente.

**▼ B**

- c) L'organisme doit s'assurer que le personnel d'examen de navigabilité de l'aéronef peut justifier d'une expérience de gestion du maintien de la navigabilité récente appropriée.

**▼ B**

- d) Le personnel d'examen de navigabilité doit être identifié sur une liste comprenant chaque personne avec sa référence d'habilitation d'examen de navigabilité.
- e) L'organisme doit tenir un enregistrement de tout le personnel d'examen de navigabilité, qui doit inclure les détails de toute qualification appropriée ainsi qu'un résumé de l'expérience et la formation pertinente en matière de gestion de la navigabilité et une copie de l'autorisation. Cet enregistrement doit être conservé au moins deux ans après que le personnel d'examen de navigabilité a quitté l'organisme.

**M.A.708 Gestion du maintien de la navigabilité****▼ M8**

- a) L'organisme s'assure que toutes les activités de gestion du maintien de la navigabilité sont réalisées conformément à la section A, sous-partie C, de la présente annexe (partie M), ou à la section A, sous-partie C, de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas.

**▼ B**

- b) Pour tout aéronef géré, l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé doit:

**▼ M8**

1. veiller à l'élaboration et au contrôle d'un programme d'entretien de l'aéronef, y compris tout programme de fiabilité applicable, comme prévu au point M.A.302 de la présente annexe (partie M) ou au point ML.A.302 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas;
2. pour un aéronef qui n'est pas utilisé par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, fournir une copie du programme d'entretien de l'aéronef au propriétaire ou à l'exploitant responsable au titre du point M.A.201 de la présente annexe (partie M) ou du point ML.A.201 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas;

**▼ B**

3. gérer l'approbation des modifications et des réparations;

**▼ M8**

4. s'assurer que tous les travaux d'entretien sont exécutés conformément au programme d'entretien agréé et livrés pour remise en service conformément à la section A, sous-partie H, de la présente annexe (partie M) ou à la section A, sous-partie H, de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas;

**▼ B**

5. s'assurer que toutes les consignes de navigabilité applicables et les consignes opérationnelles ayant une incidence sur le maintien de navigabilité sont appliquées;
6. s'assurer que tous les défauts détectés au cours de l'entretien programmé ou reportés sont rectifiés par un organisme de maintenance convenablement agréé;
7. s'assurer que l'aéronef est donné à un organisme de maintenance convenablement agréé chaque fois que cela est nécessaire;
8. coordonner l'entretien programmé, l'application des consignes de navigabilité, le remplacement des pièces à durée de vie limitée, et l'inspection des éléments d'aéronef pour s'assurer que le travail est correctement effectué;

**▼ B**

9. gérer et archiver tous les enregistrements de maintien de navigabilité et/ou les comptes rendus matériels de l'exploitant;
10. s'assurer que le devis de masse et centrage correspond à l'état actuel de l'aéronef.

**▼ M8**

- c) Dans le cas d'aéronefs motorisés complexes ou d'aéronefs utilisés dans le cadre d'exploitations à des fins de transport aérien commercial, ou d'aéronefs utilisés dans le cadre d'exploitations commerciales spécialisées ou d'exploitations par des ATO ou des DTO à visée commerciale, lorsque le CAMO n'est pas agréé de façon appropriée conformément à l'annexe II (partie 145) ou à la sous-partie F de la présente annexe (partie M) ou à l'annexe V *quinqüies* (partie CAO), l'organisme doit, en concertation avec l'exploitant, établir un contrat d'entretien écrit avec un organisme agréé conformément à l'annexe II (partie 145) ou à la sous-partie F de la présente annexe (partie M) ou à l'annexe V *quinqüies* (partie CAO) ou avec un autre exploitant, qui détaille les fonctions spécifiées aux points M.A.301 b), c), f) et g) de la présente annexe (partie M), ou aux points ML.A.301 b) à e) de l'annexe V *ter* (partie ML), qui assure que tous les travaux d'entretien sont exécutés par un organisme de maintenance agréé conformément à l'annexe II (partie 145) ou à la sous-partie F de la présente annexe (partie M) ou à l'annexe V *quinqüies* (partie CAO), et qui définit le support des fonctions qualité du point M.A.712 b) de la présente annexe (partie M).
- d) Nonobstant le point c), le contrat peut prendre la forme d'ordres de travaux individuels adressés à l'organisme de maintenance conformément à l'annexe II (partie 145) ou à la sous-partie F de la présente annexe (partie M) ou à l'annexe V *quinqüies* (partie CAO) dans le cas:
  1. d'un aéronef nécessitant un entretien en ligne non programmé;
  2. d'entretien d'éléments d'aéronef, y compris l'entretien des moteurs.

**M.A.709 Documentation**

- a) L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé doit détenir et utiliser les données d'entretien à jour applicables conformément au point M.A.401 de la présente annexe (partie M) ou au point ML.A.401 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, pour effectuer les tâches de maintien de la navigabilité visées au point M.A.708 de la présente annexe (partie M). Ces données peuvent être fournies par le propriétaire ou par l'exploitant, à condition qu'un contrat en bonne et due forme ait été conclu avec ledit propriétaire ou exploitant. Si tel est le cas, l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit uniquement conserver ces données pendant la durée du contrat, sauf dispositions contraires du point M.A.714 de la présente annexe (partie M).
- b) Pour les aéronefs non utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé peut élaborer des programmes d'entretien «de référence» ou «généraux», ou les deux, afin de permettre l'agrément initial ou l'extension du champ d'application d'un agrément sans disposer des contrats visés à l'appendice I de la présente annexe (partie M) ou à l'appendice I de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas. Ces programmes d'entretien «de référence» et «généraux» n'excluent toutefois pas la nécessité d'établir en temps utile un programme d'entretien d'aéronef adéquat conformément au point M.A.302 de la présente annexe (partie M) ou au point ML.A.302 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, avant d'exercer les prérogatives visées au point M.A.711 de la présente annexe (partie M).

**▼ M8****M.A.710 Examen de navigabilité**

Lorsque l'organisme agréé conformément au point M.A.711 b) de la présente annexe (partie M) réalise des examens de navigabilité, il s'en acquitte conformément au point M.A.901 de la présente annexe (partie M) ou au point ML.A.903 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas.

**▼ B****M.A.711 Prérogatives de l'organisme**

a) Un organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé conformément à la section A, sous-partie G, de la présente annexe (partie M), peut:

**▼ M2**

- 1) gérer le maintien de la navigabilité des aéronefs, sauf ceux utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, tels qu'ils figurent sur la liste du certificat d'agrément;
- 2) gérer le maintien de la navigabilité des aéronefs utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, lorsqu'ils figurent à la fois sur la liste du certificat d'agrément et sur son certificat de transporteur aérien (AOC);

**▼ B**

3) organiser l'exécution de tâches limitées de maintien de la navigabilité avec un organisme sous-traitant, travaillant selon son système qualité, figurant sur la liste du certificat d'agrément;

**▼ M8**

- 4) prolonger, dans les conditions énoncées au point M.A.901 f) de la présente annexe (partie M) ou au point ML.A.901 c) de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, un certificat d'examen de navigabilité qui a été délivré par l'autorité compétente ou par un autre organisme ou une autre personne, selon le cas;
- 5) approuver le programme d'entretien de l'aéronef, conformément au point ML.A.302 b) 2), pour les aéronefs gérés conformément à l'annexe V *ter* (partie ML).

**▼ B**

b) un organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé enregistré dans l'un des États membres peut, en outre, être habilité à effectuer des examens de la navigabilité visés au point M.A.710 et:

**▼ M8**

1) délivrer le certificat d'examen de navigabilité correspondant et le prolonger en temps utile selon les conditions énoncées au point M.A.901 c) 2) ou au point M.A.901 e) 2) de la présente annexe (partie M), ou au point ML.A.901 c) de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas; et

**▼ B**

2) envoyer une recommandation pour l'examen de la navigabilité à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation.

c) Un organisme de gestion du maintien de la navigabilité dont l'agrément comprend les prérogatives visées au point M.A.711 b) peut également être habilité à délivrer une autorisation de vol conformément au point 21A.711 d) de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012 aux aéronefs particuliers pour lesquels il est habilité à délivrer le certificat d'examen de navigabilité, lorsque l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité atteste la conformité avec les conditions de vol approuvées, sous réserve d'une procédure agréée adéquate dans les spécifications visées au point M.A.704.

**▼B****M.A.712 Système qualité**

- a) Pour s'assurer que l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé continue à répondre aux exigences de la présente sous-partie, il doit mettre en place un système qualité et nommer un responsable qualité afin de contrôler la conformité aux procédures requises pour assurer la navigabilité des aéronefs et l'adéquation de ces procédures. Ce contrôle doit comporter un système de retour de l'information au dirigeant responsable afin de garantir l'application d'éventuelles actions correctives.
- b) Le système qualité doit contrôler les activités relevant de la section A, sous-partie G, de la présente annexe (partie M). Il doit au moins inclure les fonctions suivantes:
  1. contrôler que toutes les activités relevant de la section A, sous-partie G, de la présente annexe (partie M) sont effectuées conformément aux procédures approuvées, et
  2. contrôler que tout l'entretien sous-traité est réalisé conformément au contrat, et
  3. contrôler que les exigences de la présente partie sont toujours respectées.
- c) Les enregistrements de ces activités doivent être conservés au moins deux ans.
- d) Lorsque l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé est agréé conformément à une autre partie, le système qualité peut être associé à celui qui est exigé par l'autre partie.

**▼M2**

- e) Pour les transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, le système qualité de la sous-partie G de la section A de la partie M doit faire partie intégrante du système qualité de l'exploitant.
- f) Dans le cas d'un petit organisme ne gérant pas le maintien de navigabilité d'aéronefs utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, le système qualité peut être remplacé par des bilans organisationnels réguliers sous réserve de l'approbation de l'autorité compétente, sauf lorsque l'organisme délivre des certificats d'examen de navigabilité pour les aéronefs de MTOM supérieure à 2 730 kg autres que des ballons. Dans le cas où il n'y a pas de système qualité, l'organisme ne doit pas sous-traiter à d'autres parties des tâches de gestion du maintien de navigabilité.

**▼B****M.A.713 Modifications apportées à l'organisme de maintien de la navigabilité agréé**

Afin de permettre à l'autorité compétente de déterminer si la présente partie-M est toujours respectée, l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé doit l'informer de toute proposition relative aux modifications suivantes, avant que ces modifications n'aient lieu:

1. le nom de l'organisme;
2. le site de l'organisme;
3. d'autres sites où se situe l'organisme;
4. le dirigeant responsable;

**▼ B**

5. l'une des personnes spécifiées dans le point M.A.706(c);
6. les installations, procédures, étendue des travaux et personnel qui pourraient affecter l'agrément.

Dans le cas de propositions de changements dans le personnel dont la direction ne serait pas avisée au préalable, ces changements doivent être notifiés le plus rapidement possible.

**M.A.714 Archivage****▼ M8**

- a) L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit enregistrer tous les détails des travaux effectués. Les enregistrements requis au titre du point M.A.305 de la présente annexe (partie M) ou du point ML.A.305 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, et, le cas échéant, du point M.A.306 de la présente annexe (partie M), sont conservés.

**▼ B**

- b) Si l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité possède la prérogative prévue au point M.A.711 b), il doit conserver une copie de chaque certificat d'examen de navigabilité délivré ou, le cas échéant, prolongé, et de chaque recommandation émise, ainsi que tous les documents annexes. En outre, l'organisme doit conserver une copie de tout certificat d'examen de la navigabilité dont il a prolongé la validité en vertu de la prérogative visée au point M.A.711 a) 4.
- c) Si l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité possède la prérogative prévue au point M.A.711 c), il doit conserver une copie de chaque autorisation de vol délivrée conformément aux dispositions du point 21A.729 de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012.
- d) L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit conserver une copie de tous les enregistrements visés aux points b) et c) au moins deux ans après que l'aéronef a été définitivement retiré du service.
- e) Les enregistrements doivent être stockés dans un endroit sûr pour les protéger des dommages, altérations et vols.
- f) Tous les supports de sauvegarde informatique doivent être stockés dans un endroit différent de celui contenant les données de travail dans un environnement garantissant qu'ils resteront en bon état.
- g) Lorsque la gestion du maintien de navigabilité d'un aéronef est transférée à un autre organisme ou à une autre personne, tous les enregistrements conservés doivent être transférés à cet organisme ou cette personne. Les périodes de temps prescrites pour la conservation des enregistrements doivent continuer d'être observées par cet organisme ou cette personne.
- h) Lorsqu'un organisme de gestion du maintien de la navigabilité cesse son activité, tous les enregistrements conservés doivent être transférés au propriétaire de l'aéronef.

**M.A.715 Maintien de la validité de l'agrément****▼ M11**

- a) Un agrément reste valable jusqu'au 24 mars 2022, sous réserve que:

**▼ B**

1. l'organisme reste conforme à la présente partie, conformément aux dispositions relatives au traitement des constatations tel que spécifié dans le point M.B.705, et
2. l'autorité compétente ait accès à l'organisme pour déterminer si la présente partie est toujours respectée, et
3. l'agrément ne fasse pas l'objet d'une renonciation ou d'un retrait.



**▼ B**

- b) Après renonciation ou retrait, le certificat d'agrément doit être restitué à l'autorité compétente.

**M.A.716 Constatations****▼ M8**

- a) Une constatation de niveau 1 correspond à un non-respect significatif des exigences de la présente annexe (partie M) ou de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, qui abaisse le niveau de sécurité et compromet gravement la sécurité du vol.
- b) Une constatation de niveau 2 correspond à un non-respect des exigences de la présente annexe (partie M) ou de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, qui pourrait abaisser le niveau de sécurité et éventuellement compromettre la sécurité du vol.

**▼ B**

- c) Après réception d'une notification de constatations conformément au point M.B. 705, le titulaire de l'agrément d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit définir un plan d'actions correctives et convaincre l'autorité que ces actions correctives sont satisfaisantes dans les délais fixés en accord avec l'autorité compétente.

**SOUS-PARTIE H*****CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE*****▼ M6****▼ C2****M.A.801 Certificat de remise en service d'aéronef**

- a) Excepté pour les aéronefs remis en service par un organisme de maintenance agréé conformément à l'annexe II (partie 145), le CRS doit être délivré conformément à la présente sous-partie.
- b) Un aéronef ne peut être remis en service tant qu'un CRS n'a pas été délivré une fois que toutes les tâches d'entretien ont été correctement effectuées. Le CRS doit être délivré par un personnel habilité chargé de la certification de l'organisme de maintenance agréé conformément à la sous-partie F de la présente annexe ou à l'annexe V *quinquies* (partie CAO), sauf pour les tâches d'entretien autres que les tâches d'entretien complexes figurant à l'appendice VII de la présente annexe, auquel cas le CRS est délivré:
  1. soit par un personnel de certification indépendant, agissant conformément aux exigences énoncées à l'article 5 du présent règlement;
  2. soit par le pilote-proprétaire agissant conformément au point M.A.803 de la présente annexe.
- c) Par dérogation au point b), dans des situations imprévues, lorsqu'un aéronef est immobilisé au sol en un lieu où aucun organisme de maintenance agréé conformément à la présente annexe, à l'annexe II (partie 145) ou à l'annexe V *quinquies* (partie CAO) et aucun personnel de certification indépendant ne sont disponibles, le propriétaire peut autoriser toute personne ayant au minimum trois ans d'expérience utile dans le domaine de l'entretien et détenant une licence d'entretien valide conforme à l'annexe 1 de l'OACI pour le type d'aéronef devant être certifié ou une habilitation de personnel de certification valide pour les travaux demandant à être certifiés par un organisme de maintenance agréé au titre de l'annexe 6 de l'OACI, à effectuer l'entretien de l'aéronef conformément aux normes énoncées dans la sous-partie D de la présente annexe et à remettre celui-ci en service. Dans ce cas, le propriétaire doit:

▼ C2

1. obtenir et conserver dans les enregistrements de l'aéronef le détail des travaux effectués et des qualifications de la personne qui délivre le CRS;
2. veiller à ce que ces travaux d'entretien soient ultérieurement vérifiés et qu'un nouveau CRS soit délivré par une personne dûment habilitée visée au point b), ou par un organisme agréé conformément à la sous-partie F de la présente annexe, à l'annexe II (partie 145) ou à l'annexe V *quinquies* (partie CAO), le plus rapidement possible, et en tout état de cause dans un délai de sept jours calendaires à compter de la délivrance d'un CRS par la personne habilitée par le propriétaire;
3. informer l'organisme responsable de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef, en cas de sous-traitance, ou l'autorité compétente en l'absence de contrat de sous-traitance, dans un délai de sept jours à compter de la délivrance de l'autorisation de remise en service.

▼ M11

- d) Dans le cas d'une remise en service conformément au point b) 1), le personnel chargé de la certification peut être assisté dans l'exécution des tâches d'entretien par une ou plusieurs personnes placées sous son contrôle direct et permanent.

▼ M6▼ C2

- e) Un CRS doit au moins contenir:
1. la description élémentaire des travaux d'entretien effectués;
  2. la date à laquelle l'entretien a été achevé;
  3. l'identité de l'organisme ou de la personne délivrant le CRS, et notamment:
    - i) soit la référence de l'agrément de l'organisme de maintenance et de l'habilitation du personnel de certification qui délivre le CRS;
    - ii) soit, dans le cas visé au point b) 2), l'identité, et, le cas échéant, le numéro de licence du personnel de certification qui délivre le CRS;
  4. les restrictions à la navigabilité ou les limites d'exploitation, le cas échéant.
- f) Par dérogation au point b) et nonobstant le point g), lorsque les travaux d'entretien requis ne peuvent être menés à bien, un CRS peut être délivré assorti des limitations d'aéronef agréées. Dans ce cas, le certificat doit indiquer que l'entretien n'a pu être mené à bien, et également indiquer toutes les restrictions à la navigabilité ou les limites d'exploitation applicables, dans le cadre des informations requises par le point e) 4).
- g) Un CRS ne doit pas être délivré en cas de non-conformité connue mettant gravement en danger la sécurité du vol.

**M.A.802 Certificat de remise en service d'éléments d'aéronef**▼ M11

- a) Excepté pour les éléments remis en service par un organisme de maintenance agréé conformément à l'annexe II (partie 145) et dans les cas visés au point e) du point M.A.502, un CRS doit être délivré à l'issue de tous travaux d'entretien effectués sur un élément d'aéronef conformément au point M.A.502.

▼ M6▼ C2

- b) Le certificat d'autorisation de remise en service identifié comme étant le formulaire 1 de l'AESA constitue le CRS d'éléments d'aéronef, sauf lorsqu'un tel entretien d'éléments d'aéronef a été effectué conformément au point b) ou au point d) du point M.A.502, auquel cas l'entretien est soumis à des procédures de remise en service d'aéronef conformément au point M.A.801.

▼ BM.A.803 **Habilitation du pilote-proprétaire**

- a) Pour être qualifiée de pilote-proprétaire, une personne doit:
- 1) être titulaire d'une licence de pilote (ou équivalent) valable délivrée ou validée par un État membre pour la qualification de type ou de classe de l'aéronef; et
  - 2) être proprétaire ou copropriétaire de l'aéronef; ce proprétaire doit:
    - i) être l'une des personnes physiques inscrites sur le formulaire d'immatriculation, ou
    - ii) être membre d'une entité juridique à but non lucratif dans le domaine des loisirs, l'entité juridique étant indiquée sur le document d'immatriculation comme proprétaire ou exploitant, et être directement associé au processus décisionnel de l'entité juridique et désigné par elle pour effectuer les travaux d'entretien dévolus au pilote-proprétaire.

▼ M6▼ C2

- b) Pour les aéronefs motorisés autres que complexes d'une MTOM inférieure ou égale à 2 730 kg, qui ne sont utilisés dans des exploitations de transport aérien commercial, dans des exploitations commerciales spécialisées ou dans des exploitations commerciales par des ATO ou des DTO, le pilote-proprétaire peut délivrer le CRS après avoir effectué les travaux d'entretien limités dévolus au pilote-proprétaire spécifiés à l'appendice VIII de la présente annexe.

▼ B

- c) Le champ de l'entretien limité du pilote-proprétaire doit être précisé dans le programme d'entretien de l'aéronef visé au point M.A.302.

▼ M6▼ C2

- d) Le CRS doit être inscrit dans le système d'enregistrement du maintien de navigabilité des aéronefs et contenir une description élémentaire de l'entretien effectué, les données d'entretien utilisées, la date à laquelle cet entretien a été achevé, ainsi que l'identité, la signature et le numéro de licence pilote du pilote-proprétaire qui délivre ce certificat.

▼ B

## SOUS-PARTIE I

*CERTIFICAT D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ*▼ M6▼ C2M.A.901 **Examen de navigabilité d'un aéronef**

Pour assurer la validité du certificat de navigabilité d'un aéronef, un examen de navigabilité de l'aéronef et de ses enregistrements de maintien de navigabilité doit être réalisé périodiquement.

- a) Un certificat d'examen de navigabilité est délivré conformément à l'appendice III (formulaire 15a ou 15b de l'AESA) de la présente annexe à l'issue d'un examen de navigabilité satisfaisant. Le certificat d'examen de navigabilité est valable un an.

▼ C2

- b) Un aéronef dans un environnement contrôlé est un aéronef dont, au cours des douze mois écoulés:
1. le maintien de la navigabilité a été géré par un seul CAMO ou CAO;
  2. l'entretien a été assuré par un organisme d'entretien agréé conformément à la sous-partie F de la présente annexe, à l'annexe II (partie 145) ou à l'annexe V *quinquies* (partie CAO), y compris dans les cas où les tâches d'entretien visées au point b) du point M.A.803 sont effectuées, et la remise en service a lieu, conformément au point b) 1) ou b) 2) du point M.A.801 de la présente annexe.
- c) ► **M8** Pour tous les aéronefs utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, et pour les aéronefs d'une MTOM supérieure à 2 730 kg qui se trouvent dans un environnement contrôlé, l'organisme visé au point b) 1) qui gère le maintien de la navigabilité de l'aéronef peut, conformément au point CAMO.A.125 e) de l'annexe V *quater* ou au point M.A.711 b) de la présente annexe ou au point CAO.A.095 c) 1) de l'annexe V *quinquies*, selon le cas, et sous réserve du respect du point j): ◀
1. délivrer un certificat d'examen de navigabilité conformément au point M.A.901;
  2. prolonger au maximum deux fois la durée de validité du certificat d'examen de navigabilité qu'il a délivré, pour une période d'un an à chaque fois, dès lors que l'aéronef concerné est resté dans un environnement contrôlé.
- d) Le certificat d'examen de navigabilité doit être délivré par l'autorité compétente après une évaluation satisfaisante fondée sur une recommandation faite par un CAMO ou un CAO, envoyée avec la demande du propriétaire ou de l'exploitant, pour tous les aéronefs utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, et pour les aéronefs d'une MTOM supérieure à 2 730 kg qui remplissent les conditions alternatives suivantes:
1. ils ne se trouvent pas dans un environnement contrôlé;
  2. le maintien de leur navigabilité est géré par un organisme qui ne dispose pas d'une prérogative pour effectuer des examens de navigabilité.

La recommandation visée au premier alinéa doit se fonder sur un examen de navigabilité effectué conformément au point M.A.901.

▼ M11

- e) Pour les aéronefs dont la MTOM est inférieure ou égale à 2 730 kg et qui ne sont pas utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, tout CAMO ou CAO choisi par le propriétaire ou l'exploitant peut, conformément au point CAMO.A.125 e) de l'annexe V *quater* ou au point M.A.711 b) de la présente annexe ou au point CAO.A.095 c) de l'annexe V *quinquies*, selon le cas, et sous réserve du point j):

▼ M6▼ C2

1. délivrer le certificat d'examen de navigabilité conformément au point M.A.901;
2. prolonger au maximum deux fois la durée de validité du certificat d'examen de navigabilité qu'il a délivré, pour une période d'un an à chaque fois, dès lors que l'aéronef est resté dans un environnement contrôlé.

**▼ C2**

- f) Par dérogation aux points c) 2) et e) 2) du point M.A.901, pour les aéronefs qui se trouvent dans un environnement contrôlé, l'organisme visé au point b) 1) qui gère le maintien de la navigabilité des aéronefs, peut, sous réserve du respect du point j), prolonger au maximum deux fois la durée de validité du certificat d'examen de navigabilité qu'a délivré l'autorité compétente ou un autre CAMO ou CAO, pour une période d'un an à chaque fois.
- g) Chaque fois que les circonstances révèlent l'existence d'un risque potentiel pour la sécurité aérienne, l'autorité compétente doit effectuer l'examen de navigabilité et délivrer elle-même le certificat d'examen de navigabilité.
- h) Sans préjudice des dispositions du point g), l'autorité compétente peut effectuer l'examen de navigabilité et délivrer elle-même le certificat d'examen de navigabilité dans les cas suivants:
1. lorsque le maintien de la navigabilité de l'aéronef est géré par un CAMO ou un CAO dont le principal établissement est situé dans un pays tiers;
  2. pour tout autre aéronef d'une MTOM inférieure ou égale à 2 730 kg, si le propriétaire le demande.
- i) Lorsque l'autorité compétente délivre le certificat d'examen de navigabilité elle-même conformément aux points g) ou h) ou après avoir évalué la recommandation conformément au point M.B.901, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef, si nécessaire à ces fins, doit fournir à l'autorité compétente:
1. tous documents requis par l'autorité compétente,
  2. des locaux adaptés à l'endroit qui convient pour son personnel;
  3. l'assistance du personnel de certification.
- j) Un certificat d'examen de navigabilité ne doit pas être délivré, ni prolongé, s'il existe des preuves ou des indications selon lesquelles l'aéronef est inapte au vol.
- k) L'examen de navigabilité de l'aéronef doit comprendre un examen documenté complet des enregistrements de l'aéronef, établissant que les exigences suivantes ont été respectées:
1. les heures de vol de la cellule, des moteurs et des hélices ainsi que les cycles de vol associés ont été correctement enregistrés;
  2. le manuel de vol correspond à la configuration de l'aéronef et reflète l'état de la dernière révision;
  3. tous les travaux d'entretien à réaliser sur l'aéronef ont été effectués conformément au programme d'entretien de l'aéronef approuvé;
  4. tous les défauts connus ont été rectifiés ou, le cas échéant, reportés de manière contrôlée conformément au point M.A.403;
  5. toutes les consignes de navigabilité applicables ont été suivies et correctement enregistrées;
  6. toutes les modifications et réparations effectuées sur l'aéronef ont été enregistrées et sont conformes au point M.A.304;

**▼ M6****▼ C3**

**▼ C2**

7. l'ensemble des pièces à durée de vie limitée et des éléments d'aéronef autocontrôlés dans le temps installés sur l'aéronef sont correctement identifiés, enregistrés, et n'ont pas dépassé leur limite;
8. tous les travaux d'entretien ont été effectués conformément à la présente annexe;
9. le devis de masse et centrage actuel reflète la configuration actuelle de l'aéronef et est valide;
10. l'aéronef est conforme à la dernière révision de sa définition de type approuvée par l'Agence;

**▼ M14**

11. s'il y a lieu, l'aéronef possède un certificat acoustique correspondant à la configuration actuelle de l'aéronef conformément à la sous-partie I de l'annexe I (Partie 21) ou, selon le cas, à la sous-partie I de la section A de l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012.

**▼ C2**

- l) L'examen de navigabilité de l'aéronef doit comprendre une étude physique de l'aéronef. Pour cette étude, le personnel d'examen de navigabilité qui n'est pas qualifié conformément à l'annexe III (partie 66) doit être assisté par un personnel ainsi qualifié.
- m) Par l'étude physique de l'aéronef, le personnel d'examen de navigabilité doit s'assurer que:
  1. toutes les marques et plaques signalétiques nécessaires sont correctement montées;
  2. l'aéronef est conforme à son manuel de vol approuvé;
  3. la configuration de l'aéronef est conforme à la documentation approuvée;
  4. aucun défaut évident, qui n'a pas été rectifié conformément au point M.A.403, ne peut être détecté;
  5. aucune incohérence ne peut être trouvée entre l'aéronef et l'examen documenté des enregistrements visé au point k).
- n) Par dérogation au point a), l'examen de navigabilité peut être anticipé d'une période maximum de 90 jours sans perte de continuité du modèle d'examen, de manière à permettre à l'étude physique d'avoir lieu pendant une vérification d'entretien.
- o) Le certificat d'examen de navigabilité (formulaire 15b de l'AESA) ou la recommandation relative à la délivrance du certificat d'examen de navigabilité (formulaire 15a de l'AESA) visés à l'appendice III de la présente annexe peuvent uniquement être délivrés:
  1. par un personnel d'examen de navigabilité habilité au nom de l'organisme agréé;
  2. si l'examen de navigabilité a été effectué en intégralité.
- p) Une copie de tout certificat d'examen de navigabilité délivré pour un aéronef doit être envoyée à l'État membre d'immatriculation de l'aéronef concerné dans les dix jours.

**▼ C2**

- q) Les tâches d'examen de navigabilité ne doivent pas être sous-traitées.
- r) Si l'examen de navigabilité n'est pas concluant, l'organisme ayant procédé à l'examen doit en informer l'autorité compétente dès que possible, et en tout état de cause dans les 72 heures à compter du moment où l'organisme a déterminé la raison pour laquelle l'examen de navigabilité n'est pas concluant.
- s) Le certificat d'examen de navigabilité n'est pas délivré tant que toutes les constatations n'ont pas été closes.

**▼ B****M.A.902 Validité du certificat d'examen de navigabilité**

- a) Un certificat d'examen de navigabilité devient invalide si:
  - 1. il est suspendu ou retiré, ou
  - 2. le certificat de navigabilité est suspendu ou retiré, ou
  - 3. l'aéronef n'est pas inscrit au registre des aéronefs d'un État membre, ou
  - 4. le certificat de type sous lequel le certificat de navigabilité a été délivré est suspendu ou retiré.
- b) Un aéronef ne doit pas voler si le certificat de navigabilité n'est plus valable ou si:
  - 1) le maintien de navigabilité de l'aéronef ou d'un élément monté sur l'aéronef ne satisfait pas aux exigences de la présente partie; ou
  - 2) l'aéronef n'est plus conforme à la définition de type approuvée par l'Agence; ou
  - 3) l'aéronef a été exploité au-delà des limites du manuel de vol agréé ou du certificat de navigabilité sans qu'aucune mesure appropriée n'ait été prise; ou
  - 4) l'aéronef a été impliqué dans un accident ou un incident qui affecte sa navigabilité sans qu'aucune mesure appropriée n'ait été prise pour la rétablir; ou

**▼ M6****▼ C2**

- 5) une modification ou réparation n'est pas conforme au point M.A.304.

**▼ B**

- c) Après renonciation ou retrait, le certificat d'examen de navigabilité doit être restitué à l'autorité compétente.

**▼ M14****M.A.903 Transfert d'immatriculation d'aéronef au sein de l'Union**

- a) Lorsqu'une immatriculation d'aéronef est transférée au sein de l'Union, le postulant doit:
  - 1) informer l'ancien État membre de l'État membre dans lequel l'aéronef sera immatriculé, puis
  - 2) présenter sa demande au nouvel État membre pour la délivrance d'un nouveau certificat de navigabilité conformément à l'annexe I (Partie 21) ou, selon le cas, à l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012.

**▼ B**

- b) Nonobstant le point M.A.902(a)(3), l'ancien certificat d'examen de navigabilité restera valide jusqu'à sa date d'expiration.

**▼ M14****M.A.904 Examen de navigabilité des aéronefs importés dans l'Union****▼ M6****▼ C2**

- a) Lorsqu'un aéronef est importé d'un pays tiers, ou d'un système de réglementation où le règlement (UE) 2018/1139 ne s'applique pas, sur le registre d'un État membre, le postulant doit:

**▼ M14**

1. présenter sa demande à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation pour la délivrance d'un nouveau certificat de navigabilité conformément à l'annexe I (Partie 21) ou, selon le cas, à l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012;

**▼ M6****▼ C2**

2. lorsque l'aéronef n'est pas neuf, faire procéder à un examen de navigabilité conformément au point M.A.901;
3. faire effectuer tous les travaux d'entretien conformément au programme d'entretien de l'aéronef approuvé conformément au point M.A.302.
- b) Lorsqu'il a été vérifié que l'aéronef remplit les conditions applicables, l'organisme procédant à l'examen de navigabilité doit envoyer une recommandation documentée pour la délivrance d'un certificat d'examen de navigabilité à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation.
- c) Le propriétaire de l'aéronef doit autoriser l'accès à l'aéronef pour inspection par l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation.

**▼ M14**

- d) L'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation doit délivrer un certificat de navigabilité dès lors qu'elle a vérifié que l'aéronef est conforme aux exigences de l'annexe I (Partie 21) ou, selon le cas, à l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012.

**▼ M6****▼ C2**

- e) Cette autorité compétente de l'État membre doit également délivrer le certificat d'examen de navigabilité. Le certificat est valable un an, à moins que l'autorité compétente ne décide de réduire la période de validité pour des raisons de sécurité aérienne.

**▼ B****M.A.905 Constatations****▼ M6****▼ C2**

- a) Une constatation de niveau 1 correspond à un non-respect significatif des exigences de la présente annexe abaissant le niveau de sécurité et mettant gravement en péril la sécurité du vol.
- b) Une constatation de niveau 2 correspond à un non-respect des exigences de la présente annexe susceptible d'abaisser le niveau de sécurité et de mettre en péril la sécurité du vol.

**▼ B**

- c) Après réception d'une notification de constatations conformément au point M.B.903, la personne ou l'organisme responsable au sens du point M.A.201 doit définir un plan d'actions correctives et convaincre l'autorité que ces actions correctives sont satisfaisantes dans les délais fixés en accord avec l'autorité compétente, y compris un plan d'actions correctives approprié afin d'éviter toute nouvelle constatation et prévenir les faits qui en sont à la base.



**▼B***SECTION B***PROCÉDURES POUR LES AUTORITÉS COMPÉTENTES**

## SOUS-PARTIE A

*GÉNÉRALITÉS***M.B.101 Domaine d'application**

La présente section établit les conditions administratives à respecter par les autorités compétentes en charge de l'application et de l'exécution de la section A de la présente partie.

**M.B.102 Autorité compétente**

## a) Généralités

Un État membre doit nommer une autorité compétente avec attribution de responsabilités pour la délivrance, la prolongation, la modification, la suspension ou le retrait des certificats et pour le contrôle du maintien de la navigabilité. Cette autorité compétente doit établir des procédures documentées ainsi qu'une structure organisationnelle.

## b) Ressources

Le nombre d'employés doit être approprié pour satisfaire les exigences telles que détaillées dans la présente section.

## c) Qualification et formation

Tout le personnel impliqué dans les activités relevant de la présente annexe doit être qualifié de manière appropriée et avoir des connaissances, de l'expérience, une formation initiale et continue appropriées pour effectuer les tâches qui lui sont attribuées.

## d) Procédures

L'autorité compétente doit établir des procédures détaillant le niveau de conformité avec la présente annexe (partie M).

Les procédures doivent être revues et amendées pour garantir qu'elles sont toujours conformes.

**▼M6****▼C2****M.B.103 Constatations et mesures exécutoires – personnes**

Si, dans le cadre d'un contrôle ou par tout autre moyen, la preuve est établie par l'autorité compétente responsable du contrôle conformément à la présente annexe, qu'il y a non-respect des exigences applicables du règlement (UE) 2018/1139 du fait d'une personne titulaire d'une licence, d'une attestation, d'une qualification ou d'une habilitation délivrée conformément au règlement (UE) 2018/1139, l'autorité compétente qui a relevé le non-respect doit prendre toutes mesures exécutoires nécessaires pour empêcher que ce non-respect ne se poursuive.

**M.B.104 Archivage**

a) Les autorités compétentes doivent mettre en place un système d'archivage permettant une traçabilité appropriée du processus pour délivrer, prolonger, modifier, suspendre ou retirer chaque certificat.

b) Les enregistrements pour le contrôle des organismes agréés conformément à la présente annexe doivent inclure au minimum:

1. la demande d'agrément de l'organisme;

2. le certificat d'agrément de l'organisme incluant toutes les modifications;

**▼ C2**

3. une copie du programme des audits indiquant les dates auxquelles les audits sont prévus et les dates auxquelles les audits ont été effectués;
  4. les enregistrements du contrôle continu de l'autorité compétente incluant tous les enregistrements des audits;
  5. des copies de toute la correspondance qui s'y rapporte;
  6. les détails de toutes mesures de dérogation et exécutoires;
  7. tout rapport d'autres autorités compétentes relatif au contrôle de l'organisme;
  8. les spécifications de l'organisme ou son manuel et modifications;
  9. une copie de tout autre document directement approuvé par l'autorité compétente.
- c) La période d'archivage pour les enregistrements visés au point b) doit être d'au moins cinq ans.
- d) Les enregistrements à conserver au minimum pour le contrôle de chaque aéronef doivent inclure, au moins, une copie:
1. du certificat de navigabilité de l'aéronef;
  2. des certificats d'examen de navigabilité;

**▼ M8**

3. des recommandations relatives à l'examen de navigabilité formulées par le CAO ou le CAMO;

**▼ M6****▼ C2**

4. des rapports issus des examens de navigabilité effectués directement par l'autorité compétente;
  5. de toute la correspondance pertinente relative à l'aéronef;
  6. du détail de toute(s) mesure(s) de dérogation ou exécutoires;
  7. de tout document approuvé par l'autorité compétente conformément à la présente annexe ou à l'annexe II (partie ARO) du règlement (UE) n° 965/2012.
- e) Les enregistrements spécifiés au point d) doivent être conservés au moins deux ans après que l'aéronef a été définitivement retiré du service.
- f) Tous les enregistrements doivent pouvoir être transmis sur demande à un autre État membre ou à l'Agence.

**▼ B****M.B.105 Échange mutuel d'informations****▼ M8**

- a) Afin de contribuer à l'amélioration de la sécurité aérienne, les autorités compétentes doivent participer à un échange mutuel de toutes les informations nécessaires conformément à l'article 72 du règlement (UE) 2018/1139.

**▼ B**

- b) Sans préjudice des compétences des États membres, dans le cas d'un risque potentiel en matière de sécurité impliquant plusieurs États membres, les autorités compétentes concernées doivent s'entraider en menant les actions de contrôle nécessaires.

**▼ B**

## SOUS-PARTIE B

*RESPONSABILITÉ***▼ M6****▼ C2****M.B.201 Responsabilités**

Les autorités compétentes spécifiées au point M.1 sont responsables de la conduite des audits, inspections et enquêtes afin de vérifier que les exigences de la présente partie sont respectées.

**M.B.202 Informations fournies à l'Agence**

- a) L'autorité compétente doit informer l'Agence sans délai de tout problème important survenant dans la mise en œuvre du règlement (UE) 2018/1139.
- b) L'autorité compétente doit fournir à l'Agence des informations pertinentes en matière de sécurité provenant des comptes rendus d'événements qu'elle a reçus conformément au point M.A.202.

**▼ B**

## SOUS-PARTIE C

*MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ***▼ M6****▼ C2****M.B.301 Programme d'entretien de l'aéronef**

- a) L'autorité compétente doit vérifier que le programme d'entretien de l'aéronef est conforme au point M.A.302.
- b) Sauf indication contraire au point c) du point M.A.302, le programme d'entretien de l'aéronef et ses modifications doivent être approuvés directement par l'autorité compétente. L'autorité compétente doit avoir accès à l'ensemble des données requises par les points d), e) et f) du point M.A.302.

**▼ M8**

- c) Dans le cas d'une approbation indirecte, comme prévu au point M.A.302 c), l'autorité compétente doit approuver la procédure d'approbation du programme d'entretien d'aéronefs du CAO ou du CAMO à la lumière des spécifications de cet organisme visées au point CAO.A.025 de l'annexe V *quinquies*, au point M.A.704 de la présente annexe ou au point CAMO.A.300 de l'annexe V *quater*, selon le cas.

**M.B.302 Dérogations**

Toutes les dérogations accordées conformément à l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139 doivent être enregistrées et conservées par l'autorité compétente.

**▼ M2****M.B.303 Contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs**

- a) L'autorité compétente doit élaborer un programme d'étude basé sur une approche axée sur le risque pour contrôler l'état de navigabilité de la flotte des aéronefs figurant sur son registre.
- b) Le programme d'étude doit comprendre des audits de produits aéro-nefs par échantillonnage et couvrir tous les aspects des principaux éléments de navigabilité à risques.
- c) L'audit des produits doit vérifier par échantillonnage les normes de navigabilité obtenues, sur la base des exigences applicables et identifier chaque constatation.

**▼ M2**

- d) Toutes les constatations identifiées doivent être classées par catégorie, par rapport aux exigences de la présente partie, et confirmées par écrit à la personne ou l'organisme responsable conformément au M.A.201. L'autorité compétente doit disposer d'un processus mis en place pour analyser les constatations en ce qui concerne leur importance pour la sécurité.
- e) L'autorité compétente doit enregistrer toutes les constatations et les actions de clôture.
- f) Au cours des audits d'aéronefs, si la non-conformité à une exigence de la présente partie ou de toute autre partie est prouvée, la constatation sera traitée conformément aux prescriptions de la partie concernée.
- g) Si cela est nécessaire pour assurer une action de mise en application appropriée, l'autorité compétente doit échanger des informations concernant les défauts de conformité identifiés, conformément au point f), avec d'autres autorités compétentes.

**M.B.304 Retrait et suspension**

L'autorité compétente doit:

- a) suspendre un certificat d'examen de navigabilité sur des motifs valables dans le cas d'un risque potentiel en matière de sécurité, ou
- b) suspendre ou retirer un certificat d'examen de navigabilité conformément au M.B.903(1).

**▼ M6****▼ C2****M.B.305 Système de compte rendu matériel d'aéronef**

- a) L'autorité compétente doit approuver la configuration initiale du système de compte rendu matériel d'aéronef requis par le point M.A.306.

**▼ M8**

- b) Pour permettre à l'organisme d'apporter des modifications au système de compte rendu matériel d'aéronef sans l'approbation préalable de l'autorité compétente, cette dernière doit approuver la procédure visée au point CAMO.A.300 c) de l'annexe V *quater* ou au point M.A.704 c) de la présente annexe ou au point CAO.A.025 c) de l'annexe V *quinquies*.

**▼ B**

## SOUS-PARTIE D

*NORMES D'ENTRETIEN*

(à créer le cas échéant)

## SOUS-PARTIE E

*ÉLÉMENTS D'AÉRONEFS*

(à créer le cas échéant)

**▼ B**

## SOUS-PARTIE F

*ORGANISME DE MAINTENANCE***M.B.601 Demande**

Lorsque les installations d'entretien sont situées dans plusieurs États membres, l'investigation et le contrôle continu de l'agrément doivent être effectués conjointement avec les autorités compétentes désignées par les États membres sur le territoire desquels sont situées les autres installations d'entretien.

**M.B.602 Agrément initial**

a) Sous réserve que les exigences des points M.A.606(a) et (b) soient respectées, l'autorité compétente doit formellement indiquer par écrit son acceptation du personnel des points M.A.606(a) et (b) au postulant.

**▼ M6****▼ C2**

b) L'autorité compétente doit établir que les procédures spécifiées dans le manuel de l'organisme de maintenance sont conformes à la sous-partie F de la présente annexe et s'assurer que le dirigeant responsable signe l'attestation d'engagement.

c) L'autorité compétente doit vérifier si l'organisme respecte les exigences énoncées dans la sous-partie F de la présente annexe.

**▼ B**

d) Une réunion avec le dirigeant responsable doit être convoquée au moins une fois durant l'investigation d'approbation afin de s'assurer qu'il comprend bien l'importance de l'agrément et la raison de signer l'engagement de l'organisme, ceci afin de se conformer aux procédures indiquées dans le manuel.

e) Toutes les constatations doivent être confirmées par écrit à l'organisme postulant.

f) L'autorité compétente doit enregistrer toutes les constatations, les actions de clôture (actions nécessaires pour clôturer une constatation) et les recommandations.

g) Pour l'agrément initial, l'organisme doit avoir mené toutes les actions correctives exigées par les constatations et celles-ci doivent avoir été clôturées par l'autorité compétente avant que l'agrément ne soit délivré.

**M.B.603 Délivrance d'agrément****▼ M6****▼ C2**

a) L'autorité compétente doit délivrer au postulant un certificat d'agrément «formulaire 3» de l'AESA (appendice V de la présente annexe) qui inclut les domaines couverts par l'agrément, lorsque l'organisme de maintenance est en conformité avec les points concernés de la présente annexe.

**▼ B**

b) L'autorité compétente doit indiquer les conditions annexées à l'agrément sur le certificat d'agrément formulaire 3 de l'EASA.

c) Le numéro de référence doit être inclus dans le certificat d'agrément (formulaire 3 de l'EASA) de la façon spécifiée par l'Agence.

**▼ B****M.B.604 Contrôle permanent****▼ M6****▼ C2**

- a) L'autorité compétente doit conserver et tenir à jour une liste des programmes pour chaque organisme de maintenance agréé conformément à la sous-partie F de la section B de la présente annexe sous sa supervision, les dates auxquelles doivent avoir lieu les visites d'audit et quand ces visites ont été effectuées.

**▼ B**

- b) Chaque organisme doit être entièrement contrôlé à des périodes ne dépassant pas 24 mois.
- c) Toutes les constatations doivent être confirmées par écrit à l'organisme postulant.
- d) L'autorité compétente doit enregistrer toutes les constatations, les actions de clôture (actions nécessaires pour clôturer une constatation) et les recommandations.
- e) Une réunion avec le dirigeant responsable doit être convenue au moins une fois tous les deux ans pour s'assurer qu'il reste informé de problèmes significatifs détectés au cours des audits.

**M.B.605 Constatations****▼ M6****▼ C2**

- a) Si, au cours d'audits ou par d'autres moyens, le non-respect d'une exigence énoncée dans la présente annexe ou dans l'annexe V *ter* (partie ML) est prouvé, l'autorité compétente doit entreprendre les actions suivantes:

**▼ B**

1. pour les constatations de niveau 1, l'autorité compétente retire, limite ou suspend immédiatement, en totalité ou en partie, en fonction de l'importance de la constatation de niveau 1, l'agrément d'organisme de maintenance, et ce, jusqu'à ce qu'une action corrective satisfaisante soit mise en œuvre par l'organisme;
  2. pour les constatations de niveau 2, l'autorité compétente accorde un délai de mise en œuvre d'un plan d'actions correctives adapté à la nature de la constatation. Ce délai ne peut excéder trois mois. Dans certaines circonstances, à l'issue de cette première période, et en fonction de la nature de la constatation, l'autorité compétente peut proroger le délai de trois mois supplémentaires si un plan d'actions correctives satisfaisant est présenté.
- b) Une action doit être entreprise par l'autorité compétente pour suspendre, en totalité ou en partie, l'agrément si la conformité n'est pas établie dans les délais prescrits par l'autorité compétente.

**M.B.606 Modifications**

- a) L'autorité compétente doit respecter les dispositions applicables de l'agrément initial pour tout changement concernant l'organisme notifié conformément au point M.A.617.
- b) L'autorité compétente peut déterminer les conditions selon lesquelles l'organisme d'entretien agréé peut travailler pendant que ces changements interviennent, à moins qu'elle ne décide que l'agrément devrait être suspendu étant donné la nature et l'étendue des changements.

**▼ M6****▼ C2**

- c) Pour toute modification concernant le manuel de l'organisme de maintenance:
1. en cas d'approbation directe des modifications conformément au point b) du point M.A.604, l'autorité compétente doit vérifier que les procédures spécifiées dans le manuel sont conformes à la présente annexe avant de notifier officiellement l'approbation à l'organisme agréé;
  2. en cas d'approbation indirecte des modifications conformément au point c) du point M.A.604, l'autorité compétente doit s'assurer:
    - i) que les modifications restent mineures;
    - ii) qu'elle dispose d'un contrôle adéquat de l'approbation des modifications afin de garantir que celles-ci respectent les exigences de la présente annexe.

**▼ B****M.B.607 Retrait, suspension et limitation d'un agrément**

L'autorité compétente doit:

- a) suspendre un agrément sur des motifs valables dans le cas d'un risque potentiel en matière de sécurité, ou
- b) suspendre, retirer ou limiter un agrément conformément au point M.B.605.

## SOUS-PARTIE G

*ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ***M.B.701 Demande****▼ M2**

- a) Pour les transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, l'autorité compétente doit recevoir pour approbation, avec la demande initiale du certificat de transporteur aérien et, le cas échéant, toute modification appliquée, et pour chaque type d'aéronef devant être exploité:
1. les spécifications de gestion de maintien de navigabilité;
  2. les programmes d'entretien d'aéronef de l'exploitant;
  3. le compte rendu matériel de l'aéronef;
  4. le cas échéant, les spécifications techniques des contrats d'entretien conclus entre le CAMO et l'organisme de maintenance agréé conformément à la partie 145.

**▼ B**

- b) Lorsque les installations sont situées dans plus d'un État membre, l'investigation et le contrôle continu de l'agrément doivent être effectués conjointement avec les autorités compétentes désignées par les États membres sur le territoire desquels les autres installations sont situées.

**M.B.702 Agrément initial**

- a) Sous réserve que les exigences des points M.A.706(a), (c), (d) et M.A.707 soient respectées, l'autorité compétente doit formellement indiquer par écrit son acceptation du personnel des points M.A.706(a), (c), (d) et M.A.707 au postulant.

**▼ B**

- b) L'autorité compétente doit établir que les procédures décrites dans les spécifications de gestion du maintien de la navigabilité sont conformes à la section A, sous-partie G, de la présente annexe (partie M) et s'assurer que le dirigeant responsable signe l'attestation d'engagement.
- c) L'autorité compétente doit vérifier si l'organisme respecte les exigences énoncées dans la section A, sous-partie G, de la présente annexe (partie M).
- d) Une réunion avec le dirigeant responsable doit être convoquée au moins une fois durant l'investigation pour approbation afin de s'assurer qu'il comprend bien l'importance de l'agrément et la raison de signer l'engagement des spécifications de l'organisme, ceci afin de se conformer aux procédures indiquées dans les spécifications de gestion du maintien de la navigabilité.
- e) Toutes les constatations doivent être confirmées par écrit à l'organisme postulant.
- f) L'autorité compétente doit enregistrer toutes les constatations, les actions de clôture (actions nécessaires pour clôturer une constatation) et les recommandations.
- g) Pour l'agrément initial, l'organisme doit avoir mené toutes les actions correctives exigées par les constatations et celles-ci doivent avoir été clôturées par l'autorité compétente avant que l'agrément ne soit délivré.

**▼ M8****M.B.703 Délivrance de l'agrément**

- a) L'autorité compétente doit délivrer au demandeur un certificat d'agrément, «formulaire 14-MG de l'AESA» (appendice VI de la présente annexe), qui inclut les domaines couverts par l'agrément, lorsque l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité est en conformité avec la section A, sous-partie G, de la présente annexe (partie M).
- b) L'autorité compétente doit indiquer la validité de l'agrément sur le certificat d'agrément, «formulaire 14-MG de l'AESA».
- c) Le numéro de référence de l'agrément doit être inclus sur le certificat d'agrément, «formulaire 14-MG», de la façon indiquée par l'Agence.
- d) Dans le cas de transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, les informations figurant sur le formulaire 14-MG de l'AESA seront incluses sur le certificat du transporteur aérien.

**▼ B****M.B.704 Contrôle permanent**

- a) L'autorité compétente doit conserver et tenir à jour une liste des programmes pour chaque organisme de maintien de la navigabilité agréé conformément à la section A, sous-partie G, de la présente annexe (partie M) sous sa supervision, les dates auxquelles doivent avoir lieu les visites d'audit et quand ces visites ont été effectuées.
- b) Chaque organisme doit être entièrement contrôlé à des périodes ne dépassant pas 24 mois.
- c) Un échantillon pertinent de l'aéronef géré par l'organisme agréé conformément à la section B, sous-partie G, de la présente annexe (partie M) doit être étudié pendant une période de 24 mois. La taille de l'échantillon sera décidée par l'autorité compétente selon le résultat d'audits antérieurs et d'études de produits précédentes.



**▼ B**

- d) Toutes les constatations doivent être confirmées par écrit à l'organisme postulant.
- e) L'autorité compétente doit enregistrer toutes les constatations, les actions de clôture (actions nécessaires pour clôturer une constatation) et les recommandations.
- f) Une réunion avec le dirigeant responsable doit être convoquée au moins une fois tous les 24 mois pour s'assurer qu'il reste informé de problèmes significatifs détectés au cours des audits.

**M.B.705 Constatations****▼ M8**

- a) Si, au cours d'audits ou par d'autres moyens, le non-respect d'une exigence énoncée dans la présente annexe (partie M) ou dans l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, est prouvé, l'autorité compétente doit entreprendre les actions suivantes:

**▼ B**

- 1. pour les constatations de niveau 1, l'autorité compétente retire, limite ou suspend immédiatement, en totalité ou en partie, en fonction de l'importance de la constatation de niveau 1, l'agrément d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité, et ce, jusqu'à ce qu'une action corrective satisfaisante soit mise en œuvre par l'organisme;
- 2. pour les constatations de niveau 2, l'autorité compétente accorde un délai de mise en œuvre d'un plan d'actions correctives adapté à la nature de la constatation. Ce délai ne peut excéder trois mois. Dans certaines circonstances, à l'issue de cette première période, et en fonction de la nature de la constatation, l'autorité compétente peut proroger le délai de trois mois supplémentaires si un plan d'actions correctives satisfaisant est présenté.
- b) Une action doit être entreprise par l'autorité compétente pour suspendre, en totalité ou en partie, l'agrément si la conformité n'est pas établie dans les délais prescrits par l'autorité compétente.

**M.B.706 Modifications**

- a) L'autorité compétente doit respecter les dispositions applicables de l'agrément initial pour tout changement concernant l'organisme notifié conformément au point M.A.713.
- b) L'autorité compétente peut déterminer les conditions selon lesquelles l'organisme agréé de gestion du maintien de la navigabilité peut travailler pendant que ces changements interviennent, à moins qu'elle ne décide que l'agrément devrait être suspendu étant donné la nature et l'étendue des changements.

**▼ M8**

- c) Pour toute modification des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité:
  - 1. En cas d'approbation directe des modifications conformément au point M.A.704 b) de la présente annexe (partie M), l'autorité compétente doit vérifier que les procédures décrites dans les spécifications sont conformes à la présente annexe (partie M) ou à l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, avant de notifier officiellement l'approbation à l'organisme agréé.
  - 2. Dans le cas où une procédure d'approbation indirecte est appliquée pour approuver les modifications conformément au point M.A.704 c) de la présente annexe (partie M), l'autorité compétente doit s'assurer:
    - i) que les modifications restent mineures;

**▼ M8**

- ii) qu'elle dispose d'un contrôle adéquat de l'approbation des modifications afin de garantir que celles-ci respectent les exigences de la présente annexe (partie M) ou de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas.

**▼ B****M.B.707 Retrait, suspension et limitation d'un agrément**

L'autorité compétente doit:

- a) suspendre un agrément sur des motifs valables dans le cas d'un risque potentiel en matière de sécurité, ou
- b) suspendre, retirer ou limiter un agrément conformément au point M.B.705.

## SOUS-PARTIE H

*CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE*

(à créer le cas échéant)

## SOUS-PARTIE I

*CERTIFICAT D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ***M.B.901 Évaluation des recommandations**

Sur réception d'une demande et d'une recommandation de certificat d'examen de navigabilité associée conformément au point M.A.901:

**▼ M6****▼ C2**

- 1) Le personnel qualifié approprié de l'autorité compétente doit vérifier que l'attestation de conformité contenue dans la recommandation démontre qu'un examen de navigabilité complet, conformément au point M.A.901, a été effectué.

**▼ B**

- 2) L'autorité compétente doit effectuer des investigations et peut demander de plus amples informations pour soutenir l'évaluation de la recommandation.

**M.B.902 Examen de navigabilité par l'autorité compétente****▼ M6****▼ C2**

- a) Lorsqu'elle effectue l'examen de navigabilité et délivre le certificat d'examen de navigabilité (formulaire 15a de l'AESA — appendice III), l'autorité compétente doit effectuer un examen de navigabilité conformément au point M.A.901.
- b) L'autorité compétente doit disposer du personnel d'examen de navigabilité approprié pour effectuer ces examens.
  - 1. Pour tous les aéronefs utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, et pour les aéronefs d'une MTOM supérieure à 2 730 kg, ce personnel doit:
    - a) posséder au moins cinq ans d'expérience dans le domaine du maintien de la navigabilité;
    - b) posséder une licence appropriée conformément à l'annexe III (partie 66) ou une qualification de personnel d'entretien reconnue au niveau national, appropriée pour la catégorie d'aéronefs (lorsque l'article 5, paragraphe 6, renvoie aux règles nationales), ou un diplôme en aéronautique ou équivalent;

**▼ C2**

- c) avoir suivi une formation officielle en maintenance aéronautique;
- d) avoir occupé un poste avec des responsabilités appropriées.

Nonobstant les points a) à d), l'exigence énoncée au point b) 1) b) du point M.B.902 peut être remplacée par cinq ans d'expérience dans le domaine du maintien de la navigabilité en complément de ceux déjà requis au point b) 1) a) du point M.B.902.

2. Pour les aéronefs qui ne sont pas utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, et pour les aéronefs d'une MTOM inférieure ou égale à 2 730 kg, ce personnel doit:

- a) posséder au moins trois ans d'expérience dans le domaine du maintien de la navigabilité;
- b) posséder une licence appropriée conformément à l'annexe III (partie 66) ou une qualification de personnel d'entretien reconnue au niveau national, appropriée pour la catégorie d'aéronefs lorsque l'article 5, paragraphe 6, fait référence aux règles nationales, ou un diplôme en aéronautique ou équivalent;
- c) avoir suivi une formation officielle en maintenance aéronautique;
- d) avoir occupé un poste avec des responsabilités appropriées.

Nonobstant les points a) à d), l'exigence établie au point a) 2) b) du point M.A.902 peut être remplacée par quatre ans d'expérience dans le domaine du maintien de navigabilité en complément de ceux déjà requis au point b) 2) a) du point M.A.902.

**▼ B**

- c) L'autorité compétente doit tenir un registre de tout le personnel compétent en matière d'examen de navigabilité, et ce registre doit donner des informations concernant toute qualification appropriée ainsi qu'un résumé de l'expérience et de la formation utiles en matière de gestion de la navigabilité.
- d) L'autorité compétente doit avoir accès aux données applicables comme prévu aux points M.A.305, M.A.306 et M.A.401 pour l'exécution de l'examen de navigabilité.
- e) Le personnel qui effectue l'examen de navigabilité doit délivrer un formulaire 15a après qu'un examen de la navigabilité a été effectué avec des résultats satisfaisants.

**M.B.903 Constatations**

Si au cours d'études d'aéronef ou par tout autre moyen il est prouvé qu'une exigence de la partie M n'est pas respectée, l'autorité compétente entreprend les actions suivantes:

- 1) pour les constatations de niveau 1, l'autorité compétente exige la mise en œuvre d'une action corrective appropriée avant tout nouveau vol et l'autorité compétente révoque ou suspend le certificat d'examen de navigabilité immédiatement;
- 2) pour les constatations de niveau 2, l'action corrective exigée par l'autorité compétente doit être adaptée à la nature de la constatation.

**▼ M6****▼ C2****M.B.904 Échange d'informations**

À la réception d'une notification de transfert d'aéronef entre États membres conformément au point M.A.903, l'autorité compétente de l'État membre dans lequel l'aéronef est actuellement immatriculé doit informer l'autorité compétente de l'État membre dans lequel l'aéronef sera immatriculé de tout problème connu ayant trait à l'aéronef qui fait l'objet du transfert. L'autorité compétente de l'État membre dans lequel l'aéronef sera immatriculé doit s'assurer que le transfert a été correctement notifié à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel l'aéronef est actuellement immatriculé.

▼ C2*Appendice I***Contrat relatif à la gestion du maintien de navigabilité**

1. Lorsqu'un propriétaire ou un exploitant sous-traite les tâches associées à la gestion du maintien de navigabilité à un CAMO ou un CAO, conformément au point M.A.201, à la demande de l'autorité compétente, une copie du contrat signé des deux parties doit être envoyée par le propriétaire ou l'exploitant à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation.
2. Ce contrat doit être élaboré en tenant compte des exigences de la présente annexe et définir les obligations des signataires en matière de maintien de la navigabilité de l'aéronef.
3. Il doit comprendre au minimum les informations suivantes:
  - l'immatriculation, le type et le numéro de série de l'aéronef;
  - le nom du propriétaire de l'aéronef ou du locataire inscrit ou les coordonnées de la société, y compris l'adresse,
  - les coordonnées du CAMO ou CAO sous-traitant, y compris l'adresse, et
  - le type d'exploitation.

▼ M13

4. Il doit stipuler ce qui suit:

Le propriétaire ou l'exploitant confie au CAMO ou au CAO la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef, y compris mais sans s'y limiter, la mise au point d'un programme d'entretien de l'aéronef qui devra être approuvé par l'autorité compétente selon la procédure indiquée au point M.1, et l'organisation de l'entretien de l'aéronef conformément audit programme d'entretien de l'aéronef.

Conformément au présent contrat, les deux signataires s'engagent à respecter leurs obligations respectives au titre du présent contrat.

Le propriétaire ou l'exploitant certifie, pour autant qu'il puisse en juger, que toutes les informations fournies au CAMO ou au CAO concernant le maintien de la navigabilité de l'aéronef sont et continueront d'être exactes, et que l'aéronef ne sera pas réparé ou modifié sans l'accord préalable du CAMO ou du CAO.

En cas de non-respect du présent contrat par l'un des signataires, le CAMO ou le CAO et le propriétaire ou l'exploitant évaluent si cela a une incidence sur la poursuite du contrat et en informent la ou les autorités compétentes de ces organismes. L'évaluation effectuée par les organismes tient compte de l'importance pour la sécurité de la non-conformité et détermine si elle est de nature répétitive. Si, à l'issue de cette évaluation, l'un des signataires conclut qu'il ne peut pas s'acquitter de ses responsabilités en raison de ses propres limites ou des manquements du signataire, le contrat est résilié et la ou les autorités compétentes pour les organismes en sont immédiatement informées. Dans ce cas, le propriétaire ou l'exploitant restera entièrement responsable de chaque tâche liée au maintien de la navigabilité de l'aéronef, et le propriétaire ou l'exploitant informera les autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation, dans un délai de deux semaines, de ce non-respect du contrat. Dans le cas d'un contrat conclu conformément au point M.A.201 e *bis*), l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation est immédiatement informée.

▼ M6▼ C2

5. ► **M13** Lorsqu'un propriétaire/exploitant conclut un contrat avec un CAMO ou un CAO conformément au point M.A.201, le contrat précise les obligations incombant à chaque partie comme suit: ◀
  - 5.1. Obligations du CAMO ou du CAO:
    1. veiller à ce que le type de l'aéronef figure dans les termes de son agrément;

**▼ C2**

2. respecter les conditions suivantes en matière de maintien de la navigabilité de l'aéronef:
  - a) élaborer un programme d'entretien de l'aéronef, comprenant le cas échéant un programme de fiabilité développé;
  - b) indiquer les tâches d'entretien (dans le programme d'entretien de l'aéronef) qui peuvent être effectuées par le pilote-proprétaire conformément au point c) du point M.A.803;
  - c) organiser l'approbation du programme d'entretien de l'aéronef;
  - d) une fois le programme d'entretien de l'aéronef approuvé, en fournir une copie au propriétaire ou à l'exploitant;

**▼ M13**

- e) établir et commander les travaux d'entretien nécessaires pour permettre une transition appropriée avec le programme d'entretien de l'aéronef précédent;

**▼ M6****▼ C2**

- f) veiller à ce que tous les travaux d'entretien soient exécutés par un organisme de maintenance agréé;
- g) veiller à ce que toutes les consignes de navigabilité soient appliquées;
- h) s'assurer que tous les défauts détectés au cours des travaux d'entretien programmés ou des examens de navigabilité, ou signalés par le propriétaire, sont rectifiés par un organisme de maintenance agréé;

**▼ M13**

- i) coordonner l'exécution des travaux d'entretien programmés, y compris l'inspection des éléments d'aéronef, le remplacement des pièces à durée de vie limitée et l'exécution de toute consigne de navigabilité applicable, et veiller au respect des exigences opérationnelles ayant une incidence sur le maintien de la navigabilité, des exigences en matière de maintien de la navigabilité établies par l'Agence et des mesures requises par l'autorité compétente en réaction immédiate à un problème de sécurité;
- j) informer le propriétaire ou l'exploitant chaque fois que l'aéronef doit être confié à un organisme de maintenance agréé;
- k) gérer et archiver les enregistrements de maintien de la navigabilité de l'aéronef;
- l) assurer la coordination avec l'exploitant ou le propriétaire à propos de toute demande adressée à l'autorité compétente concernée relativement à tout écart par rapport au programme d'entretien de l'aéronef;
- m) aider l'exploitant ou le pilote-proprétaire en ce qui concerne le maintien de la navigabilité de l'aéronef lorsqu'il effectue des vols de contrôle de maintenance;

**▼ M14**

3. organiser l'approbation de toute modification de l'aéronef conformément à l'annexe I (Partie 21) ou, selon le cas, à l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012 avant qu'il n'y soit procédé.

Dans le cas d'un aéronef faisant l'objet d'une déclaration de conformité de la conception, organiser la déclaration de conformité pour toute modification conformément à la sous-partie F de la section A de l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012 avant qu'il n'y soit procédé;

**▼ M14**

4. organiser l'approbation de toute réparation de l'aéronef conformément à l'annexe I (Partie 21) ou, selon le cas, à l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012 avant qu'elle ne soit effectuée.

Dans le cas d'un aéronef faisant l'objet d'une déclaration de conformité de la conception, organiser la déclaration de conformité pour toute réparation conformément à la sous-partie N de la section A de l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012 avant qu'elle ne soit effectuée;

**▼ M6****▼ C2**

5. informer l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation chaque fois que l'aéronef n'est pas présenté par le propriétaire à l'organisme de maintenance agréé à la demande de ce dernier;
6. informer l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation chaque fois que le présent contrat n'a pas été respecté;
7. veiller à ce que l'examen de navigabilité de l'aéronef soit effectué lorsque cela est nécessaire, et veiller à ce que le certificat d'examen de navigabilité soit délivré ou qu'une recommandation soit envoyée à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation;
8. envoyer dans les dix jours une copie de tout certificat d'examen de navigabilité délivré ou prorogé à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation;
9. établir les comptes rendus d'événements, comme exigé par les réglementations applicables;
10. informer l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation lorsque le contrat est dénoncé par l'une ou l'autre partie.

## 5.2. Obligations du propriétaire ou de l'exploitant:

1. avoir une connaissance globale du programme d'entretien de l'aéronef approuvé;
2. avoir une connaissance globale des dispositions de la présente annexe;
3. présenter l'aéronef, à la demande du CAMO ou du CAO, à l'organisme de maintenance convenu avec le CAMO ou le CAO à la date indiquée;
4. ne pas modifier l'aéronef sans consulter au préalable le CAMO ou le CAO;
5. informer le CAMO ou le CAO de tout entretien effectué à titre exceptionnel sans que le CAMO ou le CAO en ait été préalablement informé et hors du contrôle de celui-ci;
6. signaler au CAMO ou CAO sur le carnet de bord tous les défauts détectés au cours des opérations;
7. informer l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation chaque fois que le présent contrat est dénoncé par l'une ou l'autre partie;
8. informer le CAMO ou le CAO et l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation en cas de vente de l'aéronef;
9. établir les comptes rendus d'événements, comme exigé par les réglementations applicables;
10. communiquer régulièrement au CAMO ou CAO les heures de vol de l'aéronef et toute autre donnée d'utilisation, comme convenu avec le CAMO ou le CAO;

**▼ C2**

11. mentionner le CRS dans les carnets de bord, comme indiqué au point d) du point M.A.803, lorsque les travaux d'entretien sont effectués par le pilote-proprétaire sans dépasser les limites de la liste des tâches d'entretien établie par le programme d'entretien de l'aéronef approuvé, comme prévu au point c) du point M.A.803;
12. informer le CAMO ou le CAO au plus tard trente jours après la fin de toute tâche d'entretien effectuée par le pilote-proprétaire conformément au point a) du point M.A.305;

**▼ M13**

13. garantir la conformité avec le programme d'entretien agréé et assurer la coordination avec le CAMO ou le CAO à propos de toute demande adressée à l'autorité compétente concernée relativement à toute prolongation ponctuelle de la fréquence prévue par le programme d'entretien;
14. informer le CAMO ou le CAO de tout non-respect des exigences opérationnelles susceptible d'avoir une incidence sur le maintien de la navigabilité de l'aéronef;
15. informer le CAMO ou le CAO de toute exigence opérationnelle (par exemple, agréments spécifiques) qui doit être satisfaite pour maintenir l'aéronef dans la configuration requise.

**▼ M6****▼ C2**

6. Lorsqu'un propriétaire ou un exploitant sous-traite auprès d'un CAMO ou d'un CAO conformément au point M.A.201, les obligations de chaque partie s'agissant du compte rendu obligatoire ou volontaire d'événements conformément au règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> doivent être clairement énoncées.

**▼ M13**

7. Exigences supplémentaires en cas d'application du point M.A.201 e *bis*)

Outre les exigences et obligations énumérées aux points 5.1 et 5.2 ci-dessus, lorsqu'un contrat est conclu entre le CAMO et l'exploitant conformément au point M.A.201 e *bis*), le contrat relatif à la gestion du maintien de la navigabilité doit également être conforme aux exigences des points 7.1 à 7.3.

Avant la signature du contrat, l'exploitant doit évaluer le CAMO afin de s'assurer que celui-ci a la capacité de respecter le contrat.

## 7.1. Éligibilité

Le contrat de maintien de la navigabilité conformément au point M.A.201 e *bis*) est conclu uniquement si le transporteur aérien concerné est titulaire d'une licence conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 et si le CAMO fait partie du même groupement économique de transporteurs aériens. Le contrat relatif à la gestion du maintien de la navigabilité doit contenir une description claire de la manière dont les conditions décrites au point M.A.201 e *bis*) sont remplies. Il doit notamment décrire la manière dont les différents systèmes de gestion des organismes sont harmonisés entre eux.

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007 (JO L 122 du 24.4.2014, p. 18).



**▼ M13**

## 7.2. Obligations supplémentaires du CAMO:

1. bien connaître la procédure de l'exploitant relative au suivi du contrat;
2. obtenir l'accord de l'exploitant avant de sous-traiter des tâches de maintien de la navigabilité;
3. informer immédiatement l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation chaque fois que l'aéronef n'est pas présenté par l'exploitant à l'organisme de maintenance agréé à la demande du CAMO, que le présent contrat n'est pas respecté ou que le contrat est dénoncé par l'une ou l'autre partie;
4. dispenser une formation au personnel de l'exploitant afin de garantir qu'il a connaissance des éléments suivants du CAMO:
  - a) les politiques et procédures, responsabilités, obligations, tâches et zones d'interface;
  - b) les lignes de communication (par exemple, les enregistrements de l'aéronef, l'échange d'informations précises en matière de navigabilité en temps utile, y compris en dehors des heures de travail normales);
  - c) les procédures propres au CAMO, telles que l'utilisation de logiciels qui lui sont spécifiques, le contrôle de la fiabilité, l'utilisation du système de compte rendu matériel d'aéronef et les dispositions en matière d'interopérabilité.

## 7.3. Obligations supplémentaires de l'exploitant:

1. élaborer des procédures d'interface avec le CAMO pour gérer la délivrance et le renouvellement du certificat d'examen de navigabilité;
2. au cas où des travaux d'entretien imprévus sont nécessaires dans des endroits où il n'existe aucun contrat avec un organisme de maintenance agréé conformément à l'annexe II (partie 145) du présent règlement, informer immédiatement le CAMO;
3. informer immédiatement l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation chaque fois que le contrat est dénoncé par l'une ou l'autre partie;
4. dispenser une formation au personnel du CAMO afin de garantir qu'il a connaissance des éléments suivants de l'exploitant:
  - a) les politiques et procédures, responsabilités, obligations, tâches et zones d'interface;
  - b) les lignes de communication;
  - c) les procédures propres à l'exploitant, telles que les procédures opérationnelles, l'utilisation de logiciels qui lui sont spécifiques, l'utilisation du système de compte rendu matériel d'aéronef et les dispositions en matière d'interopérabilité.

*Appendice II***Certificat d'autorisation de mise en service — Formulaire 1 de l'EASA**

Les présentes instructions ne concernent que l'utilisation du formulaire 1 de l'EASA à des fins de maintenance. Il y a lieu de se référer à l'appendice I de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012, qui couvre l'utilisation du formulaire 1 de l'EASA à des fins de production.

**1. OBJET ET UTILISATION**

- 1.1 L'objectif premier du certificat est de déclarer la navigabilité des travaux de maintenance effectués sur des produits, pièces et équipements (ci-après dénommés «élément(s)»).
- 1.2 Une corrélation doit être établie entre le certificat et le ou les éléments. L'émetteur doit conserver un certificat sous une forme permettant la vérification des données originales.
- 1.3 Le certificat est reconnu par un grand nombre d'autorités compétentes en matière de navigabilité, mais cela peut varier en fonction de l'existence d'accords bilatéraux et/ou de la politique de l'autorité en question. Les «données de définition approuvées» mentionnées dans ce certificat signifient ainsi que les données ont été approuvées par l'autorité compétente en matière de navigabilité du pays d'importation.
- 1.4 Le certificat n'est ni un bon de livraison, ni une lettre de transport.
- 1.5 Le certificat ne peut être utilisé pour la remise en service d'un aéronef.
- 1.6 Le certificat ne vaut pas approbation d'installer l'élément sur un aéronef, un moteur ou une hélice spécifique, mais permet à l'utilisateur final de déterminer son état de navigabilité (approuvé).
- 1.7 Il n'est pas permis d'utiliser un même certificat pour différents éléments mis en service après production ou entretien.

**2. MODÈLE GÉNÉRAL**

- 2.1 Le certificat doit être conforme au modèle joint, y compris les numéros de cases et l'emplacement de chaque case. La taille des cases peut cependant être modifiée pour s'adapter à chaque cas particulier, mais sans dépasser des limites qui rendraient le certificat méconnaissable.
- 2.2 Le certificat doit être en format «paysage», mais la taille globale peut être notablement augmentée ou diminuée pour autant qu'il demeure reconnaissable et lisible. En cas de doute, consulter l'autorité compétente.
- 2.3 La déclaration de responsabilité de l'utilisateur/installateur peut figurer sur l'un ou l'autre côté du formulaire.
- 2.4 Ce qui est imprimé doit être clair et lisible pour permettre une lecture facile.
- 2.5 Le certificat peut être soit pré-imprimé, soit émis de manière informatisée, mais dans tous les cas, l'impression des traits et caractères doit être claire, lisible et conforme au modèle.
- 2.6 Le certificat doit être rédigé en anglais et, le cas échéant, dans une ou plusieurs autres langues.

**▼B**

- 2.7 Les informations à porter sur le certificat peuvent être soit tapées à la machine, soit imprimées de manière informatisée, soit écrites à la main en lettres majuscules et doivent permettre une lecture facile.
- 2.8 Dans un souci de clarté, éviter autant que possible les abréviations.
- 2.9 L'espace disponible au verso du certificat peut être utilisé par l'émetteur pour toute information complémentaire à l'exclusion de toute attestation de conformité. Toute inscription au verso doit être signalée dans la case appropriée au recto du certificat.

**3. COPIES**

- 3.1. Le nombre de copies du certificat envoyées au client ou conservées par l'émetteur n'est pas limité.

**4. INSCRIPTIONS ERRONÉES SUR UN CERTIFICAT**

- 4.1 Si un utilisateur final constate une erreur sur un certificat, il doit l'indiquer par écrit à l'émetteur. L'émetteur ne peut délivrer un nouveau certificat que si les erreurs peuvent être vérifiées et corrigées.
- 4.2 Le nouveau certificat doit comporter un nouveau numéro de traçage, une nouvelle signature et une nouvelle date.
- 4.3 Il n'est pas nécessaire de procéder à une nouvelle vérification de l'état du ou des éléments pour accepter une demande de nouveau certificat. Le nouveau certificat n'est pas une déclaration concernant l'état actuel de l'élément et doit comporter une référence au certificat précédent dans la case 12, comme suit: «Le présent certificat corrige l'erreur ou les erreurs constatée(s) dans la ou les cases [numéro de la ou des cases concernées] du certificat [numéro de traçage de l'original] daté du [date de délivrance de l'original] et ne couvre pas la conformité/l'état/la mise en service». Les deux certificats doivent être conservés pendant la même période que celle prévue pour le certificat original.

**5. ÉLABORATION DU CERTIFICAT PAR L'ÉMETTEUR***Case 1 Autorité compétente en matière d'agrément/pays*

Indiquer le nom et le pays de l'autorité compétente pour la délivrance du certificat. Lorsque l'autorité compétente est l'Agence, la seule mention de l'EASA suffit.

*Case 2 En-tête du formulaire 1 de l'EASA***«CERTIFICAT D'AUTORISATION DE MISE EN SERVICE****FORMULAIRE 1 DE L'EASA»***Case 3 Numéro de traçage du formulaire*

Indiquer le numéro unique établi par le système/la procédure de numérotation de l'organisme mentionné dans la case 4; ce numéro peut comprendre des caractères alphanumériques.

*Case 4 Nom et adresse de l'organisme*

Indiquer le nom et l'adresse complets de l'organisme agréé (se reporter au formulaire 3 de l'EASA) qui émet les travaux couverts par le présent certificat. Les logos, etc., sont autorisés s'ils peuvent s'inscrire dans la case.

*Case 5 Bon de commande/contrat/facture*

Pour faciliter la traçabilité du ou des éléments par le client, indiquer le numéro du bon de commande, le numéro du contrat, le numéro de la facture ou toute autre référence similaire.

**▼ B***Case 6 Élément*

Indiquer le numéro de ligne lorsqu'il y a plusieurs lignes. Cette case permet d'effectuer facilement des références croisées avec les observations indiquées dans la case 12.

*Case 7 Description*

Indiquer le nom ou la description de l'élément. Il convient d'utiliser de préférence le terme employé dans les instructions pour le maintien de la navigabilité ou les données d'entretien (par exemple, catalogue des pièces illustré, manuel de maintenance de l'aéronef, bulletin de service, manuel d'entretien des composants).

*Case 8 Numéro de la pièce*

Indiquer le numéro de référence de l'élément tel qu'il apparaît sur l'article ou l'étiquette/l'emballage. Dans le cas d'un moteur ou d'une hélice, la désignation de type peut être utilisée.

*Case 9 Quantité*

Indiquer la quantité d'éléments.

*Case 10 Numéro de série*

Si la réglementation impose d'identifier l'élément par un numéro de série, indiquer ce numéro dans cette case. Tout autre numéro de série non exigé par la réglementation peut également être indiqué. Si l'élément ne porte pas de numéro de série, indiquer «sans objet».

*Case 11 État/travaux*

Ci-après sont définies les mentions admises à figurer dans la case 11. N'indiquer qu'une seule de ces mentions. Si plusieurs mentions peuvent convenir, utiliser celle qui décrit le mieux la plus grande partie des travaux effectués et/ou l'état de l'article.

i)	Révision générale	.	Processus garantissant que l'élément concerné est tout à fait conforme à l'ensemble des tolérances applicables spécifiées dans le certificat de type, dans les instructions du fabricant en matière de maintien de la navigabilité ou dans les données approuvées ou acceptées par l'autorité. L'élément aura au minimum été démonté, nettoyé, inspecté, réparé le cas échéant, remonté et testé conformément aux données précisées ci-dessus.
ii)	Réparé	.	Correction de défaut(s) conformément à une norme applicable <sup>(1)</sup> .
iii)	Inspecté/testé	.	Examen, mesure, etc., effectués conformément à une norme applicable <sup>(1)</sup> (par exemple, inspection visuelle, essais de fonctionnement, essais au banc, etc.).
iv)	Modifié	.	Modification d'un élément conformément à une norme applicable <sup>(1)</sup> .

<sup>(1)</sup> Par «norme applicable», il faut entendre une norme, méthode, technique ou pratique de fabrication/de conception/d'entretien/de qualité que l'autorité compétente a approuvée ou peut accepter. La norme applicable doit être décrite dans la case 12.

*Case 12 Observations*

Décrire les travaux mentionnés dans la case 11, soit directement, soit par renvoi à des documents de référence, afin que l'utilisateur ou l'installateur puisse déterminer la navigabilité du ou des éléments compte tenu des travaux à certifier. Si besoin est, un feuillet séparé peut être utilisé et référencé dans le corps du formulaire 1 de l'EASA. Chaque mention doit indiquer clairement à quel(s) élément(s) de la case 6 elle se rapporte.

Exemples d'informations à saisir dans la case 12:

- i) données d'entretien utilisées, y compris l'état et la référence de la révision;

**▼ B**

- ii) conformité avec les consignes de navigabilité ou bulletins de service;
- iii) réparations effectuées;
- iv) modifications effectuées;
- v) pièces de rechange installées;
- vi) état des pièces à durée de vie limitée;
- vii) déviations par rapport au bon de commande client;
- viii) déclarations de remise en service propres à satisfaire aux exigences d'entretien d'une autorité de l'aviation civile étrangère;
- ix) informations nécessaires en cas de livraison partielle ou de remontage après livraison;

**▼ M6****▼ C2**

- x) pour les organismes de maintenance agréés conformément à la sous-partie F de l'annexe I (partie M) ou à l'annexe V *quinqües* (partie CAO), le CRS d'éléments d'aéronef visé au point M.A.613 et au point CAO.A.070, selon le cas:

«Certifie que, sauf indication contraire de la présente case, les travaux indiqués à la case 11 et décrits dans la présente case ont été effectués conformément aux dispositions de la section A, sous-partie F, de l'annexe I (partie M), ou à l'annexe V *quinqües* (partie CAO), du règlement (UE) n° 1321/2014 et que, au regard des travaux effectués, l'élément est considéré comme étant prêt à être remis en service. IL NE S'AGIT PAS D'UNE REMISE EN SERVICE AU TITRE DE L'ANNEXE II (PARTIE 145) DU RÈGLEMENT (UE) n° 1321/2014.»

En cas d'impression des données contenues dans un formulaire 1 de l'AESA sur support électronique, toute donnée n'ayant pas sa place dans les autres cases doit être saisie dans la présente case.

**▼ B**

En cas d'impression des données d'un formulaire 1 de l'EASA sur support électronique, toute donnée utile n'ayant pas sa place dans les autres cases doit être indiquée dans cette case.

*Cases 13a-13e*

Exigences générales pour les cases 13a-13e: non applicable pour une remise en service dans le cadre d'une maintenance. Utiliser une nuance différente, plus sombre par exemple, ou marquer d'une autre façon de façon à éviter une utilisation accidentelle ou non autorisée.

**▼ M6****▼ C2***Case 14a*

Cocher la ou les cases correspondant aux réglementations applicables aux travaux effectués. Si la case «Autres réglementations visées à la case 12» est cochée, les réglementations de l'autre ou des autres autorités compétentes en matière de navigabilité doivent être indiquées à la case 12. Il y a lieu de cocher au moins une des deux cases.

Pour tous les travaux d'entretien effectués par des organismes de maintenance agréés conformément à la section A, sous-partie F, de l'annexe I (partie M), ou à l'annexe V *quinqües* (partie CAO) du règlement (UE) n° 1321/2014, la case «Autres réglementations visées à la case 12» doit être cochée, et le CRS inscrit dans la case 12. Dans ce cas, la mention «sauf indication contraire de la présente case» est destinée à répondre aux situations suivantes:

- a) lorsque l'entretien n'a pas été entièrement mené à bien;
- b) lorsque l'entretien effectué ne répond pas aux normes requises par l'annexe I (partie M) ou par l'annexe V *quinqües* (partie CAO);

**▼ C2**

- c) lorsque l'entretien a été effectué conformément à une exigence autre que celle énoncée à l'annexe I (partie M) ou à l'annexe V *quinquies* (partie CAO); dans ce cas, il doit être précisé dans la case 12 quelle réglementation nationale s'applique.

Pour tous les travaux d'entretien effectués par des organismes de maintenance agréés conformément à la section A de l'annexe II (partie 145) du règlement (UE) n° 1321/2014, la mention «sauf indication contraire de la case 12» est destinée à répondre aux situations suivantes:

- a) lorsque l'entretien n'a pas été entièrement mené à bien;
- b) lorsque l'entretien effectué ne répond pas aux normes requises par l'annexe II (partie 145);
- c) lorsque l'entretien a été effectué conformément à une exigence autre que celle énoncée dans l'annexe II (partie 145); dans ce cas, il doit être précisé dans la case 12 quelle réglementation nationale s'applique.

**▼ B***Case 14b Signature autorisée*

Cet espace est réservé à la signature de la personne autorisée. Seules les personnes dûment autorisées en vertu des règles et politiques de l'autorité compétente peuvent apposer leur signature dans cette case. Pour faciliter la reconnaissance, un numéro unique d'identification de la personne autorisée peut être ajouté.

*Case 14c Numéro de certificat/d'agrément*

Indiquer le numéro/la référence du certificat/de l'agrément. Ce numéro ou cette référence sont délivrés par l'autorité compétente.

*Case 14d Nom*

Indiquer lisiblement le nom de la personne qui appose sa signature dans la case 14b.

*Case 14e Date*

Indiquer la date à laquelle la signature est apposée dans la case 14b, en respectant la structure suivante: jj = les 2 chiffres du jour, mmm = les 3 premières lettres du mois et aaaa = les 4 chiffres de l'année.

*Responsabilités de l'utilisateur/installateur*

Inscrire la mention suivante sur le certificat afin d'indiquer aux utilisateurs finals qu'ils ne sont pas exonérés de leurs responsabilités concernant l'installation et l'utilisation de tout élément accompagné du présent formulaire:

«LE PRÉSENT CERTIFICAT NE CONSTITUE PAS UNE AUTORISATION AUTOMATIQUE D'INSTALLATION.

LORSQUE L'UTILISATEUR/L'INSTALLATEUR A EFFECTUÉ DES TRAVAUX CONFORMÉMENT À LA RÉGLEMENTATION D'UNE AUTORITÉ COMPÉTENTE EN MATIÈRE DE NAVIGABILITÉ DIFFÉRENTE DE CELLE INDIQUÉE DANS LA CASE 1, IL EST ESSENTIEL QUE L'UTILISATEUR/INSTALLATEUR S'ASSURE QUE L'AUTORITÉ DE NAVIGABILITÉ DONT IL RELÈVE ACCEPTE LES ÉLÉMENTS AGRÉÉS PAR L'AUTORITÉ MENTIONNÉE DANS LA CASE 1.

LES DÉCLARATIONS INSCRITES DANS LES CASES 13A ET 14A NE CONSTITUENT PAS UNE CERTIFICATION D'INSTALLATION. DANS TOUS LES CAS, LE DOSSIER D'ENTRETIEN DE L'AÉRONEF DOIT CONTENIR UNE CERTIFICATION D'INSTALLATION DÉLIVRÉE CONFORMÉMENT AUX RÉGLEMENTATIONS NATIONALES PAR L'UTILISATEUR/INSTALLATEUR AVANT QUE L'AÉRONEF PUISSE DÉCOLLER.»

▼ **B**

1. Autorité compétente en matière d'agrément/ pays		2. <b>CERTIFICAT D'AUTORISATION DE MISE EN SERVICE</b> FORMULAIRE 1 DE L'EASA			3. Numéro de traçage du formulaire	
4. ► <sup>(1)</sup> Nom et adresse de l'organisme ◀:					5. Bon de commande/contrat/facture	
6. Élément	7. Description	8. Numéro de la pièce	9. Quantité	10. Numéro de série	11. État/travaux	
12. Observations						
13a. Certifie que les éléments identifiés ci-dessus ont été fabriqués conformément: <input type="checkbox"/> aux données de définition approuvées et sont en état de fonctionner en toute sécurité <input type="checkbox"/> aux données de définition non approuvées indiquées dans la case 12			14a. <input type="checkbox"/> Partie 145.A.50 Remise en service <input type="checkbox"/> Autre réglementation visée à la case 12 Certifie que, sauf dispositions contraires mentionnées dans la case 12, les travaux indiqués dans la case 11 et décrits dans la case 12 ont été accomplis conformément à la partie 145 et, compte tenu de ces travaux, les éléments sont considérés comme prêts à être remis en service.			
13b. Signature autorisée		13c. Numéro de l'agrément/ autorisation	14b. Signature autorisée		14c. N° de certificat/d'agrément	
13d. Nom		13e. Date (jj/mm/aaaa)	14d. Nom		14e. Date (jj/mm/aaaa)	
<b>RESPONSABILITÉS DE L'UTILISATEUR/INSTALLATEUR</b> Ce certificat ne vaut pas automatiquement autorisation d'installer le ou les éléments. Lorsque l'utilisateur/installateur effectue des travaux conformément à la réglementation d'une autorité responsable de la navigabilité, autre que l'autorité responsable de navigabilité indiquée dans la case 1, il est essentiel que l'utilisateur/installateur s'assure que l'autorité responsable de la navigabilité dont il relève accepte les éléments approuvés par l'autorité responsable de la navigabilité inscrite à la case 1. Les mentions figurant dans les cases 13a et 14a ne constituent pas une certification d'installation. Dans tous les cas, le dossier d'entretien de l'aéronef doit contenir une certification d'installation délivrée conformément aux réglementations nationales par l'utilisateur/installateur avant que l'aéronef puisse décoller.						

►<sup>(2)</sup> ►<sup>(3)</sup> Formulaire 1 de l'AESA – MF/CAO/145 version 3 ◀◀

- <sup>(1)</sup> C1
- <sup>(2)</sup> M6
- <sup>(3)</sup> C2

▼ **M6**▼ **C2**

## Appendice III

## Certificat d'examen de navigabilité – Formulaire 15 de l'AESA

[ÉTAT MEMBRE]	
un État membre de l'Union européenne (*)	
<b>CERTIFICAT D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ (CEN)</b>	
Référence du CEN: .....	
<p>►<sup>(1)</sup> Conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil, l'organisme mentionné ci-dessous, agréé conformément à la section A de l'annexe V <i>quater</i> (partie CAMO) ou à la section A, sous-partie G, de l'annexe I (partie M) ou à la section A de l'annexe V <i>quinquies</i> (partie CAO) du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission,</p>	
[NOM ET ADRESSE DE L'ORGANISME AGRÉÉ]	
[RÉFÉRENCE DE L'AGRÉMENT]	
certifie avoir procédé à un examen de navigabilité conformément au point M.A.901 de l'annexe I du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission sur l'aéronef suivant: ◀	
Constructeur de l'aéronef: .....	
Nom du constructeur: .....	
Immatriculation de l'aéronef: .....	
Numéro de série de l'aéronef: .....	
et que cet aéronef est considéré apte au vol au moment de l'examen.	
Date de délivrance: .....	Date d'expiration: .....
Heures de vol cellule à la date de délivrance (**): .....	
Signature: .....	N° d'autorisation .....
1 <sup>ère</sup> prolongation: l'aéronef est resté dans un environnement contrôlé conformément aux dispositions du point M.A.901 de l'annexe I (partie M) du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission au cours de l'année écoulée. L'aéronef est considéré apte au vol à la date de délivrance du certificat.	
Date de délivrance: .....	Date d'expiration: .....
Heures de vol cellule à la date de délivrance (**): .....	
Signature: .....	N° d'autorisation .....
Raison sociale: .....	Référence de l'agrément: .....
2 <sup>e</sup> prolongation: l'aéronef est resté dans un environnement contrôlé conformément aux dispositions du point M.A.901 de l'annexe I (partie M) du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission au cours de l'année écoulée. L'aéronef est considéré apte au vol à la date de délivrance du certificat.	
Date de délivrance: .....	Date d'expiration: .....
Heures de vol cellule à la date de délivrance (**): .....	
Signature: .....	N° d'autorisation .....
Raison sociale: .....	Référence de l'agrément: .....
(*) Biffer pour les États non-membres de l'UE	

Formulaire 15b de l'AESA ►<sup>(1)</sup> Version 6 ◀

(\*) Biffer pour les États non-membres de l'Union européenne.

(\*\*) Exception faite des dirigeables.

►<sup>(1)</sup> (2) **M8**►<sup>(3)</sup> **M11**



▼ C2

[ÉTAT MEMBRE]	
un État membre de l'Union européenne (*)	
<b>CERTIFICAT D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ (CEN)</b>	
Référence du CEN: .....	
Conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil, [L'AUTORITÉ COMPÉTENTE DE L'ÉTAT MEMBRE] certifie que l'aéronef suivant:	
Constructeur de l'aéronef: .....	
Nom du constructeur: .....	
Immatriculation de l'aéronef: .....	
Numéro de série de l'aéronef: .....	
est considéré apte au vol au moment de l'examen.	
Date de délivrance: .....	Date d'expiration: .....
Heures de vol cellule à la date de délivrance (**): .....	
Signature: .....	N° d'autorisation .....
1 <sup>ère</sup> prolongation: l'aéronef est resté dans un environnement contrôlé conformément aux dispositions du point M.A.901 de l'annexe I (partie M) du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission au cours de l'année écoulée. L'aéronef est considéré apte au vol à la date de délivrance du certificat.	
Date de délivrance: .....	Date d'expiration: .....
Heures de vol cellule à la date de délivrance (**): .....	
Signature: .....	N° d'autorisation: .....
Raison sociale: .....	Référence de l'agrément: .....
2 <sup>e</sup> prolongation: l'aéronef est resté dans un environnement contrôlé conformément aux dispositions du point M.A.901 de l'annexe I (partie M) du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission au cours de l'année écoulée. L'aéronef est considéré apte au vol à la date de délivrance du certificat.	
Date de délivrance: .....	Date d'expiration: .....
Heures de vol cellule à la date de délivrance (**): .....	
Signature: .....	N° d'autorisation: .....
Raison sociale: .....	Référence de l'agrément: .....

Formulaire 15a de l'AESA version 5

(\*) Biffer pour les États non-membres de l'Union européenne.

(\*\*) Exception faite des dirigeables.

▼ **M12***Appendice IV***Système de classes et de catégories utilisé pour les termes de l'agrément des organismes de maintenance visés à l'annexe I (partie M), sous-partie F**

1. Sauf dispositions contraires pour les plus petits organismes prévues au point 11, le tableau du point 12 constitue la grille uniforme utilisée pour l'agrément d'un organisme de maintenance visé à l'annexe I (partie M), sous-partie F. Un organisme peut recevoir un agrément allant d'une seule classe et d'une seule catégorie avec limitations jusqu'à l'ensemble des classes et catégories avec limitations.
2. En plus du tableau du point 12, l'organisme de maintenance agréé doit indiquer son domaine d'application dans le manuel d'organisme de maintenance.

▼ **B**

3. À l'intérieur d'une (des) classe(s) et d'une (des) catégorie(s) d'agrément approuvée(s) par l'autorité compétente, le domaine d'activité précisé dans le manuel d'organisme de maintenance fixe les limites exactes de l'agrément. Il est donc essentiel que la (les) classe(s) et catégorie(s) d'agrément soient compatibles avec le domaine d'activité de l'organisme.
4. Une *catégorie de classe A* signifie que l'organisme de maintenance agréé peut effectuer des opérations d'entretien sur l'aéronef ou n'importe quel élément d'aéronef (y compris les moteurs et APU), selon les données d'entretien ou, en cas d'accord de l'autorité compétente, selon les données d'entretien des éléments d'aéronef, seulement lorsque ceux-ci sont installés sur l'aéronef. Un tel organisme de maintenance agréé de classe A peut néanmoins retirer temporairement un composant à des fins d'entretien, afin de faciliter l'accès à ce composant, sauf lorsque le fait de retirer le composant rend nécessaires d'autres opérations d'entretien auxquelles ne s'appliquent pas les dispositions du présent point. Cette opération fera l'objet d'une procédure de contrôle prévue dans le manuel d'organisme d'entretien à approuver par l'autorité compétente. La section «limitation» doit préciser le champ d'un tel entretien et donc l'étendue de l'agrément.
5. Une *catégorie de classe B* signifie que l'organisme de maintenance agréé peut effectuer des opérations d'entretien sur des moteurs et/ou des APU déposés et sur des éléments de moteurs et/ou d'APU, selon les données d'entretien des moteurs et/ou des APU ou, en cas d'accord de l'autorité compétente, selon les données d'entretien des éléments d'aéronef, seulement lorsque ceux-ci sont installés sur le moteur et/ou l'APU. Un tel organisme de maintenance agréé de classe B peut néanmoins retirer temporairement un composant à des fins d'entretien, afin de faciliter l'accès à ce composant, sauf lorsque le fait de retirer le composant rend nécessaires d'autres opérations d'entretien auxquelles ne s'appliquent pas les dispositions du présent point. La section «limitation» doit préciser le champ d'un tel entretien et donc l'étendue de l'agrément. Un organisme de maintenance agréé possédant une catégorie de classe B peut aussi effectuer des opérations d'entretien sur un moteur installé au cours d'un entretien «en base» et «en ligne» à condition que le manuel d'organisme de maintenance à approuver par l'autorité compétente prévoit une procédure de contrôle. Le domaine d'activité décrit dans le manuel d'organisme de maintenance doit indiquer une telle activité lorsque l'autorité compétente le permet.
6. Une *catégorie de classe C* signifie que l'organisme de maintenance agréé peut effectuer des opérations d'entretien sur des éléments d'aéronef déposés (à l'exclusion des moteurs et APU) prévus pour être installés sur aéronef ou sur moteur/APU. La section «limitation» doit préciser le champ d'un tel entretien et donc l'étendue de l'agrément. Un organisme de maintenance agréé possédant une catégorie de classe C peut aussi effectuer des opérations d'entretien sur un élément d'aéronef installé au cours d'un entretien «en base» et «en ligne» ou au sein d'un atelier d'entretien moteur/APU à condition que le manuel d'organisme de maintenance à approuver par l'autorité compétente prévoit une procédure de contrôle. Le domaine d'activité décrit dans le manuel d'organisme de maintenance doit indiquer une telle activité lorsque l'autorité compétente le permet.

**▼ B**

7. Une *catégorie de classe D* est une catégorie distincte, qui n'est pas nécessairement liée à un aéronef, un moteur ou autre élément d'aéronef spécifiques. La catégorie D1 Contrôle non destructif (CND) est seulement nécessaire pour les organismes de maintenance agréés effectuant des CND comme tâche particulière pour un autre organisme. Un organisme de maintenance agréé possédant une catégorie de classe A, B ou C peut effectuer des CND sur les produits qu'il entretient sans avoir besoin de la catégorie D1 à condition que le manuel d'organisme de maintenance prévoie les procédures CND.

**▼ M12**

8. La section «*limitation*» a pour but de laisser aux autorités compétentes la marge de manœuvre nécessaire pour adapter l'agrément à un organisme donné. Les catégories ne doivent figurer sur l'agrément que si elles sont utilement limitées. Le tableau du point 12 précise les types de limitations possibles. Bien que les tâches d'entretien soient indiquées en dernier lieu pour chaque classe/catégorie, il est accepté de mettre l'accent sur la tâche d'entretien plutôt que sur l'aéronef, le type de moteur ou le constructeur, si cela est mieux adapté à l'organisme (l'installation et l'entretien de systèmes avioniques en sont un exemple). Une telle mention inscrite dans la section «*limitations*» indique que l'organisme de maintenance est agréé pour les opérations d'entretien pouvant aller jusqu'au type/à la tâche en question.
9. Lorsqu'il est fait référence à la *série, au type et au groupe* dans la section «*limitations*» des catégories de classes A et B, «*série*» signifie des séries spécifiques de types telles que Cessna série 150, Cessna série 172 ou Beech série 55 ou Continental série O-200, etc.; «*type*» signifie un type spécifique ou un modèle tels que Cessna 172 type RG; toutes les références de série ou de type peuvent être notées; «*groupe*» signifie, par exemple, monomoteur à pistons Cessna ou moteurs à pistons non turbocompressés Lycoming, etc.
10. Lorsqu'une *longue liste de capacités* sujette à de fréquentes modifications est utilisée, ces modifications peuvent s'effectuer selon la procédure d'approbation indirecte visée aux points M.A.604 c) et M.B.606 c).
11. Un organisme de maintenance employant uniquement une personne pour planifier et effectuer tout l'entretien ne peut obtenir qu'un domaine d'agrément réduit. Les limites maximales autorisées sont:

CLASSE	CATÉGORIE	LIMITATIONS
CLASSE AÉRONEF	CATÉGORIE A2 AVIONS DE 5 700 KG ET MOINS	MOTEURS À PISTONS, JUSQU'À 5 700 KG
CLASSE AÉRONEF	CATÉGORIE A3 HÉLI-COPTÈRES	MONOMOTEUR À PISTON, JUSQU'À 3 175 KG
CLASSE AÉRONEF	CATÉGORIE A4 AÉRO-NEFS AUTRES QUE A1, A2 ET A3	SANS LIMITATION
CLASSE MOTEURS	CATÉGORIE B2 PISTON	INFÉRIEURS À 450 HP

▼ **M12**

CLASSE	CATÉGORIE	LIMITATIONS
CLASSE ÉLÉMENTS AUTRES QUE LES MOTEURS ENTIERS ET APU	C1 À C22	SELON LISTE DE CAPA- CITÉS
CLASSE TRAVAUX SPÉCIALISÉS	D1 CND	PROCÉDÉS CND À PRÉCISER

Il est à noter qu'un tel organisme peut être encore plus limité par l'autorité compétente dans les termes de l'agrément en fonction des capacités de l'organisme considéré.

## 12. Tableau

CLASSE	CATÉGORIE	LIMITATIONS	BASE	LIGNE
AÉRONEF	A2 Avions de 5 700 kg et moins	[Doit préciser le constructeur, le groupe, la série ou le type de l'avion et/ou la ou les tâches d'entretien]  <i>Exemple: DHC-6 série Twin Otter</i>  Préciser si la délivrance des certificats d'examen de naviga- bilité est autorisée	[OUI/NON] (*)	[OUI/NON] (*)
	A3 Hélicoptères	[Doit préciser le constructeur, le groupe, la série ou le type de l'hélicoptère et/ou la ou les tâches d'entretien]  <i>Exemple: Robinson R44</i>	[OUI/NON] (*)	[OUI/NON] (*)
	A4 Aéronefs autres que A1, A2 et A3	[Doit préciser la catégorie (planeur, ballon, dirigeable, etc.), le constructeur, le groupe, la série ou le type de l'aéronef et/ou la ou les tâches d'entretien]  Préciser si la délivrance des certificats d'examen de naviga- bilité est autorisée	[OUI/NON] (*)	[OUI/NON] (*)
MOTEURS	B1 Moteurs à turbines	[Doit préciser la série ou le type du moteur et/ou la ou les tâches d'entretien]  <i>Exemple: série PT6A</i>		
	B2 Moteurs à pistons	[Doit préciser le constructeur, le groupe, la série ou le type du moteur et/ou la ou les tâches d'entretien]		
	B3 APU	[Doit préciser le constructeur, la série ou le type du moteur et/ou la ou les tâches d'entretien]		

▼ **M12**

CLASSE	CATÉGORIE	LIMITATIONS	BASE	LIGNE
ÉLÉMENTS AUTRES QUE LES MOTEURS COMPLETS OU LES APU	C1 Air conditionné et pressurisation	[Doit préciser le type d'aéronef ou le constructeur d'aéronef ou le fabricant de l'élément d'aéronef ou l'élément particulier et/ou la référence à une liste de capacité dans le manuel de spécifications de l'organisme de maintenance et/ou à la tâche ou aux tâches d'entretien]  <i>Exemple: PT6A — régulateur de carburant</i>		
	C2 Pilote automatique			
	C3 Communication et navigation			
	C4 Portes — Panneaux			
	C5 Électricité et éclairage			
	C6 Aménagement			
	C7 Moteur — APU			
	C8 Commandes de vol			
	C9 Carburant			
	C10 Hélicoptère — Rotors			
	C11 Hélicoptère — Transmission			
	C12 Hydraulique			
	C13 Système d'indication — d'enregistrement			
	C14 Train d'atterrissage			
	C15 Oxygène			
	C16 Hélices			
	C17 Système pneumatique et de vide			
	C18 Protection givre/pluie/incendie			
	C19 Hublots			
	C20 Structure			

**▼ M12**

CLASSE	CATÉGORIE	LIMITATIONS	BASE	LIGNE
	C21 Ballast d'eau			
	C22 Propulsion auxiliaire			
SERVICES SPÉCIALISÉS	D1 Contrôles non destructifs	[Doit préciser la ou les méthodes CND particulières]		

(\*) Biffer la mention inutile.

▼ **M11**

## Appendice V

**Certificat d'organisme de maintenance visé à l'annexe I (partie M), sous-partie F — Formulaire 3-MF de l'AESA**

Page 1 sur 2

[ÉTAT MEMBRE (\*)]

Un État membre de l'Union européenne (\*\*)

**CERTIFICAT D'ORGANISME DE MAINTENANCE**

Référence: [CODE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*)].MF.[XXXX]

Conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil, et du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission, et dans le respect des conditions énoncées ci-dessous, [L'AUTORITÉ COMPÉTENTE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*)] certifie:

[NOM ET ADRESSE DE L'ENTREPRISE]

en tant qu'organisme de maintenance conformément à la sous-partie F, section A, de l'annexe I (partie M), du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission, agréé pour entretenir les produits, pièces et équipements énumérés dans les termes de l'agrément ci-joints et délivrer les certificats correspondants de remise en service en utilisant les références ci-dessus, et, lorsque cela est stipulé, les certificats d'examen de navigabilité à l'issue d'un examen de navigabilité, conformément au point ML.A.903 de l'annexe V *ter* (partie ML) du règlement précité pour les aéronefs énumérés dans le programme d'agrément ci-joint.

## CONDITIONS:

1. Le présent certificat est limité à ce qui est spécifié à la section «Domaine d'application» du manuel de l'organisme de maintenance agréé visé à la section A, sous-partie F, de l'annexe I (partie M) du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission; et
2. le présent certificat exige de respecter les procédures définies dans le manuel de l'organisme de maintenance agréé; et
3. le présent certificat est valable tant que l'organisme de maintenance agréé respecte les dispositions de l'annexe I (partie M) et de l'annexe V *ter* (partie ML) du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission.
4. Sous réserve du respect des conditions énoncées ci-dessus, le présent certificat est valable jusqu'au 24 mars 2022, sauf s'il a été rendu, remplacé, suspendu ou retiré avant cette date.

Date de la première délivrance: .....

Date de la présente révision: .....

Révision n°: .....

Signé: .....

Pour l'autorité compétente: [AUTORITÉ COMPÉTENTE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*)]

Formulaire 3-MF de l'AESA version 6

(\*) Ou «AESA» si l'AESA est l'autorité compétente.

(\*\*) Biffer pour les États non membres de l'UE ou de l'AESA.

▼ **M11**

Page 2 sur 2

**TERMES DE L'AGRÉMENT DE L'ORGANISME DE MAINTENANCE**

Référence: [CODE ÉTAT MEMBRE (\*).MF.XXXX

Organisme: [NOM ET ADRESSE DE L'ENTREPRISE]

CLASSE	CATÉGORIE	LIMITATIONS
AÉRONEFS (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
MOTEURS (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
ÉLÉMENTS D'AÉRONEF AUTRES QUE LES MOTEURS COMPLETS OU LES APU (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
SERVICES SPÉCIALISÉS (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)

Les présents termes de l'agrément sont limités aux produits, pièces et équipements et aux activités figurant à la section «Domaine d'application» du manuel de l'organisme de maintenance agréé.

Référence du manuel de l'organisme de maintenance: .....

Date de la première délivrance: .....

Date de la dernière révision approuvée: ..... Révision n°: .....

Signé: .....

Pour l'autorité compétente: [AUTORITÉ COMPÉTENTE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*)]

Formulaire 3-MF de l'AESA version 6

(\*) Ou «AESA» si l'AESA est l'autorité compétente.

(\*\*) Biffer, le cas échéant, si l'organisme n'est pas agréé.

(\*\*\*) Indiquer la qualification et les limitations appropriées.

(\*\*\*\*) Indiquer les limitations appropriées et préciser si la délivrance de recommandations et des certificats d'examen de navigabilité est autorisée ou non (uniquement possible pour les aéronefs ELA1 qui ne sont pas utilisés dans des exploitations commerciales lorsque l'organisme procède à un examen de navigabilité conjointement à l'inspection annuelle prévue dans le programme d'entretien de l'aéronef).



▼ **M11**

## Appendice VI

**Certificat d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité visé à l'annexe I (partie M), sous-partie G —  
Formulaire 14-MG de l'AESA**

[ÉTAT MEMBRE (\*)]

État membre de l'Union européenne (\*\*)

ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

CERTIFICAT

Référence: [CODE ÉTAT MEMBRE \*].MG.XXXX (réf. AOC XX.XXXX)

Conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil et au règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission actuellement en vigueur, et dans le respect des conditions énoncées ci-dessous, [L'AUTORITÉ COMPÉTENTE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*)] certifie:

**[NOM ET ADRESSE DE L'ENTREPRISE]**

en tant qu'organisme de gestion du maintien de la navigabilité conformément à la section A, sous-partie G de l'annexe I (partie M) du règlement (UE) n° 1321/2014, agréé pour gérer le maintien de la navigabilité des aéronefs énumérés dans la liste figurant dans les termes de l'agrément joints et, lorsque cela est stipulé, pour émettre des recommandations et des certificats d'examen de navigabilité à l'issue d'un examen de la navigabilité conformément au point M.A.901 de l'annexe I (partie M) ou au point ML.A.901 de l'annexe V *ter* (partie ML) et, lorsque cela est stipulé, pour délivrer des autorisations de vol conformément au point M.A.711 c) de l'annexe I (partie M) du règlement précité.

## CONDITIONS

1. Le présent certificat est limité au domaine d'activité indiqué dans la section «Domaine d'application du certificat» des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité approuvées visées à la section A, sous-partie G, de l'annexe I (partie M) du règlement (UE) n° 1321/2014.
2. Le présent certificat requiert le respect des procédures prévues dans les spécifications de gestion du maintien de la navigabilité approuvées conformément à la sous-partie G de l'annexe I (partie M) du règlement (UE) n° 1321/2014.
3. Le présent certificat est valable tant que l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé respecte les dispositions de l'annexe I (partie M) et, le cas échéant, de l'annexe V *ter* (partie ML) du règlement (UE) n° 1321/2014.
4. Lorsque, dans le cadre de son système qualité, l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité s'assure par contrat les services d'un ou de plusieurs organismes, le présent certificat reste valable à condition que le ou lesdits organismes s'acquittent de leurs obligations contractuelles.
5. Sous réserve du respect des conditions 1 à 4 ci-dessus, le présent certificat est valable jusqu'au 24 mars 2022, sauf si le certificat a été auparavant rendu, remplacé, suspendu ou retiré.

Dans le cas où le présent formulaire est également utilisé pour des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, le numéro du CTA (certificat de transporteur aérien) doit être ajouté à la référence, en plus du numéro standard, et la condition 5 doit être remplacée par les conditions supplémentaires 6, 7 et 8 suivantes:

6. Le présent certificat ne constitue pas une autorisation d'exploiter les types d'aéronefs visés à la condition 1. L'autorisation d'exploiter des aéronefs est donnée par le CTA.
7. L'expiration, le retrait ou la suspension du CTA invalide automatiquement le présent certificat en ce qui concerne les immatriculations d'aéronef mentionnées sur le CTA, sauf si l'autorité compétente déclare explicitement le contraire.
8. Sous réserve du respect des conditions 1 à 4, 6 et 7, le présent certificat est valable jusqu'au 24 mars 2022, sauf si le certificat a été auparavant rendu, remplacé, suspendu ou retiré.

Date de la première délivrance: .....

Signé: .....

Date de la présente révision: ..... Révision n°: .....

Pour l'autorité compétente: [AUTORITÉ COMPÉTENTE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*)]

Page 1 sur 2

▼ **M11**

Page 2 sur 2

**ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ****TERMES DE L'AGRÉMENT**

Référence: [CODE ÉTAT MEMBRE (\*).MG.XXXX

(réf. AOC XX.XXXX)

Organisme: [NOM ET ADRESSE DE L'ENTREPRISE]

Type/série/groupe de l'aéronef	Examen de navigabilité autorisé	Autorisations de vol autorisées	Organisme(s) travaillant dans le cadre d'un système qualité
	[OUI/NON] (***)	[OUI/NON] (***)	
	[OUI/NON] (***)	[OUI/NON] (***)	
	[OUI/NON] (***)	[OUI/NON] (***)	
	[OUI/NON] (***)	[OUI/NON] (***)	

Les présents termes de l'agrément sont limités au domaine d'activité indiqué dans la section des spécifications en matière de gestion du maintien de la navigabilité approuvées .....

Référence des spécifications de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité: .....

Date de la première délivrance: .....

Signé: .....

Date de la présente révision: ..... Révision n<sup>o</sup>: .....

Pour l'autorité compétente: [AUTORITÉ COMPÉTENTE DE L'ÉTAT MEMBRE \*]

Formulaire 14-MG de l'AESA version 6

(\*) ou AESA si l'AESA est l'autorité compétente.

(\*\*) Biffer pour les États non membres de l'UE ou l'AESA.

(\*\*\*) Biffer, le cas échéant, si l'organisme n'est pas agréé.

**▼ B***Appendice VII***Tâches d'entretien complexes****▼ M12**

Les tâches suivantes constituent les tâches d'entretien complexes visées au M.A.801 b):

**▼ B**

1. La modification, la réparation ou le remplacement par rivetage, collage, contre-placage ou soudage d'une des pièces de cellule d'aéronef suivantes:

- a) une poutre de caisson;
- b) une lisse ou membrane d'aile;
- c) un longeron;
- d) une semelle de longeron;
- e) une pièce d'une poutre en treillis;
- f) l'âme d'une poutre;
- g) une quille ou quille d'angle d'une coque d'hydravion ou d'un flotteur;
- h) une pièce de compression en tôle ondulée dans une aile ou un empennage;
- i) une nervure principale d'aile;
- j) une contrefiche principale de surface d'aile ou d'empennage;
- k) un bâti-moteur;
- l) un longeron ou cadre de fuselage;
- m) une pièce d'une armature latérale, armature horizontale ou cloison;
- n) une contrefiche ou une ferrure support de fauteuil,
- o) un remplacement de rails de fixation fauteuils;
- p) une contrefiche secondaire ou principale de train d'atterrissage;
- q) un essieu;
- r) une roue; et
- s) un ski ou un support de ski, à l'exclusion du remplacement d'un revêtement à coefficient de frottement réduit.

2. La modification ou réparation d'une des pièces suivantes:

- a) revêtement de l'avion, ou le revêtement d'un flotteur d'aéronef, si le travail nécessite l'utilisation d'un support, bâti ou gabarit;
- b) revêtement d'aéronef soumis à des contraintes de pressurisation, si l'endommagement du revêtement mesure plus de 15 cm dans une direction quelconque;
- c) une pièce porteuse d'un système de commande, y compris un manche pilote, une pédale, un arbre, un quadrant, un renvoi, un tube de transmission, un guignol commande de gouverne et une ferrure forgée ou moulée, à l'exclusion de:

**▼B**

- i) l'emboutissage d'un raccord de réparation ou d'une garniture de câble, et
  - ii) le remplacement d'un embout de tube symétrique fixé par rivetage; et
  - d) toute autre structure, non répertoriée en 1, qu'un fabricant a identifié comme structure primaire dans son manuel d'entretien, son manuel de réparations structurales ou ses instructions de maintien de la navigabilité.
3. L'exécution des travaux d'entretien suivants sur des moteurs à pistons:
- a) démontage et réassemblage d'un moteur à pistons à d'autres fins que i) pour avoir accès aux assemblages piston/cylindre; ou ii) pour retirer le panneau auxiliaire arrière en vue d'inspecter et/ou remplacer les commandes de pompes à huile lorsque cela ne nécessite pas de retirer et de remonter des engrenages intérieurs;
  - b) démontage puis remontage des démultiplicateurs;
  - c) soudage et brasage de joints, autres que des petits travaux de soudure des dispositifs d'évacuation des fumées exécutés par un soudeur dûment agréé ou autorisé, à l'exception du remplacement d'éléments d'aéronef;
  - d) intervention sur des pièces particulières de systèmes assujettis au passage au banc d'essai, sauf le remplacement ou l'ajustement de pièces qui peuvent normalement être remplacées ou ajustées en service.
4. L'équilibrage d'une hélice, sauf
- a) pour la certification de l'équilibrage statique lorsque le manuel d'entretien l'exige;
  - b) équilibrage dynamique sur des hélices installées au moyen d'instruments électroniques d'équilibrage lorsque le manuel d'entretien ou d'autres données de navigabilité approuvées l'autorisent.
5. Toute autre tâche nécessitant:
- a) des outillages, équipements ou installations spéciaux; ou
  - b) des procédures de coordination bien définies en raison de la longueur des tâches et de l'intervention de personnes différentes.

**▼ B***Appendice VIII***Entretien limité du pilote-propiétaire**

Outre les exigences énoncées dans l'annexe I, partie M, les critères de base suivants doivent être respectés avant d'entreprendre tout travail d'entretien selon les conditions de l'entretien par le pilote-propiétaire:

## a) Compétence et responsabilité

1. Le pilote propriétaire est toujours responsable de tout travail d'entretien effectué par ses soins.
2. Avant d'exécuter les tâches d'entretien qui lui incombent, le pilote-propiétaire doit s'assurer qu'il a les compétences pour le faire. Les pilotes-propiétaires ont le devoir de se familiariser avec les méthodes standard d'entretien de leur aéronef et avec le programme d'entretien de l'aéronef. Si le pilote-propiétaire n'est pas compétent pour la tâche à effectuer, la tâche ne peut être certifiée par lui.

**▼ M8**

3. Le pilote-propiétaire (ou son CAMO ou CAO sous-traitant) est chargé de déterminer les tâches qui incombent au pilote-propiétaire dans le respect des principes élémentaires du programme d'entretien et de veiller à ce que le document soit mis à jour en temps utile.

**▼ B**

4. L'approbation du programme d'entretien doit être effectuée conformément au point M.A.302.

## b) Tâches

Le pilote-propiétaire peut effectuer des inspections visuelles ou des opérations simples pour vérifier l'état général, détecter les défauts évidents et s'assurer du fonctionnement normal de la cellule, des moteurs et des systèmes et composants.

Les tâches d'entretien ne doivent pas être effectuées par le pilote-propiétaire lorsque la tâche:

**▼ M2**

- 1) est une tâche critique de maintenance

**▼ B**

- 2) implique de retirer des composants ou un ensemble d'éléments essentiels; et/ou
- 3) implique de se conformer aux consignes de navigabilité ou à un point des limitations de navigabilité, sauf si ces consignes ou limitations l'autorisent expressément; et/ou
- 4) requiert l'utilisation d'un outillage spécial, étalonné (sauf clé dynamométrique à déclenchement et pince à sertir; et/ou
- 5) nécessite l'utilisation de matériels d'essai ou des essais particuliers (par exemple, Contrôle Non Destructif — CND, essais de systèmes ou vérification opérationnelle de l'avionique); et/ou
- 6) consiste en des inspections spécifiques non programmées (par exemple un contrôle d'atterrissage lourd); et/ou
- 7) touche à des systèmes essentiels pour les vols en IFR; et/ou
- 8) est mentionnée dans l'appendice VII de la présente annexe ou lorsqu'il s'agit d'une tâche d'entretien d'un élément conformément au point M.A.502 a), b), c) ou d).

**▼ M6****▼ C5**

Les critères 1 à 8 prévalent sur des instructions moins restrictives délivrées conformément au point d) du M.A.302 «Programme d'entretien de l'aéronef».

**▼ B**

Toute tâche décrite dans le manuel de vol de l'aéronef comme tâche de préparation de l'aéronef au vol (par exemple, assembler les ailes d'un planeur ou exécuter les visites pré-vol), est considérée comme incombant au pilote et non comme une tâche d'entretien incombant au pilote-proprétaire et ne requiert donc pas de certificat de remise en service.

c) Exécution des tâches d'entretien incombant au pilote-proprétaire et registres

Les données d'entretien mentionnées au point M.A.401 doivent toujours être disponibles pendant l'entretien effectué par le pilote-proprétaire et doivent être respectées. Le certificat de remise en service doit détailler les données ayant trait à l'exécution des tâches d'entretien par le pilote-proprétaire, conformément au point M.A.803(d).

Le pilote-proprétaire doit informer l'organisme agréé de gestion du maintien de la navigabilité responsable de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef (le cas échéant) au plus tard 30 jours après la fin des tâches d'entretien effectuées par le pilote-proprétaire conformément au point M.A.305(a).

**▼ B***ANNEXE II***(Partie 145)****▼ M12**

## TABLE DES MATIÈRES

145.1	Autorité compétente
SECTION A — EXIGENCES TECHNIQUES ET EXIGENCES RELATIVES AUX ORGANISMES	
145.A.10	Domaine d'application
145.A.15	Demande de certificat par un organisme
145.A.20	Termes de l'agrément et domaine d'application
145.A.25	Exigences relatives aux installations
145.A.30	Exigences en matière de personnel
145.A.35	Personnel de certification et personnel de soutien
145.A.37	Personnel d'examen de navigabilité
145.A.40	Instruments et outillages
145.A.42	Éléments
145.A.45	Données d'entretien
145.A.47	Planification de la production
145.A.48	Exécution de l'entretien
145.A.50	Certification de l'entretien
145.A.55	Archivage
145.A.60	Compte rendu d'événements
145.A.65	Procédures d'entretien
145.A.70	Manuel des spécifications d'organisme de maintenance (MOE)
145.A.75	Prérogatives de l'organisme
145.A.85	Modifications apportées à l'organisme
145.A.90	Maintien de la validité
145.A.95	Constatations
145.A.120	Moyens de mise en conformité
145.A.140	Accès
145.A.155	Réaction immédiate à un problème de sécurité
145.A.200	Système de gestion
145.A.202	Dispositif interne de compte rendu en matière de sécurité
145.A.205	Contrats et contrats de sous-traitance
SECTION B — EXIGENCES RELATIVES AUX AUTORITÉS	
145.B.005	Domaine d'application
145.B.115	Documentation de supervision
145.B.120	Moyens de mise en conformité

**▼ M12**

- 145.B.125 Informations à communiquer à l'Agence
- 145.B.135 Réaction immédiate à un problème de sécurité
- 145.B.200 Système de gestion
- 145.B.205 Attribution de tâches à des entités qualifiées
- 145.B.210 Modifications du système de gestion
- 145.B.220 Archivage
- 145.B.300 Principes en matière de supervision
- 145.B.305 Programme de supervision
- 145.B.310 Procédure de certification initiale
- 145.B.330 Modifications — organismes
- 145.B.350 Constatations et actions correctives; observations
- 145.B.355 Suspension, limitation et retrait
- Appendice I — Certificat d'autorisation de remise en service — Formulaire 1 de l'AESA
- Appendice II — Système de classe et de catégories utilisé pour les termes de l'agrément des organismes de maintenance «partie 145»
- Appendice III — Certificat d'organisme de maintenance — Formulaire 3-145 de l'AESA
- Appendice IV — Conditions d'utilisation du personnel non qualifié conformément aux dispositions de l'annexe III (partie 66) visées aux points 145.A.30 j) 1) et 2)

**145.1 Autorité compétente**

Aux fins de la présente annexe, l'autorité compétente est:

- 1) pour les organismes dont le principal établissement se situe sur un territoire relevant de la responsabilité d'un État membre en vertu de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après dénommée «convention de Chicago»), l'autorité désignée par cet État membre, ou par un autre État membre conformément à l'article 64 du règlement (UE) 2018/1139, ou l'Agence si la responsabilité a été réattribuée à l'Agence conformément aux articles 64 ou 65 du règlement (UE) 2018/1139, ou
- 2) pour les organismes dont le principal établissement se situe en dehors d'un territoire relevant de la responsabilité d'un État membre en vertu de la convention de Chicago, l'Agence.

*SECTION A***EXIGENCES TECHNIQUES ET EXIGENCES RELATIVES AUX ORGANISMES****145.A.10 Domaine d'application**

La présente section établit les conditions en matière de délivrance et de maintien d'un certificat d'agrément aux organismes pour l'entretien des aéronefs et éléments d'aéronef.

**145.A.15 Demande de certificat d'organisme**

- a) Une demande de certificat ou de modification d'un certificat existant conformément à la présente annexe est présentée sous une forme et selon une procédure établies par l'autorité compétente, en tenant compte des exigences applicables de l'annexe I (partie M), de l'annexe V *ter* (partie ML) et de la présente annexe.



**▼ M12**

- b) Les postulants à un certificat initial au titre de la présente annexe communiquent à l'autorité compétente:
1. les résultats de l'audit préalable réalisé par l'organisme relativement aux exigences applicables prévues à l'annexe I (partie M), à l'annexe V *ter* (partie ML) et à la présente annexe;
  2. la documentation démontrant la manière dont ils entendent respecter les exigences établies dans le présent règlement.

**145.A.20 Termes de l'agrément et domaine d'application**

- a) Le domaine d'application de l'organisme est défini dans le manuel des spécifications de gestion de l'organisme de maintenance (MOE), conformément au point 145.A.70.
- b) L'organisme se conforme aux termes de l'agrément joints au certificat d'organisme délivré par l'autorité compétente et au domaine d'application spécifié dans le MOE.

**▼ B****145.A.25 Exigences en matière de locaux**

L'organisme doit s'assurer que:

- a) Les locaux sont adaptés à tous les travaux prévus, assurant en particulier une protection contre les intempéries. Les ateliers et halls spécialisés sont cloisonnés comme il convient pour prévenir toute contamination de l'environnement et de la zone de travail.
  - 1) Pour l'entretien de base des aéronefs, des hangars d'aéronefs sont disponibles et suffisamment grands pour abriter des aéronefs en entretien en base programmé.
  - 2) Pour l'entretien des éléments d'aéronefs, les ateliers d'éléments d'aéronefs sont suffisamment grands pour abriter les éléments d'aéronefs en entretien programmé.
- b) Les bureaux sont disponibles pour la gestion du travail programmé référencé au point a) et les personnels de certification afin qu'ils puissent effectuer leurs tâches désignées de façon à contribuer aux bonnes normes d'entretien des aéronefs.
- c) Les conditions de travail, y compris les hangars d'aéronefs, les ateliers d'éléments d'aéronefs et les implantations de bureaux, sont adaptées à la tâche effectuée et en particulier au respect des exigences spécifiques. Sauf impératif lié à l'environnement particulier d'une tâche, les conditions de travail ne doivent pas nuire à l'efficacité du personnel:
  - 1) les températures doivent être maintenues à un niveau tel que le personnel puisse accomplir son travail sans être exagérément incommodé;
  - 2) la poussière et toute autre contamination de l'air sont maintenues à un niveau minimal et il n'est pas permis qu'elles atteignent dans l'environnement de travail un niveau tel qu'une contamination des surfaces de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef soit apparente. Lorsque de la poussière ou toute autre contamination de l'air entraîne une contamination de surface apparente, tous les systèmes sensibles doivent être protégés de façon étanche jusqu'à ce que des conditions acceptables soient rétablies;
  - 3) l'éclairage est tel qu'il garantit que chaque tâche d'inspection et d'entretien peut être effectuée correctement;

**▼ B**

- 4) le bruit ne doit pas gêner le personnel dans ses tâches d'inspection. Dans les lieux où il n'est pas possible de contrôler la source de bruit, ce personnel dispose d'équipements individuels nécessaires pour prévenir toute gêne due à un bruit excessif pendant les tâches d'inspection;
  - 5) si une tâche d'entretien particulière nécessite l'application de conditions d'environnement spécifiques, différentes de ce qui précède, ces conditions sont alors observées. Les conditions spécifiques sont identifiées dans les données d'entretien;
  - 6) les conditions de travail pour l'entretien en ligne sont telles que la tâche d'inspection ou d'entretien particulière puisse être menée à bien sans gêne excessive. Il s'ensuit donc que si les conditions de travail se détériorent à un niveau inacceptable de température, d'humidité, de grêle, de givre, de neige, de vent, de lumière, de poussière ou toute autre contamination de l'air, les tâches d'inspection ou d'entretien particulières doivent être suspendues jusqu'à ce que des conditions satisfaisantes soient rétablies.
- d) Des installations de stockage sûres sont fournies pour les pièces, les équipements, les outillages et les matériels. Les conditions de stockage doivent assurer l'isolation des équipements et matériels d'aéronef en état de fonctionnement, et des matériels, équipements et outillages inutilisables. Les conditions de stockage sont conformes aux instructions des fabricants pour éviter la détérioration et l'endommagement des éléments stockés. L'accès aux locaux de stockage est limité au personnel habilité.

**145.A.30 Exigences en matière de personnel****▼ M12**

- a) L'organisme nomme un dirigeant responsable qui détient les droits statutaires pour assurer que toutes les activités d'entretien de l'organisme peuvent être financées et effectuées conformément au règlement (UE) 2018/1139 et à ses actes délégués et d'exécution. Le dirigeant responsable doit:
  1. veiller à ce que toutes les ressources nécessaires soient disponibles pour effectuer l'entretien conformément à la présente annexe, à l'annexe I (partie M) et à l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, conformément au certificat de l'organisme;
  2. établir et promouvoir la politique de sécurité spécifiée au point 145.A.200 a) 2);
  3. démontrer qu'il a une vision d'ensemble du présent règlement.
- b) Le dirigeant responsable doit nommer une personne ou un groupe de personnes qui représente la structure de gestion pour les fonctions d'entretien et à qui incombe la responsabilité de veiller à ce que le fonctionnement de l'organisme respecte le MOE et les procédures approuvées. Les procédures doivent indiquer clairement qui supplée une personne particulière dans le cas d'une absence de longue durée de cette personne.
- c) Le dirigeant responsable doit nommer une personne ou un groupe de personnes à qui incombe la responsabilité de gérer la fonction de contrôle de la conformité dans le cadre du système de gestion.
- c *bis*) Le dirigeant responsable doit nommer une personne ou un groupe de personnes à qui incombe la responsabilité de gérer l'élaboration, l'administration et le maintien de processus efficaces de gestion de la sécurité dans le cadre du système de gestion.
- c *ter*) La personne ou le groupe de personnes nommé(e) conformément aux points b), c) et c *bis*) rend compte au dirigeant responsable et peut le contacter directement pour le tenir dûment informé des questions de conformité et de sécurité.

▼ M12

- c *quater*) La ou les personnes nommées conformément aux points b), c) et c *bis*) doivent pouvoir démontrer qu'elles ont les connaissances utiles, le cursus et une expérience satisfaisante dans le domaine de l'entretien d'aéronef ou d'éléments d'aéronef et qu'elles possèdent une connaissance pratique du présent règlement.
- d) L'organisme doit prévoir un nombre d'heures-personnes pour les activités d'entretien de façon à garantir qu'il dispose d'un personnel suffisant et dûment qualifié pour planifier, exécuter, superviser, inspecter et contrôler les activités de l'organisme conformément aux termes de l'agrément. De plus, l'organisme doit avoir une procédure pour réévaluer le travail devant être effectué lorsque la disponibilité réelle du personnel est réduite par rapport au niveau prévu de la dotation en personnel pour une période de travail spécifique.
- e) L'organisme doit établir et contrôler la compétence du personnel qui participe à toute activité d'entretien, examens de navigabilité, gestion de la sécurité et contrôle de la conformité conformément à une procédure et à une norme approuvées avec l'autorité compétente. En plus de l'expertise nécessaire pour exercer la fonction, la compétence du personnel doit inclure la compréhension pratique de l'application des principes de gestion de la sécurité, y compris les facteurs humains et les aspects liés aux performances humaines, qui leur est utile pour exercer leurs fonctions et leurs responsabilités au sein de l'organisme.

▼ M5

- f) L'organisme doit s'assurer que le personnel qui effectue ou contrôle un test non destructif de maintien de la navigabilité des structures ou des éléments de l'aéronef, ou des deux, est qualifié de manière appropriée pour le test non destructif spécifique conformément à la norme européenne ou une norme équivalente reconnue par l'Agence. Le personnel qui effectue toute autre tâche spécialisée doit être qualifié de manière appropriée conformément aux normes reconnues officiellement. Par dérogation au présent point, les personnels visés au point g), aux points h) 1) et h) 2), qualifiés dans la catégorie B1, B3 ou L conformément aux dispositions de l'annexe III (partie 66) peuvent effectuer et/ou contrôler des essais par ressuage du contraste des couleurs.
- g) Tout organisme entretenant des aéronefs, sauf indication contraire au point j), doit, dans le cas d'entretien en ligne des aéronefs, avoir du personnel de certification possédant la qualification de type appropriée appartenant aux catégories B1, B2, B2L, B3 et L, selon le cas, conformément à l'annexe III (partie 66) et au point 145.A.35.
- De plus, ces organismes peuvent également utiliser du personnel de certification formé aux tâches de manière appropriée et ayant les prérogatives énoncées aux points 66.A.20 a) 1) et 66.A.20 a) 3) ii) et qualifié conformément à l'annexe III (partie 66) et au point 145.A.35 pour effectuer des opérations d'entretien en ligne programmées mineures et rectifier des défauts simples. La disponibilité d'un tel personnel de certification ne supprime pas le besoin de personnel de certification des catégories B1, B2, B2L, B3 et L, selon le cas.
- h) Tout organisme entretenant des aéronefs, sauf indication contraire au point j), doit:
1. dans le cas d'entretien en base d'aéronefs motorisés complexes, avoir un personnel de certification possédant la qualification de type appropriée appartenant à la catégorie C conformément à l'annexe III (partie 66) et au point 145.A.35. De plus, l'organisme doit avoir suffisamment de personnel possédant la qualification de type appropriée appartenant aux catégories B1 et B2, selon le cas, conformément à l'annexe III (partie 66) et au point 145.A.35 pour soutenir le personnel de certification de catégorie C.

**▼ M5**

- i) Les personnels de soutien des catégories B1 et B2 doivent s'assurer que toutes les tâches ou inspections pertinentes ont été effectuées selon la norme requise avant que le personnel de certification de catégorie C ne délivre le certificat de remise en service.
  - ii) L'organisme doit tenir un registre de tous ces personnels de soutien des catégories B1 et B2.
  - iii) Le personnel de certification de catégorie C doit s'assurer que la conformité au point i) a été atteinte et que tout le travail demandé par le client a été réalisé au cours de la vérification d'entretien en base spécifique ou dans l'ensemble des tâches, et doit également évaluer l'impact de tout travail non effectué en vue d'exiger sa réalisation ou de s'entendre avec l'exploitant pour reporter ce travail lors d'une autre vérification spécifique ou à une autre échéance;
- 2. dans le cas d'entretien en base d'aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes, avoir:
  - i) soit un personnel de certification possédant la qualification de type appropriée appartenant aux catégories B1, B2, B2L, B3 et L, selon le cas, conformément à l'annexe III (partie 66) et au point 145.A.35;
  - ii) soit un personnel de certification possédant la qualification de type appropriée appartenant à la catégorie C et assisté de personnel de soutien, comme prévu au point 145.A.35 a) i).
- i) Le personnel de certification des éléments d'aéronef doit être qualifié conformément à l'article 5, paragraphe 6, et au point 145.A.35.

**▼ M12**

- j) Par dérogation aux points g) et h), en lien avec l'obligation de se conformer à l'annexe III (partie 66), l'organisme peut utiliser du personnel de certification et du personnel de soutien qualifiés conformément aux dispositions suivantes:
  - 1) Pour un entretien en base effectué dans un lieu situé en dehors d'un territoire relevant de la responsabilité d'un État membre en vertu de la convention de Chicago, le personnel de certification et le personnel de soutien peuvent être qualifiés conformément aux réglementations aéronautiques nationales de l'État dans lequel l'installation pour l'entretien de base est située, sous réserve des conditions énoncées à l'appendice IV de la présente annexe.
  - 2) Pour un entretien en ligne effectué à une escale située en dehors d'un territoire relevant de la responsabilité d'un État membre en vertu de la convention de Chicago, le personnel de certification peut être qualifié, sous réserve des conditions énoncées à l'appendice IV de la présente annexe, conformément aux conditions alternatives suivantes:
    - les réglementations aéronautiques nationales de l'État dans lequel l'escale est basée,
    - les réglementations aéronautiques nationales de l'État dans lequel est situé le principal établissement de l'organisme.
  - 3) Pour une consigne de navigabilité pré-vol répétitive qui atteste de façon spécifique que l'équipage peut exécuter cette consigne de navigabilité, l'organisme peut délivrer une habilitation de certification limitée au pilote sur la base de la licence détenue par l'équipage. Dans ce cas, l'organisme doit s'assurer que le pilote a suivi une formation pratique suffisante pour lui permettre d'exécuter la consigne de navigabilité.

**▼ M12**

- 4) Si un aéronef est exploité en dehors d'un lieu où une assistance est fournie, l'organisme peut délivrer une habilitation de certification limitée au pilote sur la base de la licence détenue par l'équipage, sous réserve qu'il ait été vérifié que le pilote a suivi une formation pratique suffisante pour être capable d'effectuer la tâche spécifiée.

**▼ B**

- 5) Dans les cas imprévus suivants, lorsqu'un aéronef est immobilisé au sol à un endroit autre que la base principale où aucun personnel de certification approprié n'est disponible, l'organisme chargé par contrat d'assurer l'entretien peut délivrer une habilitation de certification unique:

- i) à l'un de ses employés titulaire d'une autorisation de type équivalente sur aéronefs de même technologie, construction et systèmes, ou
- ii) à toute personne ayant au moins 5 années d'expérience en matière d'entretien et titulaire d'une licence d'entretien aéronef OACI valide correspondante au type d'aéronef nécessitant une certification sous réserve qu'il n'y ait aucun organisme convenablement agréé conformément à la présente partie 145 à cet endroit et que l'organisme sous contrat obtienne et détienne des documents justifiant l'expérience et la licence de cette personne.

► **M1** Tous ces cas visés au présent point doivent être rapportés à l'autorité compétente dans un délai de sept jours à compter de la délivrance de cette autorisation de certification. ◀ L'organisme délivrant l'habilitation unique doit s'assurer qu'un tel entretien pouvant affecter la sécurité du vol soit revérifié par un organisme convenablement agréé.

**▼ M12**

- k) Si l'organisme effectue des examens de navigabilité et délivre le certificat d'examen de navigabilité correspondant conformément au point ML.A.903 de l'annexe V *ter* (partie ML), il doit disposer d'un personnel d'examen de navigabilité qualifié et agréé conformément au point 145.A.37.

**▼ M6****▼ C2****▼ B****145.A.35 Personnels de certification et personnels de soutien****▼ M5**

- a) En plus des exigences des points 145.A.30 g) et h), l'organisme doit s'assurer que les personnels de certification et les personnels de soutien ont une connaissance adéquate des aéronefs, ou des éléments d'aéronef, ou des deux, qu'ils doivent entretenir, ainsi que des procédures d'organisation associées. Dans le cas des personnels de certification, cela doit précéder la délivrance ou la redélivrance de l'habilitation de certification.
1. «Personnels de soutien» désigne les personnels titulaires d'une licence de maintenance d'aéronefs conformément à l'annexe III (partie 66) dans les catégories B1, B2, B2L, B3 et/ou L avec les qualifications d'aéronef appropriées, travaillant dans un environnement d'entretien en base sans nécessairement avoir une prérogative de certification.
  2. «Aéronefs et/ou éléments d'aéronef correspondants» désignent les aéronefs ou éléments d'aéronef spécifiés dans l'habilitation de certification particulière.

**▼ M5**

3. «Habilitation de certification» désigne l'habilitation délivrée aux personnels de certification par l'organisme et qui spécifie que lesdits personnels peuvent signer des certificats d'autorisation de remise en service, dans les limites définies par cette habilitation, au nom de l'organisme agréé.

- b) Sauf dans les cas indiqués aux points 145.A.30 j) et 66.A.20 a) 3) ii), l'organisme peut uniquement délivrer une habilitation de certification aux personnels de certification appartenant aux catégories et sous-catégories de base et, sauf pour la licence de catégorie A, ayant toute qualification de type listée sur la licence d'entretien d'aéronef conformément à l'annexe III (partie 66), sous réserve que la licence reste valable pendant toute la période de validité de l'habilitation et que les personnels de certification restent en conformité avec l'annexe III (partie 66).

**▼ B**

- c) L'organisme doit s'assurer que tous les personnels de certification et les personnels de soutien ont pratiqué réellement l'entretien approprié d'aéronef ou d'éléments d'aéronef, avec au moins six mois d'expérience au cours d'une période de deux années consécutives.

Aux fins du présent point, l'expression «ont pratiqué réellement l'entretien approprié d'aéronef ou d'éléments d'aéronef» signifie que la personne a travaillé dans un environnement d'entretien d'aéronef ou d'éléments d'aéronef et a exercé les prérogatives de l'habilitation de certification et/ou effectué un entretien sur au moins quelques-uns des systèmes de types d'aéronefs spécifiés dans l'habilitation de certification spécifique.

**▼ M12**

- d) L'organisme doit s'assurer que tous les membres du personnel de certification et du personnel de soutien reçoivent une formation périodique suffisante au cours de chaque période de 2 ans pour garantir qu'ils ont des connaissances à jour concernant les technologies, les procédures de l'organisme et la gestion de la sécurité applicables, y compris les aspects liés aux facteurs humains.
- e) L'organisme doit établir un programme de formation périodique pour le personnel de certification et le personnel de soutien, comprenant une procédure visant à garantir que les dispositions correspondantes du présent point sont respectées et une procédure visant à garantir que l'annexe III (partie 66) est respectée.
- f) Sauf pour les cas imprévus énoncés au point 145.A.30 j) 5), l'organisme doit évaluer tous les membres du personnel de certification du point de vue de leurs compétences, de leurs qualifications et de leur capacité à effectuer les tâches de certification prévues conformément à une procédure exposée dans le MOE avant la délivrance ou la nouvelle délivrance à ce personnel d'une habilitation de certification conformément à la présente annexe.

**▼ B**

- g) Lorsque les conditions des points a), b), d), f) et, le cas échéant, du point c) ont été remplies par les personnels de certification, l'organisme doit délivrer une habilitation de certification qui spécifie clairement le domaine d'application et les limites de cette habilitation. Le maintien de la validité de l'habilitation de certification dépend du maintien de la conformité aux points a), b), d), et le cas échéant, au point c).

**▼ B**

- h) L'habilitation de certification doit être rédigée dans un style qui fait apparaître clairement le domaine d'application aux personnels de certification et à toute personne habilitée pouvant exiger de contrôler l'habilitation. Lorsque des codes sont utilisés pour définir le domaine d'application, l'organisme doit fournir une traduction des codes rapidement utilisable. «Personne habilitée» désigne les officiels des autorités compétentes, l'Agence et l'État membre qui a la responsabilité de contrôler les aéronefs ou éléments d'aéronef entretenus.

**▼ M12**

- i) La ou les personnes visées au point 145.A.30 c) qui sont responsables de la fonction de contrôle de la conformité demeurent également responsables de la délivrance des habilitations de certification au personnel de certification. Ce personnel peut nommer d'autres personnes pour délivrer ou retirer les habilitations de certification conformément à une procédure prévue dans le MOE.
- j) L'organisme doit fournir aux personnels de certification une copie de leur habilitation de certification soit sous format papier, soit sous format électronique.
- k) Les personnels de certification doivent présenter leur habilitation de certification à toute personne habilitée dans les 24 heures.
- l) L'âge minimum pour des personnels de certification et des personnels de soutien est de 21 ans.
- m) Le titulaire d'une licence de maintenance d'aéronefs de catégorie A peut exercer les prérogatives de certification sur un type d'aéronef spécifique seulement après achèvement satisfaisant de la formation aux tâches d'entretien d'aéronef de la catégorie A correspondante effectuée par un organisme convenablement agréé conformément à l'annexe II (partie 145) ou à l'annexe IV (partie 147). Cette formation doit inclure des travaux pratiques sur la formation et une formation théorique, comme il convient, pour chaque tâche autorisée. L'accomplissement satisfaisant de la formation doit être démontré par un examen ou par une évaluation en atelier effectué(e) par l'organisme.
- n) Le titulaire d'une licence de maintenance d'aéronefs de catégorie B2 peut exercer les prérogatives de certification décrites au point 66.A.20 a) 3) ii) de l'annexe III (partie 66) seulement après avoir achevé de manière satisfaisante:
- i) la formation aux tâches d'entretien d'aéronef de la catégorie A correspondante; et
  - ii) six mois d'expérience pratique documentée couvrant le domaine d'application de l'habilitation qui sera délivrée.

La formation aux tâches doit inclure des travaux pratiques sur la formation et une formation théorique, comme il convient, pour chaque tâche autorisée. L'accomplissement satisfaisant de la formation doit être démontré par un examen ou par une évaluation en atelier. La formation aux tâches et l'examen/l'évaluation doivent être effectués par l'organisme de maintenance délivrant l'habilitation de personnel de certification. L'expérience pratique doit également être acquise au sein de cet organisme de maintenance.

**▼ M12****145.A.37 Personnel d'examen de navigabilité**

- a) Pour être agréé pour effectuer des examens de navigabilité et délivrer les certificats d'examen de navigabilité correspondants (ARC) pour les aéronefs couverts par l'annexe V *ter* (partie ML), l'organisme doit disposer d'un personnel d'examen de navigabilité satisfaisant à l'ensemble des exigences suivantes:
- 1) disposer d'une expérience dans le domaine du maintien de la navigabilité, d'au moins un an pour les planeurs et les ballons et d'au moins trois ans pour tous les autres aéronefs;
  - 2) être titulaire d'une habilitation de personnel de certification pour l'aéronef correspondant;
  - 3) avoir acquis une connaissance de l'annexe I (partie M), sous-partie C, ou de l'annexe V *ter* (partie ML), sous-partie C;
  - 4) avoir acquis une connaissance des procédures de l'organisme de maintenance pertinentes pour l'examen de navigabilité et la délivrance du certificat d'examen de navigabilité.
- b) Avant que l'organisme ne délivre une habilitation d'examen de navigabilité à un candidat, cette personne doit effectuer un examen de navigabilité sous la supervision de l'autorité compétente ou sous la supervision d'une personne déjà autorisée en tant que personnel d'examen de navigabilité par l'organisme. Si le résultat de l'examen de navigabilité faisant l'objet de la supervision est satisfaisant, l'autorité compétente accepte officiellement que cette personne intègre le personnel d'examen de navigabilité.
- c) L'organisme doit s'assurer que le personnel d'examen de navigabilité peut justifier d'une expérience adéquate et récente en matière de maintien de la navigabilité.

**▼ M5****145.A.40 Instruments et outillages**

- a) L'organisme doit disposer des instruments et outillages nécessaires et les utiliser pour effectuer les travaux entrant dans le cadre de l'agrément.
- i) Lorsque le fabricant spécifie un outil ou un instrument particulier, l'organisme doit utiliser cet outil ou instrument, à moins que l'utilisation d'un outillage ou instrument alternatif ne soit autorisée par l'autorité compétente au moyen de procédures précisées dans les spécifications
  - ii) Les instruments et outils doivent être disponibles en permanence, excepté dans le cas d'un outil ou instrument qui est utilisé si rarement que sa disponibilité permanente n'est pas nécessaire. Ces cas doivent être détaillés dans une procédure de spécifications.
  - iii) Un organisme agréé pour un entretien en base doit avoir des plateformes de travail et des instruments d'accès à l'aéronef suffisants pour que l'aéronef puisse être correctement inspecté.

**▼ B**

- b) L'organisme doit s'assurer que tous les outillages, instruments, et en particulier les instruments de mesure et de contrôle, selon le cas, sont contrôlés et étalonnés suivant une norme reconnue officiellement et à une périodicité propre à garantir le bon fonctionnement et la précision. Les enregistrements de ces étalonnages et la traçabilité selon la norme utilisée doivent être conservés par l'organisme.



**▼ M5****145.A.42 Éléments d'aéronef**

- a) Classification des éléments d'aéronef. Tous les éléments d'aéronef doivent être classés dans les catégories suivantes:

**▼ M14**

- i) Éléments d'aéronef qui sont dans un état satisfaisant et mis en service avec un formulaire 1 de l'AESA ou équivalent, et marqués conformément à la sous-partie Q de l'annexe I (Partie 21) ou, selon le cas, à la sous-partie Q de la section A de l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012, sauf indication contraire du point 21.A.307 de l'annexe I (Partie 21) ou du point 21L.A.193 de l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012, du point M.A.502 de l'annexe I (Partie M), du point ML.A.502 de l'annexe III (Partie ML), ou de la présente annexe (Partie 145).

**▼ M5**

- ii) éléments d'aéronef inaptes au service qui doivent être entretenus conformément au présent règlement.

**▼ M6****▼ C2**

- iii) éléments d'aéronefs classés comme irrécupérables parce qu'ils ont atteint leur limite de vie obligatoire ou présentent un défaut non réparable.

**▼ M5**

- iv) Pièces standard utilisées sur un aéronef, un moteur, une hélice ou tout autre élément d'aéronef lorsqu'elles sont spécifiées dans les données d'entretien et accompagnées d'une attestation de conformité à la norme applicable.
- v) Matériaux, comprenant les matières premières et consommables, utilisés au cours de l'entretien lorsque l'organisme s'est assuré qu'ils répondent aux spécifications requises et ont une traçabilité appropriée. Tous les matériaux doivent être accompagnés d'une documentation spécifique et contenant une déclaration de conformité aux spécifications, ainsi que l'indication du fabricant et du fournisseur.

- b) Éléments d'aéronef, pièces standard et matériaux pour installation

- i) L'organisme établit des procédures pour l'acceptation des éléments d'aéronef, pièces standard et matériaux destinés à l'installation, afin de s'assurer qu'ils sont dans un état satisfaisant et remplissent les exigences applicables du point a).
- ii) L'organisme établit des procédures pour s'assurer que les éléments d'aéronef, les pièces standard et les matériaux ne sont installés sur un aéronef ou un élément d'aéronef que s'ils sont dans un état satisfaisant, s'ils remplissent les exigences applicables du point a) et si les données d'entretien applicables indiquent l'élément, la pièce standard ou le matériau spécifiques.
- iii) L'organisme peut fabriquer dans ses propres installations une gamme limitée de pièces utilisables dans un programme de travail en cours, sous réserve que des procédures soient désignées dans les spécifications.

**▼ M14**

- iv) Les éléments visés au point 21.A.307 b), point 2), de l'annexe I (Partie 21) ou au point 21L.A.193 b), point 2, de l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012 ne doivent être installés que si leur admissibilité leur permet d'être montés par le propriétaire de l'aéronef sur son propre aéronef.

**▼ M5**

- c) Isolation des éléments d'aéronef
- ii) Les éléments d'aéronef inaptes au service et irrécupérables doivent être isolés des éléments, pièces standard et matériaux aptes au service.

**▼ M6****▼ C2**

- ii) Les éléments d'aéronef irrécupérables ne sont pas autorisés à réintégrer le système d'approvisionnement en éléments, à moins que la limite de vie obligatoire n'ait été prolongée ou qu'une solution de réparation n'ait été approuvée conformément au règlement (UE) n° 748/2012.

**▼ B****145.A.45 Données d'entretien****▼ M12**

- a) L'organisme doit détenir et utiliser des données d'entretien à jour applicables qui sont requises dans l'exécution de l'entretien, y compris les modifications et les réparations. «Applicable» signifie approprié à tout aéronef, élément ou processus spécifié dans les termes de l'agrément de l'organisme et dans toute liste d'habilitation associée.

Dans le cas de données d'entretien fournies par la personne ou l'organisme faisant la demande d'entretien, l'organisme doit détenir ces données lorsque le travail est en cours, à l'exception du besoin de se conformer au point 145.A.55 c) 3).

**▼ M11**

- b) Les données d'entretien applicables sont les données indiquées au point M.A.401 b) de l'annexe I (partie M) ou au point ML.A.401 b) de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas.

**▼ M12**

- c) L'organisme doit établir des procédures pour s'assurer que toute procédure, pratique, information ou instruction d'entretien contenue dans les données d'entretien utilisées par le personnel d'entretien qui est imprécise, incomplète ou ambiguë, est enregistrée en tant qu'élément du dispositif interne de compte rendu en matière de sécurité visé au point 145.A.202 et notifiée à l'auteur des données d'entretien.
- d) L'organisme peut seulement modifier des instructions d'entretien conformément à une procédure qui est précisée dans le MOE. Concernant les modifications apportées aux instructions d'entretien, l'organisme doit démontrer qu'ils se traduisent par des normes d'entretien équivalentes ou améliorées et doit informer l'auteur des instructions d'entretien de ces modifications. Aux fins du présent point, on entend par «instructions d'entretien» des instructions sur la manière d'effectuer une tâche d'entretien particulière; elles excluent la conception technique des réparations et modifications.
- e) L'organisme doit fournir un système de cartes ou de formulaires de travail commun permettant d'être utilisé dans toutes les parties appropriées de l'organisme. De plus, l'organisme doit soit transcrire précisément les données d'entretien visées aux points b) et d) concernant ces cartes ou formulaires de travail soit faire précisément référence à la ou les tâches d'entretien spécifiques contenues dans ces données d'entretien. Les cartes ou formulaires de travail peuvent être établis sur ordinateur et figurer dans une base de données électronique correctement protégée contre toute modification non autorisée et pour laquelle il existe une base de données électronique de sauvegarde qui doit être mise à jour dans un délai de 24 heures suivant une inscription dans la base de données électronique principale. Les tâches d'entretien complexes ou longues doivent être transcrites sur les cartes ou formulaires de travail et sous-divisées en étapes bien définies pour assurer un enregistrement de la réalisation de l'intégralité de la tâche d'entretien.

**▼ M12**

Lorsque l'organisme fournit des services d'entretien à un exploitant d'aéronef qui exige que son propre système de cartes de travail soit utilisé, ce système de cartes de travail peut alors être utilisé. Dans ce cas, l'organisme établit une procédure visant à garantir que ces cartes de travail ou fiches de travail sont correctement remplies.

**▼ B**

- f) L'organisme doit s'assurer que toutes les données d'entretien applicables sont utilisables immédiatement lorsque le personnel d'entretien en a besoin.
  
- g) L'organisme doit établir une procédure destinée à garantir que les données d'entretien qu'il contrôle sont mises à jour. Dans le cas de données d'entretien contrôlées et fournies par un exploitant/client, l'organisme doit pouvoir démontrer soit qu'il a une confirmation écrite de l'exploitant/du client attestant que ces données d'entretien sont à jour ou qu'il a des ordres de travaux spécifiant le statut des amendements des données d'entretien à utiliser ou il peut démontrer qu'elles sont sur la liste des amendements aux données d'entretien fournis par l'exploitant/client.

**145.A.47 Planification de la production**

- a) L'organisme doit avoir un système adapté à la quantité et à la complexité du travail pour planifier la disponibilité de tous les personnels, outillages, instruments, matériels, données d'entretien et installations nécessaires afin de s'assurer que le travail d'entretien est réalisé en toute sécurité.

**▼ M12**

- b) Dans le cadre du système de gestion, la planification des tâches d'entretien et l'organisation des équipes tiennent compte des limitations des performances humaines, y compris de la menace de fatigue pour le personnel d'entretien.

**▼ B**

- c) Lorsqu'il est nécessaire de transmettre la poursuite ou l'achèvement des tâches d'entretien pour des raisons de changement d'équipe ou relève de personnel, les informations correspondantes doivent être communiquées de manière appropriée entre le personnel sortant et le personnel entrant.

**▼ M12**

- d) L'organisme doit veiller à ce que les risques en matière de sécurité aérienne associés aux équipes de travail externes effectuant l'entretien dans les installations de l'organisme soient pris en considération par le système de gestion de l'organisme.

**145.A.48 Exécution de l'entretien**

- a) L'organisme ne peut effectuer l'entretien d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef pour lequel il est agréé uniquement lorsque l'ensemble des installations, instruments, outillages, matériels, données techniques et personnel nécessaires, sont disponibles.
  
- b) L'organisme est responsable de l'entretien effectué dans le cadre de son agrément.

**▼ M12**

- c) L'organisme doit veiller à ce que:
- 1) à l'issue de l'entretien, une vérification générale soit effectuée pour s'assurer qu'il ne reste pas, dans l'aéronef ou l'élément d'aéronef, d'outils, d'équipements ou d'autres pièces et matériels étrangers, et que tous les panneaux d'accès déposés ont été réinstallés;
  - 2) une méthode de détection des erreurs soit mise en œuvre après la réalisation de toute tâche critique de maintenance;
  - 3) le risque d'erreurs durant les travaux d'entretien et le risque d'erreurs répétées dans des tâches de maintenance identiques soient réduits au minimum;
  - 4) les dommages soient évalués et les modifications et réparations soient effectuées en utilisant les données spécifiées au point M.A.304 de l'annexe I (partie M) ou au point ML.A.304 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas;
  - 5) l'évaluation des défauts affectant l'aéronef est effectuée conformément au point M.A.403 b) de l'annexe I (partie M) ou au point ML.A.403 b) de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas.

**▼ B****145.A.50 Attestation des travaux d'entretien****▼ M12**

- a) Un certificat de remise en service doit être délivré par le personnel chargé de la certification dûment habilité, pour le compte de l'organisme, lorsque ledit personnel chargé de la certification a vérifié que tout l'entretien qui a été commandé a été correctement effectué par l'organisme conformément aux procédures indiquées au point 145.A.70, en tenant compte de la disponibilité et de l'utilisation de données d'entretien spécifiées au point 145.A.45 et du fait qu'il n'existe pas de défaut de conformité connu qui porte gravement atteinte à la sécurité du vol.

**▼ B**

- b) Un certificat de remise en service doit être délivré avant le vol à l'issue de tout ensemble de travaux d'entretien.

**▼ M12**

- c) Les nouveaux défauts ou ordres de travaux d'entretien incomplets identifiés au cours de l'entretien doivent être portés à l'attention de la personne ou de l'organisme responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef dans le but spécifique d'obtenir l'agrément pour rectifier ces défauts ou de compléter les éléments manquants de l'ordre de travaux d'entretien. Dans le cas où la personne ou l'organisme refuse que cet entretien soit effectué conformément au présent point, le point e) est applicable.
- d) Un certificat de remise en service doit être délivré par un personnel de certification dûment habilité au nom de l'organisme après que l'entretien commandé sur un élément d'aéronef a été effectué pendant qu'il était hors de l'aéronef. Le certificat d'autorisation de remise en service, ou «formulaire 1 de l'AESA», visé à l'appendice II de l'annexe I (partie M) constitue le certificat de remise en service d'éléments d'aéronef, sauf indication contraire au point M.A.502 de l'annexe I (partie M) ou au point ML.A.502 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas. Lorsqu'un organisme entretient un élément d'aéronef pour son propre usage, il se peut que le formulaire 1 de l'AESA ne soit pas nécessaire si les procédures internes de remise en service de l'organisme définies dans son MOE en disposent ainsi.

**▼B**

- e) Par dérogation au point a), lorsque l'organisme ne peut pas achever tout l'entretien commandé, il peut délivrer un certificat de remise en service dans les limitations d'aéronef agréées. L'organisme doit mentionner cette situation sur le certificat de remise en service de l'aéronef avant la délivrance de ce certificat.

**▼M12**

- f) Par dérogation aux points 145.A.50 a) et 145.A.42, lorsqu'un aéronef est interdit de vol à un endroit autre que l'escale principale ou la base d'entretien principale en raison de la non-disponibilité d'un élément avec le certificat de remise en service approprié, l'organisme chargé par contract d'effectuer l'entretien de cet aéronef peut monter temporairement un élément sans le certificat de remise en service approprié pour un maximum de 30 heures de vol ou jusqu'à ce que l'aéronef retourne à l'escale principale ou à la base d'entretien principale, selon le cas qui se présentera le premier, sous réserve de l'accord de la personne ou de l'organisme responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef, et sous réserve que cet élément soit couvert par un certificat de remise en service approprié mais sinon conformément à toutes les exigences d'entretien et opérationnelles applicables. Ces éléments doivent être déposés dans le délai prévu dans la première phrase du présent point, à moins qu'un certificat de remise en service approprié n'ait été obtenu dans le même temps conformément aux points 145.A.50 a) et 145.A.42.

**145.A.55 Archivage**

- a) Dossiers d'entretien
- 1) L'organisme doit enregistrer les détails des travaux d'entretien effectués dans le cadre de son agrément. Au minimum, l'organisme doit conserver tous les enregistrements nécessaires pour prouver que toutes les exigences ont été respectées pour la délivrance du certificat de remise en service, y compris, s'il y en a, les documents de sortie du sous-traitant.
  - 2) L'organisme doit fournir une copie de chaque certificat de remise en service à l'exploitant ou au client, ainsi que des copies des enregistrements des travaux d'entretien détaillés concernant les travaux effectués et qui sont nécessaires pour démontrer la conformité au point M.A.305 de l'annexe I (partie M) ou au point ML.A.305 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas.
  - 3) L'organisme doit conserver une copie de tous les enregistrements des travaux d'entretien détaillés (y compris des certificats d'autorisation de remise en service) et de toutes les données d'entretien associées pendant une durée de 3 ans à compter de la date à laquelle le certificat de remise en service pour l'aéronef ou pour l'élément d'aéronef concerné par les travaux a été délivré.
  - 4) Si un organisme met fin à son exploitation, il doit transférer tous les enregistrements d'entretien conservés couvrant les 3 dernières années au dernier client ou propriétaire de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef concerné, ou les conserver de la manière spécifiée par l'autorité compétente.
- b) Enregistrement de l'examen de navigabilité
- 1) Si un organisme détient la prérogative visée au point 145.A.75 f), il doit conserver une copie de chaque certificat d'examen de navigabilité qu'il a délivré, accompagné de tous les documents justificatifs, et mettre ces enregistrements à la disposition du propriétaire de l'aéronef sur demande.

**▼ M12**

- 2) L'organisme doit conserver une copie de tous les enregistrements visés au point 1) pendant 3 ans après la délivrance du certificat d'examen de navigabilité.
  - 3) Si un organisme met fin à son exploitation, il doit transférer tous les enregistrements d'examen de navigabilité conservés couvrant les 3 dernières années au dernier propriétaire ou exploitant de l'aéronef concerné, ou les conserver de la manière spécifiée par l'autorité compétente.
- c) Dossiers relatifs au système de gestion, aux contrats et aux contrats de sous-traitance

L'organisme veille à conserver les dossiers suivants pendant une période minimale de 5 ans:

- i) dossiers relatifs aux principaux processus du système de gestion visé au point 145.A.200;
  - ii) dossiers relatifs aux contrats et contrats de sous-traitance visés au point 145.A.205.
- d) Dossiers du personnel

- 1) L'organisme veille à conserver les dossiers suivants:
  - i) dossiers relatifs aux qualifications, à la formation et à l'expérience du personnel participant à l'entretien, au contrôle de la conformité et à la gestion de la sécurité;
  - ii) dossiers relatifs aux qualifications, à la formation et à l'expérience de l'ensemble du personnel d'examen de navigabilité.
- 2) Les dossiers de l'ensemble du personnel d'examen de navigabilité doivent comprendre le détail de toutes les qualifications utiles détenues, ainsi qu'un résumé de son expérience et de sa formation utiles en matière de maintien de la navigabilité, et une copie de l'habilitation d'examen de navigabilité délivrée à ce personnel par l'organisme.
- 3) Les dossiers de l'ensemble du personnel de certification et du personnel de soutien comprennent les éléments suivants:
  - i) les détails de toute licence d'entretien d'aéronef détenue conformément à l'annexe III (partie 66), ou équivalent;
  - ii) le domaine d'application des habilitations de certification qui ont été délivrées à ce personnel, le cas échéant;
  - iii) les coordonnées du personnel titulaire d'habilitations de certification limitées ou ponctuelles visées au point 145.A.30 j).
- 4) Les dossiers du personnel sont conservés aussi longtemps que la personne travaille pour l'organisme et pendant au moins 3 ans après que la personne a quitté l'organisme, ou après que l'habilitation délivrée à cette personne a été retirée.
- 5) L'organisme donne aux personnes visées aux points 2) et 3), à leur demande, accès à leurs dossiers personnels, comme indiqué dans ces points. De plus, l'organisme de maintenance doit fournir aux personnes visées au présent point qui en font la demande une copie de leur dossier personnel lorsqu'elles quittent l'organisme.

**▼ M12**

- e) L'organisme établit un système d'archivage permettant un stockage adéquat et une traçabilité fiable de l'ensemble de ses activités.
- f) Le format des dossiers est défini dans les procédures de l'organisme.
- g) Les enregistrements doivent être stockés dans un endroit sûr qui garantit leur protection contre les dommages, altérations et vols.

**145.A.60 Compte rendu d'événements**

- a) Dans le cadre de son système de gestion, l'organisme met en place et tient à jour un système de comptes rendus d'événements, notamment pour les comptes rendus obligatoires et volontaires. Pour les organismes dont le principal établissement se situe dans un État membre, un système unique peut être mis en place pour satisfaire aux exigences du règlement (UE) n° 376/2014 et de ses actes d'exécution, ainsi que du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et d'exécution.

**▼ M14**

- b) L'organisme doit rendre compte à son autorité compétente et à l'organisme responsable de la conception de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef:
  - i) de tout événement ou de tout état d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef lié à la sécurité et recensé par l'organisme, qui, s'il n'est pas corrigé ou traité, pourrait mettre en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne; et
  - ii) notamment de tout accident ou incident grave.

**▼ M12**

- c) L'organisme doit également signaler tout événement ou état de ce type qui concerne un aéronef à la personne ou à l'organisme responsable du maintien de la navigabilité de cet aéronef conformément au point M.A.201 de l'annexe I (partie M) ou au point ML.A.201 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas. En ce qui concerne les événements ou les états qui ont une incidence sur les éléments d'aéronef, l'organisme doit faire rapport à la personne ou à l'organisme qui a demandé l'entretien.
- d) Pour les organismes qui n'ont pas leur principal établissement dans un État membre:
  - 1) Les comptes rendus obligatoires initiaux:
    - i) préservent de façon appropriée la confidentialité de l'identité de l'auteur du compte rendu et des autres personnes mentionnées dans le compte rendu d'événement;
    - ii) sont établis dès que possible, mais dans tous les cas dans les 72 heures à partir du moment où l'organisme a eu connaissance de l'événement, sauf si des événements exceptionnels l'en empêchent;
    - iii) sont établis selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité compétente;
    - iv) contiennent toutes les informations pertinentes relatives aux circonstances connues de l'organisme.
  - 2) Le cas échéant, l'organisme établit un compte rendu de suivi qui détaille les actions qu'il a l'intention de prendre pour éviter que des événements similaires ne se répètent à l'avenir, dès que lesdites actions sont identifiées; ces comptes rendus de suivi:

**▼ M12**

- i) sont envoyés aux entités visées aux points b) et c) auxquelles le compte rendu initial a été envoyé;
- ii) sont établis selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité compétente.

**145.A.65 Procédures d'entretien**

- a) L'organisme doit établir des procédures qui garantissent que les facteurs humains et les bonnes pratiques d'entretien sont pris en compte au cours de l'entretien, y compris pour les activités sous-traitées, et qui sont conformes aux exigences applicables de la présente annexe, de l'annexe I (partie M) et de l'annexe V *ter* (partie ML). Ces procédures sont préparées par l'autorité compétente.
- b) Les procédures d'entretien établies conformément au présent point doivent:
  - 1) garantir qu'une commande claire des travaux d'entretien ou un contrat ait été convenu entre l'organisme et la personne ou l'organisme qui sollicite l'entretien afin de clairement établir les travaux d'entretien à effectuer afin que l'aéronef et les éléments puissent être remis en service conformément au point 145.A.50;
  - 2) couvrir tous les aspects de la réalisation de l'activité d'entretien, y compris la disposition et le contrôle de services spécialisés et établir les normes conformément auxquelles l'organisme travaillera.

**145.A.70 Manuel des spécifications d'organisme de maintenance (MOE)**

- a) L'organisme doit établir et tenir à jour un manuel des spécifications d'organisme de maintenance (MOE) qui comprend, directement ou par référence, l'ensemble des éléments suivants:
  - 1) une déclaration signée du dirigeant responsable attestant du fait que l'organisme de maintenance travaillera en tout temps conformément à la présente annexe, à l'annexe I (partie M) et à l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, et au MOE approuvé. Si le dirigeant responsable n'est pas le président de l'organisme, le président de l'organisme contresigne cette déclaration;
  - 2) la politique de sécurité de l'organisme et les objectifs de sécurité connexes visés au point 145.A.200 a) 2);
  - 3) le(s) titre(s) et le(s) nom(s) de la ou des personnes nommées conformément aux points 145.A.30 b), c) et c *bis*;
  - 4) les tâches et les responsabilités des personnes nommées conformément aux points 145.A.30 b), c) et c *bis*, y compris les sujets qu'elles peuvent traiter directement avec l'autorité compétente au nom de l'organisme;
  - 5) un organigramme indiquant la fonction et les responsabilités associées, établi conformément au point 145.A.200 a) 1), entre toutes les personnes visées aux points 145.A.30 a), b), c) et c *bis*);



**▼ M12**

- 6) une liste du personnel de certification et, le cas échéant, du personnel de soutien et du personnel d'examen de navigabilité, avec le domaine d'application de leur habilitation;
  - 7) une description générale des ressources humaines et du système qui est en place pour planifier la mise à disposition du personnel, comme requis au point 145.A.30 d);
  - 8) une description générale des installations de chaque site agréé;
  - 9) une spécification du domaine d'application de l'organisme qui est pertinente pour les termes de l'agrément, comme requis au point 145.A.20;
  - 10) la procédure qui définit la portée des modifications ne nécessitant pas d'approbation préalable et qui décrit la manière dont ces modifications seront gérées et notifiées à l'autorité compétente, comme requis au point 145.A.85 c);
  - 11) la procédure de modification du MOE;
  - 12) les procédures spécifiant comment l'organisme garantit le respect de la présente annexe;
  - 13) une liste des exploitants commerciaux auxquels l'organisme fournit des services réguliers d'entretien d'aéronef, ainsi que les procédures y afférentes;
  - 14) le cas échéant, une liste des organismes sous-traitants visés au point 145.A.75 b);
  - 15) une liste des sites agréés, y compris, le cas échéant, des stations d'entretien en ligne visés au point 145.A.75 d);
  - 16) une liste des organismes sous-traitants;
  - 17) une liste des autres moyens de conformité actuellement approuvés utilisés par l'organisme.
- b) La version initiale du MOE est approuvée par l'autorité compétente. Elle est modifiée autant que de besoin pour conserver une description à jour de l'organisme.
- c) Les modifications apportées au MOE sont gérées comme prévu par les procédures visées aux points a) 10) et a) 11). Les modifications qui ne relèvent pas de la procédure visée au point a) 10), ainsi que les modifications visées au point 145.A.85 a), sont approuvées par l'autorité compétente.

**▼ B****145.A.75 Prérogatives de l'organisme****▼ M12**

Conformément au MOE, l'organisme doit être habilité à effectuer les tâches suivantes:

- a) entretenir tout aéronef ou élément d'aéronef pour lequel il est agréé, aux lieux précisés sur le certificat et dans le MOE;
- b) mettre en œuvre l'entretien de tout aéronef ou élément d'aéronef pour lequel il est agréé, auprès d'un autre organisme sous-traité qui travaille selon le système de gestion de l'organisme. Cela se limite aux travaux autorisés en vertu des procédures établies conformément au point 145.A.65 et ne comprend pas de vérification d'entretien en base d'un aéronef, ni de vérification complète d'entretien d'atelier ou de révision générale d'un moteur ou d'un module de motorisation;

**▼ B**

- c) entretenir tout aéronef ou élément d'aéronef pour lequel il est agréé, dans un endroit quelconque, sous réserve que la nécessité d'un tel entretien découle soit de l'inaptitude en vol de l'aéronef, soit du besoin d'effectuer un entretien en ligne occasionnel, conformément aux conditions citées dans les spécifications;

- d) entretenir tout aéronef et/ou élément d'aéronef pour lequel il est agréé, en un lieu identifié comme une station d'entretien en ligne, capable d'effectuer de l'entretien mineur et uniquement si les spécifications de l'organisme autorise cette activité et contient la liste de ces lieux;

- e) délivrer des certificats d'autorisation de remise en service relatifs à l'exécution de l'entretien conformément au point 145.A.50;

**▼ M12**

- f) s'il est spécifiquement agréé à cette fin pour un aéronef couvert par l'annexe V *ter* (partie ML) et s'il a son principal établissement dans l'un des États membres, l'organisme peut effectuer des examens de navigabilité et délivrer les certificats d'examen de navigabilité correspondants conformément aux conditions spécifiées au point ML.A.903 de l'annexe V *ter* (partie ML).

**▼ M6****▼ C2**

\_\_\_\_\_

**▼ M12**

\_\_\_\_\_

**145.A.85 Modifications apportées à l'organisme**

- a) Les modifications de l'organisme suivantes nécessitent une approbation préalable de la part de l'autorité compétente:

- 1) modifications apportées au certificat, y compris les termes de l'agrément de l'organisme;

- 2) changements concernant les personnes visées aux points 145.A.30 a), b), c) et c *bis*);

- 3) modifications apportées aux rapports hiérarchiques entre les membres du personnel nommé conformément aux points 145.A.30 b), c) et c *bis*), et le dirigeant responsable;

- 4) modification de la procédure applicable aux modifications ne nécessitant pas une approbation préalable, visées au point c);

- 5) modifications concernant des sites de l'organisme autres que ceux qui sont soumis au point 145.A.75c).

**▼ M12**

- b) Pour les modifications visées au point a) et pour toutes les autres modifications nécessitant une approbation préalable conformément à la présente annexe, l'organisme doit demander et obtenir un agrément délivré par l'autorité compétente. La demande doit être soumise avant que ne soient apportées de telles modifications, afin de permettre à l'autorité compétente de déterminer le respect constant de la présente annexe et de modifier, au besoin, le certificat d'organisme ainsi que les termes de l'agrément correspondants qui y sont joints.

L'organisme fournit à l'autorité compétente toute documentation pertinente.

La modification n'est mise en œuvre qu'à la réception d'une approbation officielle émanant de l'autorité compétente, conformément au point 145.B.330.

L'organisme exerce son activité dans les conditions établies par l'autorité compétente au cours de telles modifications, le cas échéant.

- c) Toutes les modifications ne nécessitant pas d'approbation préalable doivent être gérées et notifiées à l'autorité compétente comme prévu par une procédure approuvée par l'autorité compétente en application du point 145.B.310 h).

**145.A.90 Maintien de la validité**

- a) Le certificat de l'organisme reste valide pour autant que l'ensemble des conditions suivantes soient respectées:
- 1) l'organisme maintient la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution, en tenant compte des dispositions du point 145.B.350 de la présente annexe ayant trait au traitement des constatations;
  - 2) l'autorité compétente se voit accorder l'accès à l'organisme comme prévu au point 145.A.140;
  - 3) le certificat n'a pas été restitué par l'organisme, ni suspendu ou révoqué par l'autorité compétente conformément au point 145.B.355.
- b) En cas de renonciation ou de retrait, le certificat doit être restitué sans délai à l'autorité compétente.

**145.A.95 Constatations et observations**

- a) Après réception d'une notification de constatations conformément au point 145.B.350, l'organisme doit:
- 1) déterminer la cause ou les causes profondes des cas de non-respect ainsi que les facteurs qui y ont contribué;
  - 2) définir un plan d'actions correctives;
  - 3) prouver, à la satisfaction de l'autorité compétente, la mise en œuvre de l'action corrective.
- b) Les actions visées au point a) doivent être exécutées dans le délai convenu avec cette autorité compétente conformément au point 145.B.350.
- c) Les observations reçues conformément au point 145.B.350 f) doivent être dûment prises en considération par l'organisme. L'organisme enregistre les décisions prises en ce qui concerne ces observations.

**▼ M12****145.A.120 Moyens de mise en conformité**

- a) Un organisme peut utiliser tout autre moyen de mise en conformité pour établir le respect du présent règlement.
- b) Si un organisme souhaite utiliser un autre moyen de mise en conformité, il doit en communiquer à l'autorité compétente une description complète avant de l'utiliser. La description doit comprendre toute révision des manuels ou procédures qui pourrait être pertinente, ainsi qu'une explication indiquant comment la conformité au présent règlement est assurée.

L'organisme peut utiliser ces autres moyens de mise en conformité sous réserve de l'approbation préalable de l'autorité compétente.

**145.A.140 Accès**

Aux fins de déterminer la conformité avec les exigences applicables du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et d'exécution, l'organisme doit garantir l'accès à l'ensemble des installations, aéronefs, documents, enregistrements, données, procédures ou autres matériels liés à son activité soumise à certification, que celle-ci fasse l'objet d'un contrat de sous-traitance ou non, à toute personne habilitée par l'une des autorités suivantes:

- a) l'autorité compétente définie au point 145.1;
- b) l'autorité exécutant les tâches de supervision conformément au point 145.B.300 d).

**145.A.155 Réaction immédiate à un problème de sécurité**

L'organisme met en œuvre:

- a) toute mesure de sécurité prescrite par l'autorité compétente conformément au point 145.B.135;
- b) toute information obligatoire en matière de sécurité publiée par l'Agence.

**145.A.200 Système de gestion**

- a) L'organisme établit, met en œuvre et maintient un système de gestion qui comprend:
  - 1) des fonctions et des responsabilités clairement définies au sein de l'organisme, et notamment une responsabilité directe du dirigeant responsable en ce qui concerne la sécurité;
  - 2) une description de l'ensemble des philosophies et principes de l'organisme en matière de sécurité (la «politique de sécurité»), et des objectifs en matière de sécurité connexes;
  - 3) l'identification des dangers pour la sécurité aérienne qui découlent de ses activités, leur évaluation et la gestion des risques associés, y compris la prise de mesures destinées à atténuer les risques et la vérification de leur efficacité;
  - 4) le maintien de personnel formé et compétent pour effectuer les tâches qui lui incombent;
  - 5) la documentation relative aux principaux processus du système de gestion, notamment un processus visant à sensibiliser le personnel à ses responsabilités et la procédure relative à la modification de cette documentation;

**▼ M12**

- 6) une fonction de contrôle de la conformité de l'organisme avec les exigences applicables. La fonction de contrôle de la conformité comprend un système de retour d'informations concernant les constatations vers le dirigeant responsable afin d'assurer la mise en œuvre effective des actions correctives le cas échéant.
- b) Le système de gestion est adapté à la taille de l'organisme, ainsi qu'à la nature et à la complexité de ses activités, et prend en compte les dangers et les risques associés qui sont inhérents à ces activités.
- c) Si l'organisme est titulaire d'un ou de plusieurs autres certificats d'organisme qui relèvent du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139, le système de gestion peut être intégré à celui requis au titre de ce ou ces certificats additionnels.

**145.A.202 Dispositif interne de compte rendu en matière de sécurité**

- a) Dans le cadre de son système de gestion, l'organisme établit un dispositif interne de compte rendu en matière de sécurité permettant la collecte des données sur les événements dont il doit être rendu compte au titre du point 145.A.60 et leur évaluation.
- b) Ce dispositif permet également de recueillir des données sur les erreurs, les incidents/accidents évités de justesse et les dangers dont il est rendu compte en interne et qui ne relèvent pas du point a), et de les évaluer.
- c) Grâce à ce dispositif, l'organisme:
  - 1) détermine les causes des erreurs, incidents/ accidents évités de justesse et dangers dont il est rendu compte, ainsi que les facteurs qui y ont contribué, et les traite dans le cadre de son processus de gestion des risques liés à la sécurité, conformément au point 145.A.200 a) 3);
  - 2) veille à évaluer toutes les informations connues et pertinentes concernant les erreurs, les incidents/ accidents évités de justesse, les dangers, et l'incapacité à suivre les procédures, et à adopter une méthode de diffusion des informations le cas échéant.
- d) L'organisme prend des dispositions pour assurer la collecte des problèmes de sécurité liés aux activités sous-traitées.

**145.A.205 Contrats et contrats de sous-traitance**

- a) Lorsqu'il passe un contrat ou un contrat de sous-traitance concernant une partie quelconque de ses activités d'entretien, l'organisme s'assure que:
  - 1) l'entretien respecte les exigences applicables;
  - 2) tout danger pour la sécurité aérienne lié à ce contrat ou contrat de sous-traitance est pris en compte dans le système de gestion de l'organisme.
- b) Si l'organisme sous-traite une partie de ses activités d'entretien à un autre organisme, l'organisme sous-traitant travaille dans le respect du domaine d'application de l'agrément de l'organisme qui sous-traite.

**▼ M12***PARTIE B***EXIGENCES RELATIVES AUX AUTORITÉS****145.B.005 Domaine d'application**

La présente section définit les conditions d'exécution des tâches de certification, de supervision et de d'exécution ainsi que les exigences en matière de systèmes d'administration et de gestion que l'autorité compétente chargée de la mise en œuvre et de l'application de la section A doit respecter.

**145.B.115 Documentation de supervision**

L'autorité compétente fournit l'ensemble des actes législatifs, des normes, des règles, des publications techniques et des documents associés au personnel concerné aux fins de permettre à ce dernier de s'acquitter de ses tâches et d'exercer ses responsabilités.

**145.B.120 Moyens de mise en conformité**

- a) L'Agence doit établir des moyens acceptables de conformité (AMC) qui peuvent être utilisés pour établir la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution.
- b) D'autres moyens de mise en conformité peuvent être utilisés pour établir la conformité avec le présent règlement.
- c) Les autorités compétentes doivent informer l'Agence de tout autre moyen de conformité que les organismes sous leur supervision ou elles-mêmes utilisent pour établir le respect du présent règlement.

**145.B.125 Informations à communiquer à l'Agence**

- a) L'autorité compétente de l'État membre notifie à l'Agence tout problème important lié à la mise en œuvre du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et d'exécution dans un délai de 30 jours à compter de la date à laquelle l'autorité a eu connaissance du problème.
- b) Sans préjudice du règlement (UE) n° 376/2014 et de ses actes délégués et d'exécution, l'autorité compétente fournit dès que possible à l'Agence toute information importante en matière de sécurité provenant des comptes rendus d'événements conservés dans la base de données nationale conformément à l'article 6, paragraphe 6, du règlement (UE) n° 376/2014.

**145.B.135 Réaction immédiate à un problème de sécurité**

- a) Sans préjudice du règlement (UE) n° 376/2014 et de ses actes délégués et d'exécution, l'autorité compétente met en œuvre un système visant à recueillir, à analyser et à diffuser de manière appropriée les informations relatives à la sécurité.
- b) L'Agence met en œuvre un système visant à analyser de manière appropriée toute information reçue relative à la sécurité et à fournir dans les meilleurs délais aux autorités compétentes des États membres et à la Commission toute information, notamment des recommandations ou des actions correctives à mettre en œuvre, dont ils ont besoin pour réagir de manière opportune à un problème de sécurité ayant trait à des produits, des pièces, des équipements, des personnes ou des organismes soumis au règlement (UE) 2018/1139 et à ses actes délégués et d'exécution.

**▼ M12**

- c) Dès réception des informations visées aux points a) et b), l'autorité compétente prend des mesures appropriées pour traiter le problème de sécurité.
- d) L'autorité compétente notifie immédiatement les mesures prises au titre du point c) à l'ensemble des personnes ou des organismes qui sont tenus de s'y conformer en vertu du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et d'exécution. L'autorité compétente notifie également ces mesures à l'Agence et, lorsqu'une action combinée est nécessaire, aux autres États membres concernés.

**145.B.200 Système de gestion**

- a) L'autorité compétente établit et maintient un système de gestion, comportant au minimum:
  - 1) des politiques et des procédures documentées décrivant son organisation, et les moyens et les méthodes permettant d'établir la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution. Ces procédures sont tenues à jour et servent de documents de travail de base au sein de cette autorité compétente pour toutes les tâches concernées dont elle s'acquitte;
  - 2) un nombre suffisant de membres du personnel pour s'acquitter de ses tâches et exercer ses responsabilités. Un système est mis en place pour planifier la mise à disposition du personnel aux fins de garantir l'exécution correcte de toutes les tâches;
  - 3) un personnel qualifié pour exécuter les tâches qui lui sont attribuées et possédant les connaissances et l'expérience nécessaires, et qui reçoit les formations initiale et de remise à niveau périodique qui lui assurent une compétence constante;
  - 4) des locaux et des bureaux adéquats pour que le personnel effectue les tâches qui lui sont attribuées;
  - 5) une fonction de contrôle de la conformité du système de gestion avec les exigences applicables, et l'adéquation des procédures, notamment par l'instauration d'un processus d'audit interne et d'un processus de gestion des risques liés à la sécurité. Le contrôle de la conformité comporte un système de retour d'informations concernant les constatations résultant des audits vers les cadres dirigeants de l'autorité compétente, afin d'assurer la mise en œuvre des actions correctives le cas échéant;
  - 6) une personne ou un groupe de personnes responsable de la fonction de contrôle de la conformité et qui dépend des cadres dirigeants de l'autorité compétente.
- b) Pour chaque domaine d'activité y compris le système de gestion, l'autorité compétente nomme une ou plusieurs personnes assumant la responsabilité globale de la gestion de la ou des tâches pertinentes.
- c) L'autorité compétente établit des procédures visant à partager dans un échange mutuel toute information et toute assistance requise avec d'autres autorités compétentes impliquées, qu'elles appartiennent au même État membre ou à d'autres États membres, notamment en ce qui concerne:

**▼ M12**

- 1) toutes les constatations formulées et toutes mesures de suivi prises par suite de la supervision des personnes et organismes qui exercent des activités sur le territoire d'un État membre, mais qui sont certifiés par l'autorité compétente d'un autre État membre ou par l'Agence;
- 2) les informations découlant des comptes rendus d'événements obligatoires et volontaires requis par le point 145.A.60.
- d) Une copie des procédures liées au système de gestion, ainsi que de leurs mises à jour, est mise à la disposition de l'Agence en vue d'une normalisation.

**145.B.205 Attribution de tâches à des entités qualifiées**

- a) L'autorité compétente peut attribuer des tâches liées à la certification initiale ou à la surveillance continue des organismes soumis au règlement (UE) 2018/1139 et à ses actes délégués et d'exécution, à des entités qualifiées. Lors de l'attribution de tâches, l'autorité compétente s'assure:
  - 1) qu'elle a mis en place un système pour évaluer initialement et de manière continue que l'entité qualifiée satisfait à l'annexe VI du règlement (UE) 2018/1139. Ce système et les résultats des évaluations sont documentés;
  - 2) d'avoir établi un accord écrit avec l'entité qualifiée, approuvé par le niveau approprié d'encadrement des deux parties, qui stipule:
    - i) les tâches à exécuter;
    - ii) les déclarations, comptes rendus et dossiers à fournir;
    - iii) les conditions techniques à remplir lors de l'exécution de telles tâches;
    - iv) la couverture de responsabilité correspondante;
    - v) la protection assurée pour les informations obtenues lors de l'exécution de ces tâches.
- b) L'autorité compétente doit veiller à ce que le processus d'audit interne et le processus de gestion des risques en matière de sécurité mis en place conformément au point 145.B.200 a) 5) couvrent toutes les tâches de certification et de supervision continue effectuées par l'entité qualifiée en son nom.

**145.B.210 Modifications du système de gestion**

- a) L'autorité compétente a mis en place un système permettant d'identifier les modifications qui ont une incidence sur sa capacité à s'acquitter de ses tâches et à exercer ses responsabilités au sens du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et d'exécution. Ce système permet à l'autorité compétente de prendre les mesures requises pour garantir que son système de gestion reste adéquat et efficace.
- b) L'autorité compétente met à jour en temps voulu son système de gestion pour refléter toute modification apportée au règlement (UE) 2018/1139 et à ses actes délégués et d'exécution, de manière à en assurer la mise en œuvre efficace.



**▼ M12**

- c) L'autorité compétente notifie à l'Agence toute modification ayant une incidence sur sa capacité à s'acquitter de ses tâches et à exercer ses responsabilités comme le prévoit le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution.

**145.B.220 Archivage**

- a) L'autorité compétente établit un système d'archivage qui permet le stockage adéquat, l'accessibilité et une traçabilité fiable:
- 1) des politiques et procédures documentées du système de gestion;
  - 2) de la formation, des qualifications et des habilitations de son personnel;
  - 3) de l'attribution des tâches, couvrant les éléments requis par le point 145.B.205, ainsi que du détail des tâches attribuées;
  - 4) des processus de certification et de supervision continue des organismes certifiés, y compris:
    - i) la demande de certificat d'organisme;
    - ii) le programme de supervision continue de l'autorité compétente, y compris tous les enregistrements des évaluations, des audits et des inspections;
    - iii) le certificat de l'organisme, y compris tous les changements qui y ont été apportés;
    - iv) une copie du programme de supervision indiquant les dates auxquelles les audits sont prévus et les dates auxquelles les audits ont été effectués;
    - v) des copies de toute la correspondance officielle;
    - vi) des recommandations pour la délivrance ou le maintien d'un certificat, le détail des constatations et des mesures prises par les organismes pour clôturer ces constatations, y compris la date de clôture, les mesures d'exécution et les observations;
    - vii) tout rapport d'évaluation, d'audit et d'inspection établi par une autre autorité compétente en application du point 145.B.300 d);
    - viii) des copies des MOE ou des manuels de tous les organismes, et de toutes les modifications qui y ont été apportées;
    - ix) une copie de tout autre document approuvé par l'autorité compétente.
  - 5) les documents justifiant le recours à d'autres moyens de mise en conformité;
  - 6) les informations de sécurité fournies conformément au point 145.B.125 et les mesures de suivi;
  - 7) le recours à des dispositions de sauvegarde et à des dispositions dérogatoires conformément à l'article 70, à l'article 71, paragraphe 1, et à l'article 76, paragraphe 4, du règlement (UE) 2018/1139.

**▼ M12**

- b) L'autorité compétente conserve une liste de tous les certificats d'organismes qu'elle a délivrés.
- c) Tous les enregistrements visés aux points a) et b) sont conservés pendant une période minimale de 5 ans, sous réserve du droit applicable à la protection des données.
- d) Tous les enregistrements visés aux points a) et b) sont, sur demande, mis à la disposition d'une autorité compétente d'un autre État membre ou de l'Agence.

**145.B.300 Principes en matière de supervision**

- a) L'autorité compétente vérifie:
  - 1) le respect des exigences applicables aux organismes, avant la délivrance d'un certificat d'organisme;
  - 2) le maintien de la conformité des organismes qu'elle a certifiés avec les exigences applicables;
  - 3) la mise en œuvre de mesures de sécurité appropriées prescrites par l'autorité compétente conformément aux points 145.B.135 c) et d);
- b) Cette vérification:
  - 1) s'appuie sur une documentation spécifiquement conçue pour apporter au personnel chargé de la supervision des indications quant à l'exercice de ses fonctions;
  - 2) fournit aux organismes concernés les résultats des activités de supervision;
  - 3) repose sur des évaluations, des audits et des inspections et, si besoin est, des inspections à l'improviste;
  - 4) fournit à l'autorité compétente les éléments de justification nécessaires dans le cas où des actions supplémentaires seraient requises, y compris les mesures prévues au point 145.B.350.
- c) L'autorité compétente établit la portée de la supervision prévue aux points a) et b) en tenant compte des résultats des activités de supervision passées et des priorités en matière de sécurité.
- d) Si les locaux d'un organisme sont situés dans plus d'un État, l'autorité compétente définie au point 145.1 peut convenir de confier les tâches de supervision à l'autorité compétente ou aux autorités compétentes du ou des États membres où ces locaux sont situés, ou à l'Agence dans le cas de locaux situés en dehors d'un territoire relevant de la responsabilité d'un État membre en vertu de la convention de Chicago. Tout organisme qui est soumis à un tel accord est informé de son existence et de son champ d'application.
- e) Pour toute activité de supervision exercée dans des locaux situés dans un État membre autre que celui dans lequel l'organisme a son principal établissement, l'autorité compétente, telle que définie au point 145.1, informe l'autorité compétente de cet État membre avant de procéder à un audit sur site ou à une inspection de ces locaux.
- f) L'autorité compétente recueille et traite toute information jugée nécessaire aux fins des activités de supervision.

**▼ M12****145.B.305 Programme de supervision**

- a) L'autorité compétente établit et maintient un programme de supervision couvrant les activités de supervision requises au point 145.B.300.
- b) Le programme de supervision tient compte de la nature spécifique de l'organisme, de la complexité de ses activités, des résultats d'activités passées de certification ou de supervision, ou des deux, et il se fonde sur l'évaluation des risques associés. Chaque cycle de planification de la supervision comprend:
- 1) des évaluations, audits et inspections, y compris, le cas échéant:
    - i) des évaluations du système de gestion et des audits des processus;
    - ii) des audits de produits d'un échantillonnage pertinent des activités d'entretien effectuées par l'organisme;
    - iii) un échantillonnage des examens de navigabilité réalisés;
    - iv) des inspections inopinées;
  - 2) des réunions organisées entre le dirigeant responsable et l'autorité compétente pour s'assurer que les deux parties restent informées de toutes les questions importantes.
- c) Le cycle de planification de la supervision ne peut excéder 24 mois.
- d) Nonobstant le point c), le cycle de planification de la supervision peut être prolongé jusqu'à atteindre 36 mois au maximum si l'autorité compétente a établi qu'au cours des 24 mois précédents:
- 1) l'organisme a démontré qu'il peut effectivement détecter les dangers pour la sécurité aérienne et gérer les risques associés;
  - 2) l'organisme a constamment démontré qu'il se conformait au point 145.A.85 et qu'il contrôlait pleinement l'ensemble des modifications;
  - 3) aucune constatation de niveau 1 n'a été émise;
  - 4) toutes les actions correctives ont été mises en œuvre dans les délais qui ont été convenus ou prolongées par l'autorité compétente, comme prévu au point 145.B.350.
- Nonobstant le point c), le cycle de planification de la supervision peut être prolongé jusqu'à atteindre 48 mois au maximum si, outre les conditions énoncées aux points d) 1) à d) 4), l'organisme a établi un système, approuvé par l'autorité compétente, qui lui permet de rendre compte à l'autorité compétente d'une manière continue et efficace de ses performances en matière de sécurité et de sa conformité réglementaire.
- e) Le cycle de planification de la surveillance peut être raccourci s'il est prouvé que le niveau de performance de l'organisme en matière de sécurité a diminué.

**▼ M12**

- f) Le programme de supervision inclut l'enregistrement des dates auxquelles des évaluations, des audits, des inspections et des réunions sont prévus, ainsi que les dates auxquelles ces évaluations, audits, inspections et réunions ont eu lieu.
- g) À l'issue de chaque cycle de planification de la supervision, l'autorité compétente produit un rapport portant recommandation du maintien de l'agrément en fonction des résultats de la supervision.

**145.B.310 Procédure de certification initiale**

- a) Dès la réception d'une demande de délivrance initiale d'un certificat de la part d'un organisme, l'autorité compétente vérifie que l'organisme satisfait aux exigences applicables.
- b) Une réunion avec le dirigeant responsable de l'organisme est convoquée au moins une fois au cours de l'enquête en vue de la certification initiale afin de s'assurer que cette personne comprend son rôle et sa responsabilité.
- c) L'autorité compétente consigne toutes les constatations émises, les actions de clôture ainsi que les recommandations relatives à la délivrance du certificat.
- d) L'autorité compétente confirme par écrit à l'organisme toutes les constatations faites au cours de la vérification. Pour la certification initiale, toutes les constatations doivent être corrigées d'une façon jugée satisfaisante par l'autorité compétente avant que le certificat puisse être délivré.
- e) Dès lors qu'il est établi que l'organisme satisfait aux exigences applicables, l'autorité compétente:
  - 1) délivre le certificat visé à l'appendice III «Formulaire 3-145 de l'AESA» conformément au système de classes et de catégories prévu à l'appendice II;
  - 2) approuve officiellement le MOE.
- f) Le numéro de référence du certificat est inclus dans le formulaire 3-145 de l'AESA de la façon indiquée par l'Agence.
- g) Le certificat est délivré pour une durée illimitée. Les prérogatives et le domaine d'application des activités pour lesquelles l'organisme est agréé, y compris toutes limitations applicables, sont spécifiés dans les termes de l'agrément joints au certificat.
- h) Pour permettre à l'organisme de mettre en œuvre des modifications sans l'approbation préalable de l'autorité compétente, conformément au point 145.A.85 c), l'autorité compétente approuve la procédure pertinente prévue dans le MOE qui définit la portée de telles modifications et décrit la manière dont elles seront gérées et notifiées à l'autorité compétente.

**145.B.330 Modifications — organismes**

- a) Dès la réception d'une demande de modification soumise à approbation préalable, l'autorité compétente vérifie que l'organisme satisfait aux exigences applicables avant de donner son approbation.
- b) L'autorité compétente définit les conditions dans lesquelles l'organisme peut exercer ses activités pendant l'instruction de la demande de modification, sauf si elle détermine que le certificat de l'organisme doit être suspendu.

▼ **M12**

- c) Une fois qu'elle est assurée que l'organisme satisfait aux exigences applicables, l'autorité compétente approuve la modification.
- d) Sans préjudice de toute mesure additionnelle de mise en application, si l'organisme met en œuvre des modifications soumises à approbation préalable sans avoir reçu l'approbation de l'autorité compétente au titre du point c), cette dernière tient compte de la nécessité de suspendre, limiter ou retirer le certificat à l'organisme.
- e) Pour les modifications ne nécessitant pas d'approbation préalable, l'autorité compétente inclut l'examen de ces modifications dans sa supervision continue conformément aux principes énoncés au point 145.B.300. En cas de constatation d'une non-conformité, l'autorité compétente en informe l'organisme, demande de nouvelles modifications et agit conformément au point 145.B.350.

**145.B.350 Constatations et actions correctives; observations**

- a) L'autorité compétente doit disposer d'un processus mis en place pour analyser les constatations en ce qui concerne leur importance pour la sécurité.
- b) Une constatation de niveau 1 est émise par l'autorité compétente lorsque toute non-conformité importante est détectée par rapport aux exigences applicables du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et d'exécution, par rapport aux procédures ou manuels de l'organisme, ou par rapport au certificat d'organisme, y compris les termes de l'agrément, qui abaisse le niveau de sécurité ou qui met gravement en danger la sécurité du vol.

Les constatations de niveau 1 comprennent également:

- 1) le fait de ne pas avoir accordé à l'autorité compétente l'accès aux locaux de l'organisme visé au point 145.A.140, pendant les heures d'ouverture normales et après deux demandes écrites;
- 2) l'obtention du certificat d'organisme ou le maintien de sa validité par falsification des preuves documentaires présentées;
- 3) toute preuve d'une négligence professionnelle ou d'une utilisation frauduleuse du certificat d'organisme;
- 4) l'absence de dirigeant responsable.
- c) Une constatation de niveau 2 est émise par l'autorité compétente lorsqu'une non-conformité est détectée par rapport aux exigences applicables du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et d'exécution, par rapport aux procédures et manuels de l'organisme ou par rapport au certificat d'organisme, y compris les termes de l'agrément, qui n'est pas classée comme constatation de niveau 1.
- d) Lorsqu'une constatation est faite au cours de la supervision ou par tout autre moyen, l'autorité compétente, sans préjudice de toute action additionnelle exigée par le règlement (UE) 2018/1139 et par ses actes délégués et d'exécution, communique par écrit la constatation à l'organisme et demande la mise en œuvre d'une action corrective pour traiter la non-conformité détectée. Si une constatation de niveau 1 concerne directement un aéronef, l'autorité compétente informe l'autorité compétente de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé.

**▼ M12**

- 1) Dans le cas de constatations de niveau 1, l'autorité compétente prend immédiatement des mesures appropriées pour interdire ou limiter les activités de l'organisme concerné et, si nécessaire, intervient en vue de retirer le certificat ou de le limiter ou de le suspendre, en tout ou partie, en fonction de l'importance de la constatation de niveau 1, jusqu'à ce que l'organisme ait appliqué une action corrective suffisante.
- 2) Dans le cas de constatations de niveau 2, l'autorité compétente:
  - i) accorde à l'organisme un délai de mise en œuvre de l'action corrective qui correspond à la nature de la constatation, mais qui ne peut en aucun cas, initialement, dépasser 3 mois. Ce délai court à compter de la date de la communication écrite de la constatation à l'organisme, demandant la mise en œuvre d'une action corrective pour corriger la non-conformité détectée. Au terme de cette période, et en fonction de la nature de la constatation, l'autorité compétente peut prolonger la période de 3 mois sous réserve qu'un plan d'actions correctives ait été convenu avec l'autorité compétente;
  - ii) évalue le plan d'actions correctives et le plan de mise en œuvre proposés par l'organisme et, si l'évaluation conclut qu'ils sont suffisants pour corriger la non-conformité, les accepte.
- 3) Si l'organisme ne soumet pas de plan acceptable d'actions correctives ou n'exécute pas l'action corrective dans le délai imparti ou prolongé par l'autorité compétente, la constatation passe au niveau 1 et des actions doivent être entreprises comme établi au point d) 1) ci-dessus.
- 4) L'autorité compétente enregistre toutes les constatations dont elle est à l'origine ou qui lui ont été communiquées conformément au point e) et, le cas échéant, les mesures de mise en application qu'elle a exécutées, ainsi que les actions correctives et les dates de clôture des actions concernant l'ensemble des constatations.
- e) Sans préjudice de toutes mesures additionnelles de mise en application, lorsqu'une autorité effectuant les tâches de supervision conformément au point 145.B.300 d), détecte une non-conformité aux exigences applicables du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et d'exécution au sein d'un organisme certifié par l'autorité compétente d'un autre État membre ou par l'Agence, elle en informe cette autorité compétente et indique le niveau de la constatation.
- f) L'autorité compétente peut émettre des observations pour chacun des cas suivants ne nécessitant pas de constatations de niveau 1 ou 2:
  - 1) pour tout élément dont les performances ont été jugées inefficaces;
  - 2) lorsqu'il a été constaté qu'un élément est susceptible de causer une non-conformité au titre du point b) ou c);
  - 3) lorsque des suggestions ou des améliorations présentent un intérêt pour les performances globales en matière de sécurité de l'organisme.

Les observations formulées au titre du présent point sont communiquées par écrit à l'organisme et enregistrées par l'autorité compétente.

▼ **M12**

145.B.355 **Suspension, limitation et retrait**

L'autorité compétente:

- a) suspend un certificat lorsqu'elle estime qu'il existe des motifs raisonnables que cette mesure est nécessaire pour prévenir une menace crédible pour la sécurité des aéronefs;
- b) suspend, retire ou limite un certificat si une telle mesure est requise conformément au point 145.B.350;
- c) suspend ou limite, en tout ou en partie, un certificat si des circonstances imprévisibles échappant au contrôle de l'autorité compétente empêchent ses inspecteurs de s'acquitter de leurs responsabilités en matière de supervision pendant le cycle de planification de la supervision.

**▼B**

*Appendice I*

**Certificat d'autorisation de mise en service — Formulaire 1 de l'EASA**

Les dispositions de l'appendice II de l'annexe I (partie M) s'appliquent.



▼ **M12***Appendice II***Système de classes et de catégories utilisé pour les termes de l'agrément des organismes de maintenance de la partie 145**

- a) Sauf indication contraire pour les plus petits organismes visés au point m), le tableau visé au point l) indique les classes et catégories qui peuvent être utilisées pour établir les termes de l'agrément de l'organisme agréé conformément à l'annexe II (partie 145). Des termes de l'agrément allant d'une seule classe et d'une seule catégorie avec limitations jusqu'à l'ensemble des classes et catégories avec limitations peuvent être accordés à l'organisme.
- b) En plus du tableau du point l), chaque organisme de maintenance doit indiquer son domaine d'application dans le MOE.
- c) Au sein de la ou des classes et catégories d'agrément établies par l'autorité compétente, le domaine d'application indiqué dans le MOE définit les limites exactes de l'agrément. Il est donc essentiel que la ou les classes et catégories d'agrément soient compatibles avec le domaine d'application de l'organisme.
- d) Une *catégorie de classe A* signifie que l'organisme de maintenance peut effectuer des opérations d'entretien sur un aéronef ou des éléments d'aéronef (y compris les moteurs et APU), selon les données d'entretien de l'aéronef ou, en cas d'accord de l'autorité compétente, selon les données d'entretien des éléments d'aéronef, seulement lorsque ceux-ci sont installés sur l'aéronef. Un tel organisme de maintenance de classe A peut néanmoins retirer temporairement un élément à des fins d'entretien, afin de faciliter l'accès à cet élément, sauf lorsque la dépose de l'élément rend nécessaires d'autres opérations d'entretien pour l'exécution desquelles l'organisme n'est pas agréé. La dépose d'un élément d'aéronef à des fins d'entretien par un organisme de maintenance de catégorie A doit faire l'objet d'une procédure de contrôle appropriée dans le MOE.

La colonne «limitation» doit préciser le champ d'un tel entretien et donc l'étendue de l'agrément.

- e) Les *catégories de classe A* sont divisées en catégories d'entretien «en base» et en catégories d'entretien «en ligne». Ces organismes peuvent être agréés pour les entretiens «en base» ou «en ligne», ou pour les deux. Il convient de noter qu'un site d'entretien «en ligne» situé au sein d'un site d'entretien en base principale nécessite un agrément d'entretien «en ligne».
- f) Une *catégorie de classe B* signifie que l'organisme de maintenance peut effectuer des opérations d'entretien sur des moteurs et/ou des APU déposés et sur des éléments de moteurs et/ou d'APU, selon les données d'entretien des moteurs et/ou des APU ou, en cas d'accord de l'autorité compétente, selon les données d'entretien des éléments d'aéronef, seulement lorsque ceux-ci sont installés sur le moteur et/ou l'APU. Un tel organisme de maintenance agréé de classe B peut néanmoins déposer temporairement un élément à des fins d'entretien, afin de faciliter l'accès à cet élément, sauf lorsque la dépose de l'élément rend nécessaires d'autres opérations d'entretien pour l'exécution desquelles l'organisme n'est pas agréé.

La colonne «limitation» doit préciser le champ d'un tel entretien et donc l'étendue de l'agrément.

Un organisme de maintenance agréé possédant une catégorie de classe B peut aussi effectuer des opérations d'entretien sur un moteur installé au cours d'un entretien «en base» et «en ligne» à condition que le MOE prévoise une procédure de contrôle appropriée qui a été approuvée par l'autorité compétente. Le domaine d'application spécifié dans le MOE tient compte de ces activités si elles sont autorisées par l'autorité compétente.

▼ M12

- g) Une *catégorie de classe C* signifie que l'organisme de maintenance peut effectuer des opérations d'entretien sur des éléments d'aéronef déposés (à l'exclusion des moteurs complets et APU) prévus pour être installés sur l'aéronef ou sur le moteur/l'APU.

La colonne «limitation» doit préciser le champ d'un tel entretien et donc l'étendue de l'agrément.

Un organisme de maintenance agréé possédant une catégorie de classe C peut aussi effectuer des opérations d'entretien sur un élément d'aéronef installé (autre qu'un moteur complet/APU) au cours d'un entretien d'aéronef «en base» et «en ligne» ou dans un atelier d'entretien moteur/APU à condition que le MOE prévoie une procédure de contrôle appropriée qui a été approuvée par l'autorité compétente. Le domaine d'application spécifié dans le MOE tient compte de ces activités si elles sont autorisées par l'autorité compétente.

- h) Une *catégorie de classe D* est une catégorie distincte, qui n'est pas nécessairement liée à un aéronef, un moteur ou autre élément d'aéronef spécifique. La catégorie D1 — Contrôle non destructif (CND) est requise uniquement pour un organisme de maintenance effectuant des CND comme tâche particulière pour un autre organisme. Un organisme de maintenance agréé possédant une catégorie de classe A, B ou C peut effectuer un CND sur des produits dont il assure l'entretien sans devoir posséder une catégorie de classe D1, à condition que la MOE contienne des procédures CND appropriées.
- i) La colonne «*limitation*» a pour but de laisser aux autorités compétentes la marge de manœuvre nécessaire pour adapter un agrément à un organisme donné. Les catégories ne doivent figurer sur l'agrément que si elles sont utilement limitées. Le tableau du point l) précise les types de limitations possibles. Il est possible, dans la colonne «limitations», de mettre l'accent sur la tâche d'entretien plutôt que sur l'aéronef, le type de moteur ou le constructeur, si cela est mieux adapté à l'organisme (l'installation et l'entretien de systèmes avioniques en sont un exemple). Une telle mention dans la colonne «limitations» indique que l'organisme de maintenance est agréé pour les opérations d'entretien pouvant aller jusqu'au type/à la tâche en question.
- j) Lorsqu'il est fait référence à la *série, au type et au groupe* dans la colonne «limitations» des classes A et B:

— «série» signifie des séries spécifiques de types telles que Airbus série 300, 310 ou 319, ou Boeing 737 série 300, ou RB211 série 524 ou Cessna série 150 ou 172 ou Beech série 55 ou Continental série O-200, etc.,

— «type» signifie un type spécifique ou un modèle tels que Airbus type 310-240 ou RB 211-524 type B4 ou Cessna 172 type RG.

Toutes les références de série ou de type peuvent être notées,

— «groupe» signifie, par exemple, monomoteur à pistons Cessna ou moteurs à pistons non turbocompressés Lycoming, etc.

- k) Par dérogation au point 145.A.85 a) 1), lorsqu'une *liste de capacités* d'éléments d'aéronef susceptible de faire l'objet de modifications fréquentes est utilisée, l'organisme peut proposer d'inclure ces modifications dans la procédure visée au point 145.A.85 c) en ce qui concerne les modifications ne nécessitant pas d'approbation préalable.

▼ **M12**

## l) Tableau

CLASSE	CATÉGORIE	LIMITATIONS	BASE	LIGNE
AÉRONEF	A1 Avions ayant une masse maximale au décollage (MTOM) supérieure à 5 700 kg (**)	[Doit préciser le constructeur, le groupe, la série ou le type de l'avion et/ou les tâches d'entretien] <i>Exemple: Airbus série A320</i>	[OUI/ NON] (*)	[OUI/NON] (*)
	A2 Avions dont la MTOM est inférieure ou égale à 5 700 kg	[Doit préciser le constructeur, le groupe, la série ou le type de l'avion et/ou les tâches d'entretien] <i>Exemple: DHC-6 série Twin Otter</i>  Indiquer si la délivrance de certificats d'examen de navigabilité est autorisée [uniquement pour les aéronefs couverts par l'annexe V <i>ter</i> (partie ML)]	[OUI/ NON] (*)	[OUI/NON] (*)
	A3 Hélicoptères	[Doit préciser le constructeur, le groupe, la série ou le type de l'hélicoptère et/ou la ou les tâches d'entretien] <i>Exemple: Robinson R44</i>  Indiquer si la délivrance de certificats d'examen de navigabilité est autorisée [uniquement pour les aéronefs couverts par l'annexe V <i>ter</i> (partie ML)]	[OUI/ NON] (*)	[OUI/NON] (*)
	A4 Aéronefs autres que A1, A2 et A3	[Doit préciser la catégorie (planeur, ballon, dirigeable, etc.), le constructeur, le groupe, la série ou le type de l'aéronef et/ou la ou les tâches d'entretien]  Indiquer si la délivrance de certificats d'examen de navigabilité est autorisée [uniquement pour les aéronefs couverts par l'annexe V <i>ter</i> (partie ML)]	[OUI/ NON] (*)	[OUI/NON] (*)
MOTEURS	B1 Moteurs à turbines	[Doit préciser la série ou le type du moteur et/ou la ou les tâches d'entretien] <i>Exemple: série PT6A</i>		
	B2 Moteurs à pistons	[Doit préciser le constructeur, le groupe, la série ou le type du moteur et/ou la ou les tâches d'entretien]		
	B3 APU	[Doit préciser le constructeur, la série ou le type du moteur et/ou la ou les tâches d'entretien]		

▼ **M12**

CLASSE	CATÉGORIE	LIMITATIONS	BASE	LIGNE
ÉLÉMENTS AUTRES QUE LES MOTEURS COMPLETS OU LES APU	C1 Air conditionné et pressurisation	[Doit préciser le type d'aéronef ou le constructeur d'aéronef ou le fabricant de l'élément d'aéronef ou l'élément particulier et/ou la référence à une liste de capacités dans le manuel de spécifications de l'organisme de maintenance et/ou à la tâche ou aux tâches d'entretien]  <i>Exemple: PT6A — régulateur de carburant</i>		
	C2 Pilote automatique			
	C3 Communication et navigation			
	C4 Portes — Panneaux			
	C5 Électricité et éclairage			
	C6 Aménagement			
	C7 Moteur — APU			
	C8 Commandes de vol			
	C9 Carburant			
	C10 Hélicoptère — Rotors			
	C11 Hélicoptère — Transmission			
	C12 Hydraulique			
	C13 Système d'indication — d'enregistrement			
	C14 Train d'atterrissage			
	C15 Oxygène			
	C16 Hélices			
	C17 Système pneumatique et de vide			
	C18 Protection givre/pluie/incendie			
	C19 Hublots			
	C20 Structure			
	C21 Ballast d'eau			
	C22 Propulsion auxiliaire			
SERVICES SPÉCIALISÉS	D1 Contrôles non destructifs	[Doit préciser la ou les méthodes CND particulières]		

(\*) Biffer la mention inutile.

**▼ M12**

- m) Un organisme de maintenance employant uniquement une personne pour planifier et effectuer toutes ses activités d'entretien ne peut obtenir que des termes d'agrément réduits. Les limites maximales autorisées sont les suivantes:

CLASSE	CATÉGORIE	LIMITATIONS
AÉRONEF	A2	AVION À MOTEUR À PISTONS D'UNE MTOM INFÉRIEURE OU ÉGALE À 5 700 KG
AÉRONEF	A3	HÉLICOPTÈRE MONOMOTEUR À PISTONS D'UNE MTOM INFÉRIEURE OU ÉGALE À 3 175 KG
AÉRONEF	A4	SANS LIMITATION
MOTEURS	B2	INFÉRIEURS À 450 HP
ÉLÉMENTS AUTRES QUE LES MOTEURS COMPLETS OU LES APU	C1 À C22	SELON LISTE DE CAPACITÉS
SERVICES SPÉCIALISÉS	D1 CND	PROCÉDÉS CND À PRÉCISER

Il est à noter qu'un tel organisme peut être encore plus limité par l'autorité compétente dans les termes de l'agrément en fonction des capacités de l'organisme considéré..

▼ M6▼ C2

## Appendice III

## Certificat d'organisme de maintenance – Formulaire 3-145 de l'AESA

Page 1 sur 2

[ÉTAT MEMBRE (\*)]

un État membre de l'Union européenne (\*\*)

## CERTIFICAT D'ORGANISME DE MAINTENANCE

Référence: [CODE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*)].145.XXXX

►<sup>(1)</sup> Conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil, et au règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission, et dans le respect des conditions énoncées ci-dessous, [L'AUTORITÉ COMPÉTENTE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*)] certifie:

## [NOM ET ADRESSE DE LA SOCIÉTÉ]

en tant qu'organisme de maintenance conformément à la section A de l'annexe II (partie 145) du règlement (UE) n° 1321/2014, agréé pour entretenir les produits, pièces et équipements énumérés dans les termes de l'agrément ci-joints et délivrer les certificats correspondants de remise en service en utilisant les références ci-dessus, et, lorsque cela est stipulé, les certificats d'examen de navigabilité à l'issue d'un examen de navigabilité, conformément au point ML.A.903 de l'annexe V *ter* (partie ML) du règlement précité pour les aéronefs énumérés dans les termes de l'agrément ci-joints. ◀

## CONDITIONS:

1. Le présent agrément est limité aux tâches indiquées dans la section "Domaine d'activité" des spécifications de l'organisme de maintenance agréé visé à la section A de l'annexe II (Partie 145), et
2. le présent agrément exige de respecter les procédures définies dans les spécifications de l'organisme de maintenance agréé, et
3. le présent agrément est valable tant que l'organisme de maintenance agréé respecte les dispositions de l'annexe II (partie 145) du règlement (UE) n° 1321/2014.
4. Sous réserve du respect des conditions énoncées ci-dessus, la durée de validité du présent agrément est illimitée, sauf si l'agrément a été auparavant rendu, remplacé, suspendu ou retiré.

Date de première délivrance: .....

Date de la présente révision: .....

Révision n° .....

Signature: .....

Pour l'autorité compétente: [AUTORITÉ COMPÉTENTE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*)]

Formulaire 3-145 de l'AESA version 4

(\*) Ou AESA si l'AESA est l'autorité compétente.

(\*\*) Biffer pour les États non membres de l'Union européenne ou de l'AESA

►<sup>(1)</sup> M8

▼ C2

Page 2 sur 2

**ORGANISME DE MAINTENANCE****TERMES DE L'AGRÉMENT**

Référence: [CODE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*).145.[XXXX]

Organisme: [NOM ET ADRESSE DE LA SOCIÉTÉ]

CLASSE	CATÉGORIE	LIMITATIONS	BASE	LIGNE
<b>AÉRONEFS (**)</b>	(***)	► <sup>(1)</sup> (****)	[OUI/NON] (***)	[OUI/NON] (***)
	(***)	(****)	[OUI/NON] (***)	[OUI/NON] (***)
	(***)	(****)	[OUI/NON] (***)	[OUI/NON] (***)
	(***)	(****) ◀	[OUI/NON] (***)	[OUI/NON] (***)
<b>MOTEURS (**)</b>	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
<b>ÉLÉMENTS D'AÉRONEF AUTRES QUE LES MOTEURS COMPLETS OU LES APU (**)</b>	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
<b>SERVICES SPÉCIALISÉS (**)</b>	(***)	(***)		
	(***)	(***)		

Les présents termes de l'agrément sont limités aux produits, pièces et équipements et aux activités figurant à la section "domaine d'application" des spécifications de l'organisme de maintenance agréé.

Référence des spécifications de l'organisme de maintenance: .....

Date de première délivrance: .....

Date de la dernière révision approuvée: ..... Révision n° .....

Signature: .....

Pour l'autorité compétente: [AUTORITÉ COMPÉTENTE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*)]

Formulaire 3-145 de l'AESA version 4

(\*) Ou AESA si l'AESA est l'autorité compétente.

(\*\*) Biffer, le cas échéant, si l'organisme n'est pas agréé.

(\*\*\*) Indiquer la catégorie et les limitations appropriées.

(\*\*\*\*) Indiquer les limitations appropriées et préciser si la délivrance des certificats d'examen de navigabilité est autorisée ou non.

►<sup>(1)</sup> M8

**▼B***Appendice IV***Conditions d'utilisation du personnel non qualifié conformément aux dispositions de l'annexe III (partie 66) visées aux paragraphes points 145.A.30(j)(1) et (2)**

1. Les personnels de certification sont censés répondre aux exigences des points 145.A.30(j)(1) et (2) conformément à toutes les conditions suivantes.
  - a) La personne doit être titulaire d'une licence ou d'une habilitation de personnel de certification délivrée selon les règlements nationaux en totale conformité avec l'annexe 1 de l'OACI.
  - b) Le domaine d'activité de la personne doit se limiter à celui défini par l'habilitation de personnel de certification ou la licence nationale, selon ce qui est le plus restrictif.
  - c) La personne doit montrer qu'elle a reçu une formation sur les facteurs humains et la législation aéronautique visée aux modules 9 et 10 de l'appendice I de l'annexe III (partie 66).
  - d) La personne doit justifier de 5 années d'expérience en matière d'entretien pour les personnels de certification d'entretien en ligne et de 8 années pour le personnel de certification d'entretien en base. Cependant, les personnes dont les tâches autorisées se limitent à celles des personnels de certification de catégorie A de la partie 66 doivent justifier de 3 années d'expérience seulement en matière d'entretien.
  - e) Les personnels de certification d'entretien en ligne et les personnels de soutien d'entretien en base doivent montrer qu'ils ont reçu une formation au type et réussi un examen à un niveau correspondant à la catégorie B1, B2 ou B3, selon le cas, visée à l'appendice III de l'annexe III (partie 66) pour tout type d'aéronef dans le domaine d'activité visé au point b). Cependant, les personnes dont le domaine d'activité se limite à celui des personnels de certification de catégorie A peuvent recevoir une formation aux tâches à la place d'une formation au type complète.
  - f) Les personnels de certification d'entretien en base doivent montrer qu'ils ont reçu une formation au type et réussi un examen à un niveau correspondant à la catégorie C visée à l'appendice III de l'annexe III (partie 66) pour tout type d'aéronef dans le domaine d'activité visé au paragraphe b), étant entendu que, pour le premier type d'aéronef, la formation et l'examen doivent être d'un niveau correspondant à la catégorie B1, B2 ou B3 de l'appendice III.
2. Droits acquis
  - a) Les personnels ayant des prérogatives avant l'entrée en vigueur des dispositions pertinentes de l'annexe III (partie 66) peuvent continuer à les exercer sans avoir besoin de se conformer aux points 1(c) à 1(f).
  - b) Cependant, après cette date, tous les personnels de certification souhaitant étendre la portée de leur habilitation pour inclure des prérogatives supplémentaires doivent se conformer au point 1.
  - c) Nonobstant le point 2(b) ci-dessus, dans le cas d'une formation au type supplémentaire, la conformité aux points 1(c) et 1(d) n'est pas exigée.



**▼B***ANNEXE III***(Partie 66)**

## TABLE DES MATIÈRES

66.1. Autorité compétente

## SECTION A — EXIGENCES TECHNIQUES

## SOUS-PARTIE A — LICENCE DE MAINTENANCE D'AÉRONEFS

66.A.1 Domaine d'application

66.A.3 Catégories et sous-catégories de licence

66.A.5 Groupes d'aéronefs

66.A.10 Demande

66.A.15 Admissibilité

66.A.20 Prérogatives

66.A.25 Exigences en matière de connaissances de base

66.A.30 Exigences en matière d'expérience de base

66.A.40 Maintien de validité de la licence de maintenance d'aéronefs

66.A.45 Avalisation avec les qualifications d'aéronef

66.A.50 Limitations

66.A.55 Preuves de la qualification

66.A.70 Dispositions relatives à la conversion

## SECTION B — PROCÉDURES POUR LES AUTORITÉS COMPÉTENTES

## SOUS-PARTIE A — GÉNÉRALITÉS

66.B.1 Champ d'application

**▼M15**

66.B.2 Moyens de mise en conformité

**▼B**

66.B.10 Autorité compétente

66.B.20 Archivage

66.B.25 Échange mutuel d'informations

66.B.30 Dérogations

## SOUS-PARTIE B — DÉLIVRANCE D'UNE LICENCE DE MAINTENANCE D'AÉRONEFS

66.B.100 Procédure pour la délivrance d'une licence de maintenance d'aéronefs par l'autorité compétente

66.B.105 Procédure pour la délivrance d'une licence de maintenance d'aéronefs par l'intermédiaire d'un organisme de maintenance agréé Ppartie-145

66.B.110 Procédure de modification d'une licence de maintenance d'aéronefs pour y inclure une catégorie ou une sous-catégorie de base supplémentaire

**▼ B**

- 66.B.115 Procédure de modification d'une licence de maintenance d'aéronefs pour y inclure une qualification d'aéronef ou pour supprimer des limitations
- 66.B.120 Procédure de renouvellement de la validité d'une licence de maintenance d'aéronefs
- 66.B.125 Procédure pour la conversion de licences, y compris les qualifications de groupe
- 66.B.130 Procédure pour l'approbation directe de la formation au type d'aéronef

**▼ M15**

- 66.B.135 Procédure d'approbation des formations multimédias

**▼ B**

## SOUS-PARTIE C — EXAMENS

- 66.B.200 Examen par l'autorité compétente

## SOUS-PARTIE D — CONVERSION DES QUALIFICATIONS DES PERSONNELS DE CERTIFICATION

- 66.B.300 Généralités
- 66.B.305 Rapport pour la conversion des qualifications nationales
- 66.B.310 Rapport de conversion pour les habilitations des organismes de maintenance agréés

## SOUS-PARTIE E — CRÉDITS D'EXAMEN

- 66.B.400 Généralités
- 66.B.405 Rapport de crédit d'examen
- 66.B.410 Validité de crédit d'examen

## SOUS-PARTIE F — CONTRÔLE PERMANENT

- 66.B.500 Retrait, suspension ou limitation de la licence de maintenance d'aéronefs

## APPENDICES

Appendice I — Exigences en matière de connaissances de base (sauf pour la licence de catégorie L)

Appendice II — Norme de l'examen de base (sauf pour la licence de catégorie L)

**▼ M15**

Appendice III — Formation au type d'aéronef et norme d'évaluation de type — formation en cours d'emploi (FCE)

Appendice IV — Expérience et modules de connaissances de base ou modules partiels requis pour l'extension d'une licence de maintenance d'aéronefs «partie 66»

**▼ B**

Appendice V — Formulaire de demande — Formulaire 19 de l'EASA

Appendice VI — Licence de maintenance d'aéronefs visée à l'annexe III (partie 66) – Formulaire 26 de l'EASA

**▼ M5**

Appendice VII — Exigences en matière de connaissances de base pour la licence de maintenance d'aéronefs de catégorie L

Appendice VIII — Norme de l'examen de base pour la licence de maintenance d'aéronefs de catégorie L

**▼ M15**

Appendice IX — Méthode d'évaluation des formations multimédias

**▼ B**66.1 **Autorité compétente**

- a) Aux fins de la présente annexe (partie 66), l'autorité compétente est:
  - 1) l'autorité désignée par l'État membre à qui une personne s'adresse en premier lieu pour la délivrance d'une licence de maintenance d'aéronefs, ou

**▼ B**

- 2) l'autorité désignée par un autre État membre, si elle est différente, sous réserve d'accord avec l'autorité visée au point 1. Dans ce cas, la licence visée au point 1 doit être retirée, tous les enregistrements mentionnés au point 66.B.20 transférés et une nouvelle licence délivrée sur la base de ces enregistrements.
- b) L'Agence est responsable de la définition:
- 1) de la liste des types d'aéronefs, et
  - 2) des combinaisons cellule/moteur qui sont incluses dans chaque qualification de type d'aéronef particulière.

*SECTION A***EXIGENCES TECHNIQUES**

## SOUS-PARTIE A

*LICENCE DE MAINTENANCE D'AÉRONEFS***66.A.1 Domaine d'application**

La présente section définit la licence de maintenance d'aéronefs et établit les exigences relatives à sa demande, sa délivrance et la prolongation de sa validité.

**▼ M5****66.A.3 Catégories et sous-catégories de licence**

Les licences de maintenance d'aéronefs comprennent les catégories et, le cas échéant, les sous-catégories et qualifications système suivantes:

## a) Catégorie A, divisée entre les sous-catégories suivantes:

- A1 avions à turbines;
- A2 avions à moteurs à pistons;
- A3 hélicoptères à turbines;
- A4 hélicoptères à moteurs à pistons.

## b) Catégorie B, divisée entre les sous-catégories suivantes:

- B1.1 avions à turbines;
- B1.2 avions à moteurs à pistons;
- B1.3 hélicoptères à turbines;
- B1.4 hélicoptères à moteurs à pistons.

## c) Catégorie B2

La licence B2 est applicable à tous les aéronefs.

## d) Catégorie B2L

La licence B2L est applicable à tous les aéronefs autres que ceux du groupe 1 tel que défini au point 66.A.5 1), et comprend les «qualifications système» suivantes:

- communication/navigation (com/nav),
- instruments,
- vol automatique

**▼ M5**

- surveillance,
- systèmes de la cellule.

Une licence B2L comprend au minimum une qualification système.

## e) Catégorie B3

La licence B3 s'applique aux avions non pressurisés à moteurs à pistons ayant une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 2 000 kg.

## f) Catégorie L, divisée entre les sous-catégories suivantes:

- L1C: planeurs composites.
- L1: planeurs,
- L2C: motoplaneurs composites et avions ELA1 composites,
- L2: motoplaneurs et avions ELA1,
- L3H: ballons à air chaud,
- L3G: ballons à gaz,
- L4H: dirigeables à air chaud,
- L4G: dirigeables à gaz ELA2,
- L5: dirigeables à gaz autres que ELA2.

## g) Catégorie C

La licence C est applicable aux avions et aux hélicoptères.

**66.A.5 Groupes d'aéronefs**

Aux fins des qualifications sur les licences de maintenance d'aéronefs, les aéronefs sont classés dans les groupes suivants:

- 1) ► **M15** Groupe 1: aéronefs motorisés complexes, hélicoptères multi-moteurs, autres que les avions à moteur à pistons, dont l'altitude d'exploitation maximale certifiée dépasse FL290; aéronefs équipés de systèmes de commandes de vol électriques; dirigeables à gaz autres que ELA2. ◀

L'Agence peut décider de classer dans le groupe 2, le groupe 3 ou le groupe 4, selon le cas, un aéronef qui remplit les conditions énoncées au premier alinéa si elle estime que la complexité moindre dudit aéronef le justifie.

- 2) Groupe 2: aéronefs autres que ceux faisant partie du groupe 1 qui appartiennent aux sous-groupes suivants:

## i) sous-groupe 2a:

- avions monomoteurs équipés d'un turbopropulseur,

**▼ M15**

- avions à turboréacteurs classés par l'Agence dans ce sous-groupe du fait de leur complexité moindre.

**▼ M5**

## ii) sous-groupe 2b:

- hélicoptères monomoteurs à turbine,
- hélicoptères multimoteurs à turbine classés par l'Agence dans ce sous-groupe du fait de leur complexité moindre.

## iii) sous-groupe 2c:

- hélicoptères monomoteurs à pistons,
- hélicoptères multimoteurs à pistons classés par l'Agence dans ce sous-groupe du fait de leur complexité moindre.

- 3) Groupe 3: avions à moteurs à pistons autres que ceux faisant partie du groupe 1.
- 4) Groupe 4: planeurs, motoplaneurs, ballons et dirigeables, autres que ceux du groupe 1.

**▼ B****66.A.10 Demande**

- a) Une demande de licence de maintenance d'aéronefs ou de modification d'une telle licence doit être soumise conformément aux conditions établies par l'autorité compétente et sur un formulaire 19 de l'EASA (voir appendice V).
- b) Toute demande de modification de licence de maintenance d'aéronefs est à adresser à l'autorité compétente de l'État membre ayant délivré la licence de maintenance d'aéronefs.
- c) En plus des documents requis par les points 66.A.10(a), 66.A.10(b) et 66.B.105, selon le cas, le demandeur pour des catégories ou des sous-catégories de base supplémentaires à une licence de maintenance d'aéronefs doit soumettre à l'autorité compétente sa licence de maintenance d'aéronefs d'origine en vigueur accompagnée du formulaire 19 de l'EASA.
- d) Lorsque le demandeur d'une modification des catégories de base remplit les conditions pour une telle modification par la procédure visée au point 66.B.100 dans un État membre autre que l'État membre qui a délivré la licence, la demande doit être envoyée à l'autorité compétente visée au point 66.1.

**▼ M15**

- e) Lorsque le demandeur d'une modification des catégories de base remplit les conditions pour une telle modification par la procédure visée au point 66.B.105 dans un État membre autre que l'État membre qui a délivré la licence, l'organisme de maintenance agréé conformément à l'annexe II (partie 145) ou à l'annexe V *quinquies* (partie CAO), doit envoyer la licence de maintenance d'aéronefs accompagnée du formulaire 19 de l'AESA à l'autorité compétente visée au point 66.1 pour obtenir le cachet et la signature validant la modification ou pour faire redélivrer la licence, selon le cas.

**▼ B**

- f) Chaque demande doit être appuyée par une documentation permettant de démontrer la conformité aux exigences applicables en matière de connaissances théoriques, de formation pratique et d'expérience au moment de la demande.

**66.A.15 Admissibilité**

Tout demandeur d'une licence de maintenance d'aéronefs doit être âgé de 18 ans révolus.

**▼ B****66.A.20 Prérogatives**

a) Les prérogatives suivantes s'appliquent:

- 1) Une licence de maintenance d'aéronefs de catégorie A autorise son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service après des opérations d'entretien en ligne programmées mineures et des rectifications de défauts simples dans les limites des tâches mentionnées spécifiquement sur l'habilitation de certification visée au point 145.A.35 de l'annexe II (partie 145). Les prérogatives de certification doivent être limitées aux travaux que le titulaire de la licence a personnellement effectués dans l'organisme de maintenance qui a délivré l'habilitation de certification.
- 2) Une licence de maintenance d'aéronefs de catégorie B1 doit autoriser son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien B1 à la suite de:
  - des travaux d'entretien effectués sur la structure, la motorisation et les systèmes mécaniques et électriques de l'aéronef,
  - des travaux sur les systèmes avioniques n'exigeant que des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement et ne nécessitant pas de recherche des pannes.

La catégorie B1 inclut la sous-catégorie A correspondante.

- 3) Une licence de maintenance d'aéronefs de catégorie B2 doit autoriser son titulaire:
  - i) à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien B2 à la suite:
    - des travaux d'entretien effectués sur les systèmes avioniques et électriques, et
    - des tâches électriques et avioniques dans les systèmes de motorisation et mécaniques n'exigeant que des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement, et
  - ii) à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service après des opérations d'entretien en ligne programmées mineures et des rectifications de défauts simples dans les limites des tâches mentionnées spécifiquement sur l'habilitation de certification visée au point 145.A.35 de l'annexe II (partie 145). Cette prérogative de certification doit être limitée aux travaux que le titulaire de la licence a personnellement effectués dans l'organisme de maintenance qui a délivré l'habilitation de certification et limitée aux qualifications déjà mentionnées dans la licence B2.

La licence de catégorie B2 n'inclut aucune des sous-catégories A.

**▼ M5**

- 4) Une licence de maintenance d'aéronefs de catégorie B2L doit autoriser son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien B2L pour les tâches suivantes:
  - travaux d'entretien effectués sur les systèmes électriques;
  - travaux d'entretien effectués sur les systèmes avioniques dans les limites des qualifications système spécifiquement avalsées sur la licence, et

**▼ M5**

- avec la qualification «systèmes de la cellule», réalisation de tâches électriques et avioniques dans la motorisation et les systèmes mécaniques n'exigeant que des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement.
- 5) Une licence de maintenance d'aéronefs de catégorie B3 doit autoriser son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien B3 pour les tâches suivantes:
- travaux d'entretien effectués sur la structure, la motorisation et les systèmes mécaniques et électriques de l'avion; et
  - travaux sur les systèmes avioniques n'exigeant que des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement et ne nécessitant pas de recherche des pannes.
- 6) Une licence de maintenance d'aéronefs de catégorie L doit autoriser son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien L pour les tâches suivantes:
- travaux d'entretien effectués sur la structure, la motorisation et les systèmes mécaniques et électriques de l'aéronef;
  - travaux sur les systèmes radio, les émetteurs de localisation d'urgence et les systèmes de transpondeurs; et
  - travaux sur d'autres systèmes avioniques exigeant des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement.

La sous-catégorie L2 inclut la sous-catégorie L1. Toute limitation à la sous-catégorie L2 conformément au point 66.A.45 h) devient également applicable à la sous-catégorie L1.

La sous-catégorie L2C inclut la sous-catégorie L1C.

- 7) Une licence de maintenance d'aéronefs de catégorie C doit autoriser son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service après des opérations d'entretien en base des aéronefs. Les prérogatives s'appliquent à l'aéronef dans son intégralité.

**▼ M15**

Une licence de maintenance d'aéronefs de catégorie C délivrée pour des aéronefs motorisés complexes inclut les prérogatives de la licence de maintenance d'aéronefs de catégorie C également en ce qui concerne les aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes.

**▼ B**

- b) Le titulaire d'une licence de maintenance d'aéronefs ne peut exercer ses prérogatives qu'à condition:

**▼ M11**

- 1) conformément aux exigences applicables de l'annexe I (partie M), de l'annexe II (partie 145), de l'annexe V *ter* (partie ML) et de l'annexe V *quinqies* (partie CAO); et

**▼ B**

- 2) qu'il ou elle ait, dans la période de deux ans qui précède, soit eu six mois d'expérience d'entretien conformément aux prérogatives accordées par la licence de maintenance d'aéronefs, soit satisfait aux dispositions relatives à l'octroi des prérogatives appropriées; et
- 3) qu'il ou elle ait la compétence appropriée pour certifier l'entretien sur l'aéronef correspondant; et
- 4) qu'il ou elle soit capable de lire, écrire et s'exprimer à un niveau compréhensible dans la (les) langue(s) de la documentation technique et des procédures nécessaires à la délivrance du certificat de remise en service.

**▼ M15****66.A.25 Exigences en matière de connaissances de base**

- a) Le demandeur d'une licence de maintenance d'aéronefs doit démontrer, par un examen, qu'il possède un niveau de connaissances sur les sujets modules correspondants conformément à l'appendice I (applicable aux licences de catégorie A, B1, B2, B2L, B3 et C) ou à l'appendice VII (applicable aux licences de catégorie L).
- b) Les examens relatifs aux connaissances de base doivent respecter la norme décrite à l'appendice II (applicable aux licences de catégorie A, B1, B2, B2L, B3 et C) ou à l'appendice VIII (applicable aux licences de catégorie L) de la présente annexe et doit être effectué par:
  - 1) un organisme de formation régulièrement approuvé conformément à l'annexe IV (partie 147); ou
  - 2) l'autorité compétente; ou
  - 3) pour les licences de catégorie L, un autre organisme agréé par l'autorité compétente.
- c) Les examens relatifs aux connaissances de base doivent être réussis dans les dix ans qui précèdent la demande d'une licence de maintenance d'aéronefs ou l'ajout d'une catégorie ou sous-catégorie à cette licence. Si les examens relatifs aux connaissances de base n'ont pas été réussis au cours de cette période de dix ans, le demandeur peut également obtenir des crédits pour les examens portant sur les connaissances de base conformément au point d).

L'exigence de validité de dix ans s'applique à tout examen de module isolé, à l'exception des examens de module réussis en tant que partie d'une licence d'une autre catégorie, lorsque la licence a déjà été délivrée.

- d) Le demandeur peut demander à l'autorité compétente des crédits totaux ou partiels pour les exigences en matière de connaissances de base pour:
  - 1) les examens relatifs aux connaissances de base qui ont été réussis plus de dix ans avant l'introduction de la demande de licence de maintenance d'aéronefs [voir point c)];
  - 2) toute autre formation technique nationale et tout autre examen national considéré(e) par l'autorité compétente comme équivalent(e) aux exigences correspondantes de la présente annexe en matière de connaissances de base.

Le demandeur doit fournir la preuve des crédits accordés en se référant à un rapport de crédit d'examen approuvé par l'autorité compétente conformément à la section B, sous-partie E, de la présente annexe III (partie 66).

- e) Une formation de base sans les modules 1 et 2 de l'appendice I de la présente annexe n'est considérée comme une formation de base complète approuvée conformément à l'annexe IV (partie 147) que si la connaissance de ces modules est ultérieurement démontrée par le demandeur par un examen et est créditée par l'autorité compétente.
- f) Le titulaire d'une licence de maintenance d'aéronefs demandant l'ajout d'une catégorie ou sous-catégorie différente doit compléter par un examen le niveau de connaissances approprié sur les sujets modules correspondants conformément à l'appendice I (pour les licences de catégorie A, B1, B2, B2L, B3 et C) ou à l'appendice VII (pour les licences de catégorie L).

L'appendice IV détaille les modules de l'appendice I (pour les licences de catégorie B1, B2, B2L, B3 et C) ou de l'appendice VII (pour les licences de catégorie L) requis pour l'ajout d'une nouvelle catégorie ou sous-catégorie à une licence existante délivrée conformément à la présente annexe.



**▼B****66.A.30 Exigences en matière d'expérience de base**

- a) Tout demandeur d'une licence de maintenance d'aéronefs doit avoir acquis:
- 1) pour la catégorie A, les sous-catégories B1.2 et B1.4 et la catégorie B3:
    - i) trois ans d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs en exploitation, si le demandeur n'a pas reçu auparavant de formation technique appropriée; ou
    - ii) deux ans d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs en exploitation et l'achèvement d'une formation considérée comme appropriée par l'autorité compétente en tant qu'ouvrier qualifié, dans un contexte technique; ou
    - iii) un an d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs en exploitation et l'achèvement d'une formation de base agréée conformément à l'annexe IV (partie 147);
  - 2) pour la catégorie B2 et les sous-catégories B1.1 et B1.3:
    - i) cinq ans d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs en exploitation, si le demandeur n'a pas reçu auparavant de formation technique appropriée; ou
    - ii) trois ans d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs en exploitation et l'achèvement d'une formation considérée comme appropriée par l'autorité compétente en tant qu'ouvrier qualifié, dans un contexte technique; ou
    - iii) deux ans d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs en exploitation et l'achèvement d'une formation de base agréée conformément à l'annexe IV (partie 147);

**▼M5****2 bis.** pour la catégorie B2L:

- i) 3 ans d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs en exploitation, couvrant la ou les qualifications système correspondantes, si le demandeur n'a pas reçu auparavant de formation technique appropriée; ou
- ii) 2 ans d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs en exploitation, couvrant la ou les qualifications système correspondantes, et l'achèvement d'une formation considérée comme appropriée par l'autorité compétente en tant qu'ouvrier qualifié, dans un contexte technique; ou
- iii) 1 an d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs en exploitation, couvrant la ou les qualifications système correspondantes, et l'achèvement d'une formation de base agréée conformément à la partie 147.

Pour l'ajout d'une ou plusieurs nouvelles qualifications système à une licence B2L existante, 3 mois d'expérience pratique en entretien en rapport avec la ou les nouvelles qualifications système sont requis pour chaque qualification système ajoutée.

**2 ter.** pour la catégorie L:

- i) 2 ans d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs en exploitation, couvrant une partie représentative des activités d'entretien dans la sous-catégorie correspondante;

▼ M5

- ii) par dérogation au point i), 1 an d'expérience pratique en entretien sur des aéronefs en exploitation, couvrant une partie représentative des activités d'entretien dans la sous-catégorie correspondante, sous réserve de l'introduction de la limitation prévue au point 66.A.45 h) ii) 3).

▼ M15

3. pour la catégorie C en ce qui concerne les aéronefs motorisés complexes:
  - i) trois ans d'expérience dans l'exercice des prérogatives de la catégorie B1.1, B1.3 ou B2 en tant que personnel de soutien, ou à la fois en tant que personnel de soutien et personnel de certification, conformément au point 145.A.35 de l'annexe II (partie 145), auprès d'un organisme de maintenance travaillant sur des aéronefs motorisés complexes, dont douze mois d'expérience en tant que personnel de soutien pour la maintenance de base; ou
  - ii) cinq ans d'expérience dans l'exercice des prérogatives de la catégorie B1.2, B1.4 ou L5 en tant que personnel de soutien, ou à la fois en tant que personnel de soutien et personnel de certification, conformément au point 145.A.35 de l'annexe II (partie 145), auprès d'un organisme de maintenance travaillant sur des aéronefs motorisés complexes, dont douze mois d'expérience en tant que personnel de soutien pour la maintenance de base; ou
  - iii) pour les demandeurs titulaires d'un diplôme universitaire, trois ans d'expérience de travail dans un environnement de maintenance d'aéronefs sur une sélection représentative de travaux directement liés à la maintenance d'aéronefs, y compris six mois de participation à la réalisation de tâches de maintenance de base dans le cadre de l'exploitation des aéronefs motorisés complexes;
  - iv) pour étendre aux aéronefs motorisés complexes la catégorie C approuvée en ce qui concerne les aéronefs motorisés autres que complexes:
    - a) deux ans d'expérience dans l'exercice des prérogatives de la catégorie B1.1, B1.2, B1.3, B1.4, B2 ou L5 en tant que personnel de soutien, ou à la fois en tant que personnel de soutien et personnel de certification, conformément au point 145.A.35 de l'annexe II (partie 145), auprès d'un organisme de maintenance travaillant sur des aéronefs motorisés complexes, y compris six mois d'expérience en tant que personnel de soutien pour la maintenance de base; ou
    - b) s'il est titulaire d'une licence de catégorie C fondée sur un diplôme universitaire, deux ans d'expérience de travail dans un environnement de maintenance d'aéronefs sur une sélection représentative de travaux directement liés à la maintenance d'aéronefs, y compris trois mois de participation à la réalisation de tâches de maintenance de base dans le cadre de l'exploitation des aéronefs motorisés complexes;
4. pour la catégorie C en ce qui concerne les aéronefs motorisés autres que complexes:
  - i) trois ans d'expérience dans l'exercice des prérogatives de la catégorie B1, B2, B2L, B3 ou L en tant que personnel de soutien, ou à la fois en tant que personnel de soutien et personnel de certification, conformément au point 145.A.35 de l'annexe II (partie 145), auprès d'un organisme de maintenance travaillant sur des aéronefs motorisés autres que complexes, y compris six mois d'expérience en tant que personnel de soutien pour la maintenance de base; ou

**▼ M15**

- ii) pour les titulaires d'un diplôme universitaire, trois ans d'expérience de travail dans un environnement de maintenance d'aéronefs sur une sélection représentative de travaux directement liés à la maintenance d'aéronefs, y compris six mois de participation à la réalisation de tâches de maintenance de base dans le cadre de l'exploitation des aéronefs motorisés autres que complexes;
5. le diplôme universitaire doit avoir été obtenu dans une discipline technique pertinente et avoir été délivré par une université ou tout autre établissement d'enseignement supérieur reconnu par l'autorité compétente.

**▼ B**

- b) Tout demandeur d'une extension de la licence de maintenance d'aéronefs doit se voir appliquer au minimum une condition d'expérience de l'entretien d'aéronefs civils appropriée à la catégorie ou sous-catégorie de licence supplémentaire sollicitée comme défini à l'appendice IV de la présente annexe (partie 66).
- c) L'expérience doit être pratique et concerner une partie représentative des tâches d'entretien d'aéronefs.
- d) Au moins une année de l'expérience requise doit correspondre à une expérience d'entretien récente sur un aéronef de la catégorie/sous-catégorie pour laquelle la licence de maintenance d'aéronefs est demandée. Pour les ajouts ultérieurs de catégories/sous-catégories à une licence de maintenance d'aéronefs existante, l'expérience requise d'entretien récente supplémentaire peut être inférieure à un an, mais doit être d'au moins trois mois. L'expérience requise doit dépendre de la différence entre la catégorie/sous-catégorie de licence détenue et celle sollicitée. Une telle expérience supplémentaire doit être représentative de la nouvelle catégorie/sous-catégorie de licence demandée.

**▼ M15**

- e) Nonobstant le point a), l'expérience acquise dans la maintenance d'aéronefs auprès d'organismes non approuvés conformément à l'annexe II (partie 145) ou à l'annexe V *quinquies* (partie CAO) peut être reconnue lorsque la maintenance est équivalente à celle requise par la présente annexe, telle qu'établie par l'autorité compétente.

Toutefois, la preuve d'une expérience supplémentaire acquise dans des organismes agréés conformément à l'annexe II ou à l'annexe V *quinquies* ou sous la supervision de personnel de certification indépendant est requise.

**▼ B**

- f) L'expérience doit avoir été acquise pendant les dix années qui précèdent la demande d'une licence de maintenance d'aéronefs ou l'ajout d'une catégorie ou sous-catégorie à une telle licence.

**66.A.40 Maintien de validité de la licence de maintenance d'aéronefs**

- a) La licence de maintenance d'aéronefs perd sa validité cinq ans après sa dernière délivrance ou modification si le titulaire ne soumet pas sa licence de maintenance d'aéronefs à l'autorité compétente qui l'a délivrée, de façon à vérifier que les informations contenues dans la licence sont les mêmes que celles contenues dans les enregistrements de l'autorité compétente, conformément au point 66.B.120.

**▼ M15**

- b) Le titulaire d'une licence de maintenance d'aéronefs doit compléter les parties correspondantes du formulaire 19 de l'AESA (voir appendice V) et le soumettre, avec la copie de sa licence, à l'autorité compétente qui a délivré la licence de maintenance d'aéronefs, à moins que le titulaire ne travaille dans un organisme de maintenance agréé conformément à l'annexe II (partie 145) ou à l'annexe V *quinquies* (partie CAO) ayant, dans ses spécifications, une procédure selon laquelle un tel organisme peut soumettre la documentation nécessaire au nom du titulaire de la licence de maintenance d'aéronefs.

**▼ B**

- c) Toute prérogative de certification basée sur une licence de maintenance d'aéronefs perd sa validité dès que la licence de maintenance d'aéronefs est devenue caduque.
- d) La licence de maintenance d'aéronefs est valable uniquement (i) lorsqu'elle est délivrée et/ou modifiée par l'autorité compétente et (ii) lorsque le titulaire a signé le document.

**▼ M5****66.A.45 Avalisation avec les qualifications d'aéronef**

- a) Pour que le titulaire d'une licence de maintenance d'aéronefs soit habilité à exercer des prérogatives de certification sur un type d'aéronef spécifique, les qualifications d'aéronef concernées doivent être avalisées sur sa licence:

— Pour la catégorie B1, B2 ou C, les qualifications d'aéronef concernées sont les suivantes:

- i) pour les aéronefs du groupe 1, la qualification de type d'aéronef appropriée;
- ii) pour les aéronefs du groupe 2, la qualification de type d'aéronef, la qualification de sous-groupe constructeur ou la qualification de sous-groupe complet appropriée;
- iii) pour les aéronefs du groupe 3, la qualification de type d'aéronef ou la qualification de groupe complet appropriée;
- iv) pour les aéronefs du groupe 4, pour la licence de catégorie B2, la qualification de groupe complet.

— Pour la catégorie B2L, les qualifications d'aéronef concernées sont les suivantes:

- i) pour les aéronefs du groupe 2, la qualification de sous-groupe constructeur ou la qualification de sous-groupe complet appropriée;
- ii) pour les aéronefs du groupe 3, la qualification de groupe complet;
- iii) pour les aéronefs du groupe 4, la qualification de groupe complet.

— Pour la catégorie B3, la qualification concernée est «avions non pressurisés à moteurs à pistons ayant une MTOM inférieure ou égale à 2 000 kg».

**▼ M5**

- Pour la catégorie L, les qualifications d'aéronef concernées sont les suivantes:
  - i) pour la sous-catégorie L1C, la qualification «planeurs composites»;
  - ii) pour la sous-catégorie L1, la qualification «planeurs»;
  - iii) pour la sous-catégorie L2C, la qualification «motoplaneurs composites et avions ELA1 composites»;
  - iv) pour la sous-catégorie L2, la qualification «motoplaneurs et avions ELA1»;
  - v) pour la sous-catégorie L3H, la qualification «ballons à air chaud»;
  - vi) pour la sous-catégorie L3G, la qualification «ballons à gaz»;
  - vii) pour la sous-catégorie L4H, la qualification «dirigeables à air chaud»;
  - viii) pour la sous-catégorie L4G, la qualification «dirigeables à gaz ELA2»;
  - ix) pour la sous-catégorie L5, la qualification de type de dirigeable appropriée.
- Pour la catégorie A, aucune qualification n'est requise, sous réserve de se conformer à la condition du 145.A.35 de l'annexe II (partie 145).
- b) L'avalisation des qualifications de type d'aéronef nécessite l'accomplissement satisfaisant d'une des formations suivantes:
  - la formation au type d'aéronef de la catégorie B1, B2 ou C concernée conformément à l'appendice III de l'annexe III (partie 66);
  - dans le cas de qualifications de type de dirigeable à gaz sur une licence B2 ou L5, une formation au type approuvée par l'autorité compétente conformément au point 66.B.130.
- c) Pour les licences autres que celles de la catégorie C, en plus des conditions mentionnées au point b), l'avalisation de la première qualification de type d'aéronef au sein d'une catégorie/sous-catégorie donnée nécessite l'accomplissement satisfaisant de la formation en cours d'emploi correspondante. Cette formation en cours d'emploi doit être conforme à l'appendice III de l'annexe III (partie 66), sauf dans le cas des dirigeables à gaz, où elle doit être directement approuvée par l'autorité compétente.

▼ M6▼ C2

- d) Par dérogation aux points b) et c), pour les aéronefs des groupes 2 et 3, les qualifications de type d'aéronef peuvent également être avalisées sur une licence après l'achèvement des étapes suivantes:

▼ M15

- la réussite à l'évaluation de type d'aéronef de la catégorie B1, B2 ou C concernée conformément à l'appendice III de la présente annexe (partie 66);

▼ M6▼ C2

- dans le cas des catégories B1 et B2, la preuve d'une expérience pratique sur le type d'aéronef. Dans ce cas, l'expérience pratique doit inclure une partie représentative des activités d'entretien qui se rapportent à la catégorie de la licence.

▼ M15

Dans le cas d'une qualification de catégorie C pour un personnel qualifié par la détention d'un diplôme universitaire tel que visé au point 66.A.30(a)(5), la première évaluation de type d'aéronef concernée doit être au niveau de la catégorie B1 ou B2.

▼ M5

- e) Pour les aéronefs du groupe 2:
- i) l'avalisation des qualifications de sous-groupe constructeur pour les titulaires d'une licence de catégorie B1 ou C nécessite de se conformer aux exigences de qualification de type d'aéronef d'au moins deux types d'aéronefs du même constructeur qui, ensemble, sont représentatifs du sous-groupe constructeur applicable;
  - ii) l'avalisation des qualifications de sous-groupe complet pour les titulaires d'une licence de catégorie B1 ou C nécessite de se conformer aux exigences de qualification de type d'aéronef d'au moins trois types d'aéronefs de constructeurs différents qui, ensemble, sont représentatifs du sous-groupe applicable;
  - iii) l'avalisation de qualifications de sous-groupes constructeur et de sous-groupe complet pour les titulaires d'une licence de catégorie B2 ou B2L nécessite la preuve d'une expérience pratique qui doit inclure une partie représentative des activités d'entretien relatives à la catégorie de la licence et au sous-groupe d'aéronefs applicable et, dans le cas de la licence B2L, en rapport avec la ou les qualifications système applicables;
  - iv) par dérogation au point e) iii), le titulaire d'une licence de catégorie B2 ou B2L avalisée avec un sous-groupe 2b complet peut prétendre à son avalisation avec un sous-groupe 2c complet.
- f) Pour les aéronefs des groupes 3 et 4:
- i) l'avalisation de la qualification de groupe 3 complet pour les titulaires d'une licence de catégorie B1, B2, B2L ou C et l'avalisation de la qualification de groupe 4 complet pour les titulaires d'une licence de catégorie B2 ou B2L nécessitent la preuve d'une expérience pratique qui doit inclure une partie représentative des activités d'entretien relatives à la catégorie de la licence et au groupe 3 ou 4, selon le cas;
  - ii) pour la catégorie B1, sauf si le demandeur fournit les preuves d'une expérience appropriée, la qualification de groupe 3 doit faire l'objet des limitations suivantes, qui doivent être avalisées sur la licence:
    - avions pressurisés,

**▼M5**

- avions à structure métallique,
  - avions à structure composite,
  - avions à structure en bois,
  - avions à structure en tubes métalliques recouverte de tissu;
- iii) par dérogation au point f) i), le titulaire d'une licence B2L avalisée avec un sous-groupe 2a ou 2b complet peut prétendre à son avalisation avec les groupes 3 et 4.
- g) Pour la licence B3:
- i) l'avalisation de la qualification «avions non pressurisés à moteurs à pistons ayant une MTOM inférieure ou égale à 2 000 kg» nécessite la preuve d'une expérience pratique, qui doit inclure une partie représentative des activités d'entretien relatives à la catégorie de la licence;
  - ii) sauf si le demandeur fournit des preuves d'une expérience appropriée, la qualification visée au point i) doit faire l'objet des limitations suivantes, qui doivent être avalisées sur la licence:
    - avions à structure en bois,
    - avions à structure en tubes métalliques recouverte de tissu,
    - avions à structure métallique,
    - avions à structure composite.
- h) Pour toutes les sous-catégories de licence L autres que L5:
- i) l'avalisation des qualifications nécessite la preuve d'une expérience pratique qui doit inclure une partie représentative des activités d'entretien qui se rapportent à la sous-catégorie de licence;
  - ii) sauf si le demandeur fournit des preuves d'une expérience appropriée, la qualification doit faire l'objet des limitations suivantes, qui doivent être avalisées sur la licence:
    - 1) pour les qualifications «planeurs» et «motoplaneurs et avions ELA1»:
      - aéronefs à structure bois recouverte de tissu,
      - aéronefs à structure en tubes métalliques recouverte de tissu,
      - aéronefs à structure métallique,
      - aéronefs à structure composite.
    - 2) pour la qualification «ballons à gaz»:
      - autres que les ballons à gaz ELA1; et

**▼ M14**

- 3) si le demandeur n'a fourni la preuve que de 1 an d'expérience conformément à la dérogation prévue au point 66.A.30 a) 2<sup>ter</sup>) ii), la limitation suivante doit être avalisée sur la licence:

«tâches d'entretien complexes prévues à l'appendice VII de l'annexe I (Partie M), modifications standard prévues au point 21.A.90B de l'annexe I (Partie 21) et aux points 21L.A.62 et 21L.A.102 de l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012 et réparations standard prévues au point 21.A.431B de l'annexe I (Partie 21) et au point 21L.A.202 ou au point 21L.A.222 de l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012.»

**▼ M15****▼ B****66.A.50 Limitations****▼ M5**

- a) Les limitations indiquées sur une licence de maintenance d'aéronefs constituent des exclusions des prérogatives de certification et, dans le cas des limitations visées au point 66.A.45, concernent l'aéronef dans son intégralité.

**▼ B**

- b) Pour les limitations visées au point 66.A.45, les limitations doivent être supprimées à la suite:

- 1) de la preuve d'une expérience appropriée; ou
- 2) d'une évaluation pratique satisfaisante effectuée par l'autorité compétente.

- c) Pour les limitations visées au point 66.A.70, les limitations doivent être supprimées à la suite de la réussite à l'examen concernant les modules/sujets définis dans le rapport de conversion applicable visé au point 66.B.300.

**66.A.55 Preuves de la qualification**

Si une personne habilitée le leur demande, les personnels exerçant des prérogatives de certification et les personnels de soutien doivent présenter leur licence, attestant de leur qualification, dans les 24 heures.

**66.A.70 Dispositions relatives à la conversion**

- a) Le titulaire d'une qualification de personnel de certification valable dans un État membre avant la date d'entrée en vigueur de l'annexe III (partie 66) doit se voir délivrer une licence de maintenance d'aéronefs par l'autorité compétente de cet État membre sans autre examen, sous réserve du respect des conditions spécifiées à la sous-partie D de la section B.
- b) Une personne soumise à un processus de qualification de personnel de certification valable dans un État membre avant la date d'entrée en vigueur de l'annexe III (partie 66) doit continuer à être qualifiée. Le titulaire d'une qualification de personnel de certification obtenue selon ce processus doit se voir délivrer une licence de maintenance d'aéronefs par l'autorité compétente de cet État membre sans autre examen, sous réserve du respect des conditions spécifiées à la sous-partie D de la section B.

**▼ M5**

- c) Si nécessaire, la licence de maintenance d'aéronefs doit mentionner des limitations conformément au point 66.A.50 pour refléter les différences entre:
- i) le domaine d'application de la qualification de personnel de certification valable dans l'État membre avant l'entrée en vigueur de la catégorie ou sous-catégorie de licence applicable prévue dans la présente annexe (partie 66);



**▼ M5**

- ii) les exigences en matière de connaissances de base et les normes de l'examen de base décrites dans les appendices I et II de la présente annexe (partie 66).
- d) Par dérogation au point c), pour les aéronefs non utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, autres que des aéronefs motorisés complexes, et pour les ballons, planeurs, motoplaneurs et dirigeables, la licence de maintenance d'aéronefs doit mentionner les limitations conformément au point 66.A.50 afin de s'assurer que les prérogatives du personnel de certification valides dans l'État membre avant l'entrée en vigueur de la catégorie/sous-catégorie de licence «partie 66» applicable restent identiques à celles de la licence de maintenance d'aéronefs «partie 66» convertie.

**▼ B***SECTION B***PROCÉDURES POUR LES AUTORITÉS COMPÉTENTES****SOUS-PARTIE A***GÉNÉRALITÉS***66.B.1 Champ d'application**

La présente section fixe les procédures, y compris les dispositions administratives, que les autorités compétentes chargées de l'application et de l'exécution de la section A de la présente annexe (partie 66) doivent suivre.

**▼ M15****66.B.2 Moyens de mise en conformité**

- a) L'Agence doit établir des moyens acceptables de mise en conformité qui peuvent être utilisés pour établir la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution.
- b) D'autres moyens de mise en conformité peuvent être utilisés pour établir la conformité avec le présent règlement.
- c) Les autorités compétentes informent l'Agence de tout autre moyen de conformité que les personnes sous leur supervision ou elles-mêmes ont utilisé pour établir le respect du présent règlement.

**▼ B****66.B.10 Autorité compétente****a) Généralités**

L'État membre doit nommer une autorité compétente avec des responsabilités attribuées pour la délivrance, la prolongation, la modification, la suspension ou le retrait des licences de maintenance d'aéronefs.

Cette autorité compétente doit établir une structure organisationnelle adéquate pour garantir la conformité à la présente annexe (partie 66).

**b) Ressources**

L'autorité compétente doit disposer de suffisamment de personnel pour garantir l'application des exigences de la présente annexe (partie 66).

**c) Procédures**

L'autorité compétente doit établir des procédures documentées détaillant la manière dont les dispositions de la présente annexe (partie 66) sont appliquées. Ces procédures doivent être revues et amendées pour garantir le respect continu des dispositions.

**▼ B****66.B.20 Archivage**

- a) L'autorité compétente doit établir un système d'archivage permettant une traçabilité adéquate du processus pour délivrer, revalider, modifier, suspendre ou retirer chaque licence de maintenance d'aéronefs.
- b) Ces enregistrements doivent inclure, pour chaque licence:
  - 1) la demande de licence de maintenance d'aéronefs ou de modification de cette licence, y compris toute la documentation à l'appui;
  - 2) une copie de la licence de maintenance d'aéronefs incluant toute modification;
  - 3) des copies de toute la correspondance qui s'y rapporte;
  - 4) les détails de toute dérogation et action de mise en vigueur;
  - 5) tout compte rendu d'autres autorités compétentes se rapportant au titulaire de la licence de maintenance d'aéronefs;
  - 6) les enregistrements des examens dirigés par l'autorité compétente;
  - 7) le rapport de conversion applicable utilisé pour la conversion;
  - 8) le rapport de crédit applicable utilisé pour les crédits.
- c) Les enregistrements visés aux points 1 à 5 du point b) doivent être conservés au moins 5 ans après la fin de la validité de la licence.
- d) Les enregistrements visés aux points 6, 7 et 8 du point b) doivent être conservés pendant une durée illimitée.

**66.B.25 Échange mutuel d'informations****▼ M6****▼ C2**

- a) Les autorités compétentes doivent participer à un échange mutuel d'informations conformément à l'article 72, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 2018/1139.

**▼ B**

- b) Sans préjudice des compétences des États membres, en cas de menace potentielle pour la sécurité impliquant plusieurs États membres, les autorités compétentes concernées doivent s'aider mutuellement à exercer les actions de contrôle nécessaires.

**▼ M6****▼ C2****66.B.30 Dérogations**

Toutes les dérogations accordées conformément à l'article 71, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139 doivent être enregistrées et conservées par l'autorité compétente.

**▼ B****SOUS-PARTIE B*****DÉLIVRANCE D'UNE LICENCE DE MAINTENANCE D'AÉRONEFS***

La présente sous-partie précise les procédures que l'autorité compétente doit suivre pour délivrer, modifier ou prolonger une licence de maintenance d'aéronefs.

**66.B.100 Procédure pour la délivrance d'une licence de maintenance d'aéronefs par l'autorité compétente**

- a) À la réception du formulaire 19 de l'EASA et de toute documentation à l'appui, l'autorité compétente doit vérifier que le formulaire 19 de l'EASA est complet et s'assurer que l'expérience exposée satisfait à la condition requise par la présente annexe (partie 66).

**▼ M5**

- b) L'autorité compétente doit vérifier les états d'examen du demandeur et/ou confirmer la validité de tous les crédits pour s'assurer que toutes les exigences en matière de modules de l'appendice I ou de l'appendice VII, selon le cas, ont été satisfaites comme l'exige la présente annexe (partie 66).

**▼ B**

- c) Lorsque l'autorité compétente a vérifié l'identité et la date de naissance du demandeur et reconnaît que le demandeur satisfait aux normes de connaissances et d'expérience requises par la présente annexe (partie 66), elle doit délivrer la licence de maintenance d'aéronefs concernée au demandeur. La même information doit être conservée dans les enregistrements de l'autorité compétente.
- d) Si des groupes ou des types d'aéronefs sont habilités au moment de la délivrance de la première licence de maintenance d'aéronefs, l'autorité compétente doit vérifier la conformité au point 66.B.115.

**▼ M15**

**66.B.105 Procédure pour la délivrance d'une licence de maintenance d'aéronefs par l'intermédiaire d'un organisme de maintenance agréé conformément à l'annexe II (partie 145) ou à l'annexe V *quinquies* (partie CAO)**

- a) Un organisme de maintenance agréé conformément à l'annexe II (partie 145) à l'annexe V *quinquies* (partie CAO) qui a été autorisé à effectuer cette activité par l'autorité compétente peut i) préparer la licence de maintenance d'aéronefs au nom de l'autorité compétente ou ii) faire des recommandations à l'autorité compétente concernant la demande d'un individu pour une licence de maintenance d'aéronefs de telle sorte que l'autorité compétente puisse préparer et délivrer une telle licence.

**▼ B**

- b) L'organisme de maintenance visé au paragraphe a) doit garantir la conformité avec les points 66.B.100(a) et (b).
- c) Dans tous les cas, seule l'autorité compétente peut délivrer la licence de maintenance d'aéronefs au demandeur.

**▼ M5**

**66.B.110 Procédure de modification d'une licence de maintenance d'aéronefs pour y inclure une catégorie ou une sous-catégorie de base supplémentaire**

- a) À l'issue des procédures visées aux points 66.B.100 ou 66.B.105, l'autorité compétente doit avaliser la catégorie, la sous-catégorie ou – pour la catégorie B2L – la ou les qualifications de base supplémentaires sur la licence de maintenance d'aéronefs avec un cachet et une signature, ou doit délivrer à nouveau la licence.
- b) Le système d'enregistrements de l'autorité compétente doit être modifié en conséquence.
- c) Sur requête du demandeur, l'autorité compétente doit remplacer une licence de catégorie B2L par une licence de catégorie B2 avalisée avec la ou les mêmes qualifications d'aéronef lorsque le titulaire a fourni les preuves requises au regard des deux exigences suivantes:
  - i) par examen, les connaissances représentant les différences entre les connaissances de base pour la licence B2L détenue et les connaissances de base de la licence B2, telles que décrites à l'appendice I;
  - ii) l'expérience pratique exigée à l'appendice IV.

**▼ M15**

- d) Les modules ou les modules partiels relatifs à l'expérience et aux connaissances de base requis pour ajouter une nouvelle catégorie ou sous-catégorie de licence à une licence existante délivrée conformément à la présente annexe sont décrits dans les tableaux de l'appendice IV.

**▼ B****66.B.115 Procédure de modification d'une licence de maintenance d'aéronefs pour y inclure une qualification d'aéronef ou pour supprimer des limitations**

- a) Dès réception d'un formulaire 19 de l'EASA satisfaisant et de toute documentation à l'appui démontrant la conformité aux exigences de la qualification applicable accompagnant la licence de maintenance d'aéronefs, l'autorité compétente doit:
- 1) soit avaliser la qualification d'aéronef applicable sur la licence de maintenance d'aéronefs du demandeur;
  - 2) soit redélivrer ladite licence après avoir inclus la qualification d'aéronef applicable;
  - 3) soit supprimer les limitations applicables conformément au point 66.A.50.

Le système d'enregistrements de l'autorité compétente doit être modifié en conséquence.

- b) Si l'intégralité de la formation au type n'est pas effectuée par un organisme de formation à la maintenance convenablement agréé conformément à l'annexe IV (partie 147), l'autorité compétente doit s'assurer du respect de toutes les exigences relatives à la formation au type avant de délivrer la qualification de type.
- c) Si aucune formation en cours d'emploi n'est requise, la qualification de type d'aéronef doit être avalisée sur la base d'un certificat de reconnaissance délivré par un organisme de formation à la maintenance agréé conformément à l'annexe IV (partie 147).
- d) Si la formation au type d'aéronef n'est pas couverte pas un cours unique, l'autorité compétente doit vérifier, avant l'avalisation de la qualification de type, que le contenu et la durée des cours satisfont entièrement à l'objet de la catégorie de licence et que les zones d'interface ont été correctement traitées.
- e) En cas de formation aux différences, l'autorité compétente doit s'assurer que (i) la qualification précédente du demandeur, complétée par (ii) soit un cours approuvé conformément à l'annexe IV (partie 147), soit un cours directement approuvé par l'autorité compétente, est acceptable pour l'avalisation de la qualification de type.

**▼ M5**

- f) L'autorité compétente veille à ce que la conformité aux éléments pratiques de la formation au type soit démontrée de l'une des manières suivantes:
- i) par la présentation d'enregistrements de formation pratique détaillés ou d'un registre fourni par l'organisme qui a dispensé le cours directement approuvé par l'autorité compétente conformément au point 66.B.130;
  - ii) par un certificat de formation couvrant l'élément pratique de la formation, délivré par un organisme de formation à la maintenance régulièrement approuvé conformément à l'annexe IV (partie 147), si un tel certificat est disponible.

**▼ B**

- g) L'avalisation du type d'aéronef doit utiliser les qualifications de type d'aéronef spécifiées par l'Agence.

**66.B.120 Procédure de renouvellement de la validité d'une licence de maintenance d'aéronefs**

- a) L'autorité compétente doit comparer la licence de maintenance d'aéronefs du titulaire aux enregistrements de l'autorité compétente et vérifier qu'il n'existe aucune action de retrait, de suspension ou de modification en cours selon le point 66.B.500. Si les documents sont identiques et qu'aucune action n'est en cours conformément au point 66.B.500, la copie du titulaire doit être renouvelée pour cinq ans et le dossier avalisé en conséquence.

**▼ B**

- b) Si les enregistrements de l'autorité compétente sont différents de la licence de maintenance d'aéronefs détenue par le titulaire de la licence:
- 1) l'autorité compétente doit enquêter sur les raisons de telles différences et peut choisir de ne pas renouveler la licence de maintenance d'aéronefs;

**▼ M11**

- 2) l'autorité compétente doit informer le titulaire de la licence et tout organisme de maintenance connu agréé conformément à l'annexe I (partie M), sous-partie F, à l'annexe II (partie 145) ou à l'annexe V *quinquies* (partie CAO) susceptible d'être directement concerné par un tel fait;

**▼ B**

- 3) l'autorité compétente doit, si nécessaire, prendre les mesures visées au point 66.B.500 pour retirer, suspendre ou modifier la licence concernée.

**66.B.125 Procédure pour la conversion de licences, y compris les qualifications de groupe**

- a) Les différentes qualifications de type d'aéronef déjà avalisées sur la licence de maintenance d'aéronefs visées au paragraphe 4 de l'article 5 doivent rester sur la licence et ne doivent pas être converties en de nouvelles qualifications tant que le titulaire de la licence ne satisfait pas intégralement aux exigences d'avalisation définies au point 66.A.45 de la présente annexe (partie 66) pour les qualifications de groupe/sous-groupe correspondantes.
- b) La conversion doit être effectuée conformément au tableau de conversion suivant:

**▼ M5**

- 1) pour la catégorie B1 ou C:
  - moteur à pistons d'hélicoptère, groupe complet: conversion au «sous-groupe 2c complet» plus les qualifications de type d'aéronef pour les hélicoptères monomoteurs à pistons faisant partie du groupe 1;
  - moteur à pistons d'hélicoptère, groupe constructeur: conversion au «sous-groupe 2c constructeur» correspondant plus les qualifications de type d'aéronef pour les hélicoptères monomoteurs à pistons de ce constructeur faisant partie du groupe 1;
  - moteur à turbines d'hélicoptère, groupe complet: conversion au «sous-groupe 2b complet» plus les qualifications de type d'aéronef pour les hélicoptères monomoteurs à turbine faisant partie du groupe 1;
  - moteur à turbines d'hélicoptère, groupe constructeur: conversion au «sous-groupe 2b constructeur» correspondant plus les qualifications de type d'aéronef pour les hélicoptères monomoteurs à turbine de ce constructeur faisant partie du groupe 1;
  - moteur à pistons d'avion monomoteur — structure métallique, groupe complet ou groupe constructeur: conversion au «groupe 3 complet». Pour la licence B1, les limitations suivantes doivent être incluses: avions à structure composite, avions à structure en bois et avions à structure en tubes métalliques recouverte de tissu;
  - moteurs à pistons d'avion multimoteur — structure métallique, groupe complet ou groupe constructeur: conversion au «groupe 3 complet» plus les qualifications de type d'aéronef pour les avions multimoteurs à moteurs à pistons du groupe complet/groupe constructeur correspondant qui font partie du groupe 1. Pour la licence B1, les limitations suivantes doivent être incluses: avions à structure composite, avions à structure en bois et avions à structure en tubes métalliques recouverte de tissu;

**▼ M5**

- moteur à pistons d'avion monomoteur — structure bois, groupe complet ou groupe constructeur: conversion au «groupe 3 complet». Pour la licence B1, les limitations suivantes doivent être incluses: avions pressurisés, avions à structure métallique, avions à structure composite et avions à structure en tubes métalliques recouverte de tissu;
- moteurs à pistons d'avion multimoteur — structure bois, groupe complet ou groupe constructeur: conversion au «groupe 3 complet». Pour la licence B1, les limitations suivantes doivent être incluses: avions pressurisés, avions à structure métallique, avions à structure composite et avions à structure en tubes métalliques recouverte de tissu;
- moteur à pistons d'avion monomoteur — structure composite, groupe complet ou groupe constructeur: conversion au «groupe 3 complet». Pour la licence B1, les limitations suivantes doivent être incluses: avions pressurisés, avions à structure métallique, avions à structure bois et avions à structure en tubes métalliques recouverte de tissu;
- moteurs à pistons d'avion multimoteur — structure composite, groupe complet ou groupe constructeur: conversion au «groupe 3 complet». Pour la licence B1, les limitations suivantes doivent être incluses: avions pressurisés, avions à structure métallique, avions à structure bois et avions à structure en tubes métalliques recouverte de tissu;
- moteur à turbines d'avion monoturbine, groupe complet: conversion au «sous-groupe 2a complet» plus les qualifications de type d'aéronef pour les avions monomoteurs équipés d'un turbopropulseur qui ne nécessitaient pas de qualification de type d'aéronef dans le système précédent et font partie du groupe 1;
- moteur à turbines d'avion monoturbine, groupe constructeur: conversion au «sous-groupe 2a constructeur» correspondant plus les qualifications de type d'aéronef pour les avions monomoteurs équipés d'un turbopropulseur de ce constructeur qui ne nécessitaient pas de qualification de type d'aéronef dans le système précédent et font partie du groupe 1;
- moteurs à turbines d'avion multiturbine, groupe complet: conversion aux qualifications de type d'aéronef pour les avions multimoteurs à turbopropulseurs qui ne nécessitaient pas de qualification de type d'aéronef dans le système précédent.

**▼ B**

## 2) pour la catégorie B2:

- avion: conversion aux «sous-groupe 2a complet» et «groupe 3 complet» plus les qualifications de type d'aéronef pour les avions qui ne nécessitaient pas une qualification de type d'aéronef dans le système précédent et font partie du groupe 1,
- hélicoptère: conversion aux «sous-groupes 2b et 2c complets» plus les qualifications de type d'aéronef pour les hélicoptères qui ne nécessitaient pas une qualification de type d'aéronef dans le système précédent et font partie du groupe 1;

## 3) pour la catégorie C:

- avion: conversion aux «sous-groupe 2a complet» et «groupe 3 complet» plus les qualifications de type d'aéronef pour les avions qui ne nécessitaient pas une qualification de type d'aéronef dans le système précédent et font partie du groupe 1,

**▼ B**

— hélicoptère: conversion aux «sous-groupes 2b et 2c complets» plus les qualifications de type d'aéronef pour les hélicoptères qui ne nécessitent pas une qualification de type d'aéronef dans le système précédent et font partie du groupe 1.

- c) Si la licence faisait l'objet de limitations suite au processus de conversion visé au point 66.A.70, ces limitations doivent rester sur la licence, sauf si elles sont supprimées en vertu des conditions définies dans le rapport de conversion applicable visé au point 66.B.300.

**▼ M5****66.B.130 Procédure pour l'approbation directe de la formation au type d'aéronef**

- a) Dans le cas d'une formation au type pour des aéronefs autres que des dirigeables, l'autorité compétente peut approuver une formation au type d'aéronef qui n'a pas été effectuée par un organisme de formation à la maintenance agréé conformément à l'annexe IV (partie 147), en vertu du paragraphe 1 de l'appendice III de la présente annexe (partie 66). Dans ce cas, l'autorité compétente doit disposer d'une procédure permettant de garantir que la formation au type d'aéronef est conforme à l'appendice III de la présente annexe (partie 66).

**▼ M14**

- b) Dans le cas d'une formation au type pour les dirigeables du groupe 1, les cours doivent être approuvés directement par l'autorité compétente, dans tous les cas. L'autorité compétente doit disposer d'une procédure permettant de garantir que le programme de la formation au type de dirigeable couvre tous les éléments contenus dans les données d'entretien provenant du titulaire de l'agrément de conception ou du déclarant d'une déclaration de conformité de la conception.

**▼ M15**

- c) Le certificat de reconnaissance (formulaire 149b de l'AESA) repris à l'appendice III de l'annexe IV (partie 147) est utilisé pour attester que la personne a terminé soit la partie théorique, soit la partie pratique, soit les parties théorique et pratique de la formation à la qualification de type.

**66.B.135 Procédure d'approbation des formations multimédias**

L'autorité compétente, lorsqu'elle approuve des formations, y compris des formations multimédias, qui sont dispensées dans un environnement physique ou dans un environnement virtuel, ou les deux, vérifie que la formation de base à l'aéronef et la formation au type d'aéronef sont conformes respectivement à l'appendice I et à l'appendice III.

La procédure d'approbation comprend les principes et les critères de l'appendice IX.

**▼ B****SOUS-PARTIE C****EXAMENS**

La présente sous-partie précise les procédures à employer pour les examens dirigés par l'autorité compétente.

**66.B.200 Examen par l'autorité compétente**

- a) Toutes les questions d'examen doivent être conservées de façon sûre avant un examen, pour garantir que les candidats ne sauront pas quelles questions particulières vont former la base de l'examen.
- b) L'autorité compétente doit nommer:
- 1) les personnes qui contrôlent les questions à utiliser pour chaque examen;
  - 2) les examinateurs qui doivent être présents pendant les examens pour garantir l'intégrité de l'examen.

**▼ M15**

- c) Les examens de base doivent obéir à la norme spécifiée aux appendices I et II ou aux appendices VII et VIII, selon le cas.

Le certificat de reconnaissance (formulaire 148b de l'AESA) repris à l'appendice III de l'annexe IV (partie 147) est utilisé pour attester la réussite des examens de base.

- d) Les examens de formation au type et les évaluations de type doivent obéir à la norme spécifiée à l'appendice III.

Le certificat de reconnaissance (formulaire 149b de l'AESA) repris à l'appendice III de l'annexe IV (partie 147) est utilisé pour attester la réussite de la formation au type d'aéronef ou l'évaluation de type.

**▼ B**

- e) De nouvelles questions à développement doivent être proposées au moins tous les six mois et les questions déjà utilisées doivent être retirées ou ne plus être utilisées. Un enregistrement des questions utilisées doit être conservé dans les dossiers de référence.
- f) Tous les documents d'examen doivent être distribués au début de l'examen au candidat et récupérés par l'examineur à l'issue du temps alloué à l'examen. Aucun document d'examen ne peut être sorti de la salle d'examen pendant le temps alloué à l'examen.

**▼ M15**

- g) Sauf pour ce qui concerne la documentation spécifique requise pour les évaluations de type, seuls les documents d'examen peuvent être à la disposition du candidat au cours de l'évaluation.

**▼ B**

- h) Les candidats à l'examen doivent être séparés les uns des autres de telle sorte qu'ils ne puissent lire les documents d'examen les uns entre les autres. Ils ne peuvent parler à aucune personne autre que l'examineur.
- i) Les candidats qui sont convaincus de tricherie doivent être interdits de présentation à tout examen ultérieur dans les douze mois à partir de la date de l'examen dans lequel ils ont triché.

**SOUS-PARTIE D*****CONVERSION DES QUALIFICATIONS DES PERSONNELS DE CERTIFICATION***

La présente sous-partie précise les procédures pour la conversion des qualifications des personnels de certification visées au point 66.A.70 pour les licences de maintenance d'aéronefs.

**66.B.300 Généralités**

- a) L'autorité compétente peut uniquement convertir des qualifications i) obtenues dans l'État membre pour lequel elle est compétente, sans préjudice des accords bilatéraux, et ii) valables avant l'entrée en vigueur des exigences applicables de la présente annexe (partie 66).
- b) L'autorité compétente peut uniquement effectuer la conversion conformément au rapport de conversion préparé en conformité avec le point 66.B.305 ou le point 66.B.310, selon le cas.
- c) Les rapports de conversion doivent être soit i) émis par l'autorité compétente, soit ii) approuvés par l'autorité compétente pour garantir leur conformité à la présente annexe (partie 66).
- d) Les rapports de conversion et les éventuelles modifications qui y sont apportées doivent être archivés par l'autorité compétente conformément au point 66.B.20.

**66.B.305 Rapport pour la conversion des qualifications nationales**

- a) Le rapport de conversion pour les qualifications des personnels de certification nationaux doit décrire l'objet de chaque type de qualification, y compris la licence nationale associée, le cas échéant, les prérogatives associées et inclure une copie des règlements nationaux pertinents qui les définissent.



**▼B**

- b) Le rapport de conversion doit montrer, pour chaque type de qualification visé au paragraphe a):
- 1) en quelle licence de maintenance d'aéronefs il sera converti; et
  - 2) les limitations qui seront ajoutées conformément aux points 66.A.70(c) ou (d), selon le cas; et
  - 3) les conditions requises pour supprimer les limitations, en spécifiant les modules/sujets pour lesquels un examen est nécessaire pour supprimer les limitations et obtenir une licence de maintenance d'aéronefs complète, ou pour inclure une (sous-)catégorie supplémentaire. Elles doivent inclure les modules définis à l'►**M5** appendice I ◀ de la présente annexe (partie 66) qui ne sont pas couverts par la qualification nationale.

**66.B.310 Rapport de conversion pour les habilitations des organismes de maintenance agréés**

- a) Pour chaque organisme de maintenance agréé concerné, le rapport de conversion doit décrire la portée de chaque habilitation délivrée par l'organisme de maintenance et inclure une copie des procédures pertinentes de l'organisme de maintenance pour la qualification et l'habilitation des personnels de certification sur lesquelles le processus de conversion est basé.
- b) Le rapport de conversion doit montrer, pour chaque type d'habilitation visé au paragraphe a):
- 1) en quelle licence de maintenance d'aéronefs il sera converti; et
  - 2) les limitations qui seront ajoutées conformément aux points 66.A.70(c) ou (d), selon le cas; et
  - 3) les conditions requises pour supprimer les limitations, en spécifiant les modules/sujets pour lesquels un examen est nécessaire pour supprimer les limitations et obtenir une licence de maintenance d'aéronefs complète, ou pour inclure une (sous-)catégorie supplémentaire. Elles doivent inclure les modules définis à l'appendice III de la présente annexe (partie 66) qui ne sont pas couverts par la qualification nationale.

## SOUS-PARTIE E

*CRÉDITS D'EXAMEN***▼M15**

La présente sous-partie précise les procédures d'octroi des crédits d'examen visés au point 66.A.25 d).

**▼B****66.B.400 Généralités**

- a) L'autorité compétente ne peut accorder un crédit que sur la base d'un rapport de crédit préparé conformément au point 66.B.405.
- b) Le rapport de crédit doit être soit (i) élaboré par l'autorité compétente, soit (ii) approuvé par l'autorité compétente pour garantir sa conformité à la présente annexe (partie 66).
- c) Les rapports de crédit et les éventuelles modifications qui y sont apportées doivent être datés et archivés par l'autorité compétente conformément au point 66.B.20.

**▼ M15**

- d) Lorsqu'un demandeur fait référence à un rapport de crédit approuvé par une autre autorité compétente, l'autorité qui délivre la licence doit examiner ce rapport de crédit et solliciter l'avis de l'autre autorité en vue de l'utilisation du rapport de crédit.

**▼ M5****66.B.405 Rapport de crédit d'examen**

- a) Le rapport de crédit doit inclure une comparaison entre les éléments suivants:
- i) les modules, sous-modules, sujets et niveaux de connaissance contenus dans les appendices I ou VII de la présente annexe (partie 66), selon le cas;
  - ii) le programme de la qualification technique concernée pertinente pour la catégorie demandée.

**▼ M15**

Cette comparaison doit indiquer si la conformité a été démontrée et contenir les justifications relatives à chaque affirmation, ainsi que les conditions éventuelles ou des considérations supplémentaires, ou les deux.

**▼ M5**

- b) Des crédits pour des examens autres que les examens de connaissances de base effectués dans des organismes de formation à la maintenance agréés conformément à l'annexe IV (partie 147) ne peuvent être accordés que par l'autorité compétente de l'État membre dans lequel la qualification a été obtenue, à moins qu'il n'existe un accord officiel avec ladite autorité qui en dispose autrement.
- c) Aucun crédit ne peut être accordé sans un relevé de conformité pour chaque module et sous-module, indiquant où la norme équivalente peut être trouvée dans la qualification technique.
- d) L'autorité compétente doit régulièrement vérifier si les éléments suivants ont changé:
- i) la norme de qualification nationale;
  - ii) les appendices I ou VII de la présente annexe (partie 66), selon le cas.

L'autorité compétente doit évaluer également si ces changements nécessitent une modification du rapport de crédit. De telles modifications doivent être documentées, datées et enregistrées.

**▼ B****66.B.410 Validité de crédit d'examen**

- a) L'autorité compétente doit notifier par écrit au demandeur les éventuels crédits accordés ainsi que la référence au rapport de crédit utilisé.
- b) Les crédits expirent dix années après leur octroi.

**▼ M5**

- c) À l'expiration des crédits, le demandeur peut déposer une demande de nouveaux crédits. Si les exigences en matière de connaissances de base définies dans les appendices I ou VII de la présente annexe (partie 66), selon le cas, n'ont pas été modifiées, l'autorité compétente doit prolonger la durée de validité des crédits pour une durée supplémentaire de dix ans de manière automatique.

**▼ B****SOUS-PARTIE F****CONTRÔLE PERMANENT**

La présente sous-partie décrit les procédures pour le contrôle permanent de la licence de maintenance d'aéronefs, et en particulier pour le retrait, la suspension ou la limitation de la licence de maintenance d'aéronefs.

**▼ B****66.B.500 Retrait, suspension ou limitation de la licence de maintenance d'aéronefs**

L'autorité compétente doit suspendre, limiter ou retirer la licence de maintenance d'aéronefs lorsqu'elle a identifié un problème de sécurité ou si elle a la preuve claire que la personne a effectué une ou plusieurs des activités suivantes, ou y a participé:

- 1) avoir obtenu la licence de maintenance d'aéronefs et/ou des prérogatives de certification par falsification des preuves documentaires;
- 2) ne pas avoir exécuté un entretien demandé et n'en avoir pas rendu compte à l'organisme ou à la personne qui a demandé l'entretien;
- 3) ne pas avoir exécuté l'entretien requis résultant de sa propre inspection et n'en avoir pas rendu compte à l'organisme ou à la personne pour lequel ou laquelle il avait été prévu d'effectuer l'entretien;
- 4) avoir fait preuve d'entretien négligent;
- 5) avoir falsifié l'enregistrement de l'entretien;
- 6) avoir délivré un certificat de remise en service en sachant que l'entretien spécifié sur le certificat de remise en service n'a pas été effectué ou sans vérifier qu'un tel entretien a été réalisé;
- 7) avoir procédé à la réalisation de l'entretien ou à la délivrance d'un certificat de remise en service sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue;

**▼ M11**

- 8) avoir délivré un certificat de remise en service sans qu'il y ait conformité avec le présent règlement.

**▼M5***Appendice I***Exigences en matière de connaissances de base****(sauf pour la licence de catégorie L)****1. Niveaux de connaissance pour les licences de maintenance d'aéronefs de catégories A, B1, B2, B2L, B3 et C**

Les connaissances de base pour les catégories A, B1, B2, B2L et B3 sont indiquées par des niveaux de connaissance (1, 2 ou 3) pour chaque sujet concerné. Les postulants à la catégorie C doivent satisfaire aux niveaux de connaissances de base de la catégorie B1 ou de la catégorie B2.

**▼B**

Les indicateurs des niveaux de connaissances sont définis sur 3 niveaux comme suit:

— *NIVEAU 1: Une familiarisation avec les éléments principaux du sujet.*

Objectifs:

- a) Le postulant devra être familiarisé avec les éléments de base du sujet.
- b) Le postulant devra être capable de donner une description simple de la totalité du sujet, en utilisant des mots communs et des exemples.
- c) Le postulant devra être capable d'utiliser des termes typiques.

— *NIVEAU 2: Une connaissance générale des aspects théoriques et pratiques du sujet et une capacité à appliquer cette connaissance.*

Objectifs:

- a) Le postulant devra être capable de comprendre les principes essentiels théoriques du sujet.
- b) Le postulant devra être capable de donner une description générale du sujet, en utilisant, comme il convient, des exemples typiques.
- c) Le postulant devra être capable d'utiliser des formules mathématiques conjointement aux lois physiques décrivant le sujet.
- d) Le postulant devra être capable de lire et de comprendre des croquis, des dessins et des schémas décrivant le sujet.
- e) Le postulant devra être capable d'appliquer ses connaissances d'une manière pratique en utilisant des procédures détaillées.

— *NIVEAU 3: Une connaissance détaillée des aspects théoriques et pratiques du sujet et une capacité à combiner et appliquer des éléments de connaissance séparés d'une manière logique et compréhensible.*

Objectifs:

- a) Le postulant devra connaître la théorie du sujet et les relations avec les autres sujets.
- b) Le postulant devra être capable de donner une description détaillée du sujet en utilisant les principes essentiels théoriques et des exemples spécifiques.
- c) Le postulant devra comprendre et être capable d'utiliser les formules mathématiques en rapport avec le sujet.



## ▼ M15

Sujet module	B1.1 A1	B1.2 A2	B1.3 A3	B1.4 A4	B3	B2	B2L	C
	Moteur à turbine	Moteur à pistons	Moteur à turbine	Moteur à pistons	Avions non pressurisés à moteurs à pistons MTOM ≤ 2 t			
9. FACTEURS HUMAINS	X	X	X	X	X	X	X	X
10. LÉGISLATION AÉRONAUTIQUE	X	X	X	X	X	X	X	X
11. AÉRODYNAMIQUE DES AVIONS, STRUCTURES ET SYSTÈMES	X	X	s.o.	s.o.	X	s.o.	s.o.	11, 15 et 17 en tant que B1.1 ou 11, 16 et 17 en tant que B1.2
12. AÉRODYNAMIQUE DES HELICOPTÈRES, STRUCTURES ET SYSTÈMES	s.o.	s.o.	X	X	s.o.	s.o.	s.o.	ou 12 - 15 en tant que B1.3
13. AÉRODYNAMIQUE DES AÉRONEFS, STRUCTURES ET SYSTÈMES	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	X	X	ou 12 - 16 en tant que B1.4
14. PROPULSION	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	X	X	ou 13 - 14 en tant que B2
15. TURBINE À GAZ	X	s.o.	X	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	
16. MOTEUR À PISTONS	s.o.	X	s.o.	X	X	s.o.	s.o.	
17. HÉLICE	X	X	s.o.	s.o.	X	s.o.	s.o.	

## MODULE 1. MATHÉMATIQUES

MODULE 1. MATHÉMATIQUES	NIVEAU	
	A	B1 B2 B2L B3
1.1 <i>Arithmétique</i>	1	2
1.2 <i>Algèbre</i>		
a) Expressions algébriques simples;	1	2
b) Équations.	—	1
1.3 <i>Géométrie</i>		
a) Constructions géométriques simples;	—	1

▼ **M15**

MODULE 1. MATHÉMATIQUES	NIVEAU	
	A	B1 B2 B2L B3
b) Représentation graphique;	2	2
c) Trigonométrie.	—	2

## MODULE 2. PHYSIQUE

MODULE 2. PHYSIQUE	NIVEAU	
	A B3	B1 B2 B2L
2.1 <i>Matière</i>	1	2
2.2 <i>Mécanique</i>		
2.2.1 <i>Statique</i>	1	2
2.2.2 <i>Cinématique</i>	1	2
2.2.3 <i>Dynamique</i>		
a) Masse, force et énergie;	1	2
b) Quantité de mouvement et conservation de la quantité de mouvement.	1	2
2.2.4 <i>Dynamique des fluides</i>		
a) Poids et densité;	2	2
b) Viscosité; compressibilité sur les fluides; pression statique, dynamique et totale.	1	2
2.3 <i>Thermodynamique</i>		
a) Température;	2	2
b) Chaleur.	1	2
2.4 <i>Optique (lumière)</i>	—	2
2.5 <i>Déplacement des ondes et du son</i>	—	2

## MODULE 3. PRINCIPES ESSENTIELS D'ÉLECTRICITÉ

MODULE 3. PRINCIPES ESSENTIELS D'ÉLECTRICITÉ	NIVEAU		
	A	B1 B2 B2L	B3
3.1 <i>Théorie des électrons</i>	1	1	1
3.2 <i>Électricité statique et conduction</i>	1	2	1

## ▼ M15

MODULE 3. PRINCIPES ESSENTIELS D'ÉLECTRICITÉ	NIVEAU		
	A	B1 B2 B2L	B3
3.3 <i>Terminologie électrique</i>	1	2	1
3.4 <i>Génération de l'électricité</i>	1	1	1
3.5 <i>Sources d'électricité à courant continu</i>	1	2	2
3.6 <i>Circuits de courant continu</i>	1	2	1
3.7 <i>Résistance/résistances</i>			
a) Résistance;	—	2	1
b) Résistances.	—	1	—
3.8 <i>Puissance</i>	—	2	1
3.9 <i>Capacitance/condensateur</i>	—	2	1
3.10 <i>Magnétisme</i>			
a) Théorie du magnétisme;	—	2	1
b) Force magnétomotrice.	—	2	1
3.11 <i>Inductance/inducteur</i>	—	2	1
3.12 <i>Moteur à courant continu/théorie des générateurs</i>	—	2	1
3.13 <i>Théorie du courant alternatif</i>	1	2	1
3.14 <i>Circuits résistants (R), capacitifs (C) et inductifs (L)</i>	—	2	1
3.15 <i>Transformateurs</i>	—	2	1
3.16 <i>Filtres</i>	—	1	—
3.17 <i>Générateurs de courant alternatif</i>	—	2	1
3.18 <i>Moteurs à courant alternatif</i>	—	2	1

## MODULE 4. PRINCIPES ESSENTIELS D'ÉLECTRONIQUE

MODULE 4. PRINCIPES ESSENTIELS D'ÉLECTRONIQUE	NIVEAU		
	A	B1 B3	B2 B2L
4.1 <i>Semi-conducteurs</i>			
4.1.1 <i>Diodes</i>			
a) Description et caractéristiques;	—	2	2
b) Fonctionnement et fonction.	—	—	2



▼ **M15**

MODULE 4. PRINCIPES ESSENTIELS D'ÉLECTRONIQUE	NIVEAU		
	A	B1 B3	B2 B2L
4.1.2 <i>Transistors</i>			
a) Description et caractéristiques;	—	1	2
b) Construction et fonctionnement.	—	—	2
4.1.3 <i>Circuits intégrés</i>			
a) Description de base et fonctionnement;	—	1	2
b) Description et fonctionnement.	—	—	2
4.2 <i>Circuits imprimés</i>	—	1	2
4.3 <i>Servomécanismes</i>			
a) Principes;	—	1	2
b) Construction, fonctionnement et utilisation.	—	—	2

## MODULE 5. TECHNIQUES NUMÉRIQUES/SYSTÈMES D'INSTRUMENTATION ÉLECTRONIQUE

MODULE 5. TECHNIQUES NUMÉRIQUES/SYSTÈMES D'INSTRUMENTATION ÉLECTRONIQUE	NIVEAU			
	A	B3	B1	B2 B2L
5.1 <i>Systèmes d'instrumentation électronique</i>	1	1	1	1
5.2 <i>Systèmes de numérotation</i>	—	—	1	2
5.3 <i>Conversion des données</i>	—	—	1	2
5.4 <i>Bus de données</i>	—	—	2	2
5.5 <i>Circuits logiques</i>				
a) Identification et applications;	—	—	2	2
b) Interprétation des diagrammes logiques.	—	—	—	2
5.6 <i>Structure du calculateur basique</i>				
a) Terminologie et technologie des calculateurs;	1	1	2	2
b) Fonctionnement des calculateurs.	—	—	—	2
5.7 <i>Microprocesseurs</i>	—	—	—	2
5.8 <i>Circuits intégrés</i>	—	—	—	2
5.9 <i>Multiplexage</i>	—	—	—	2

▼ **M15**

MODULE 5. TECHNIQUES NUMÉRIQUES/SYSTÈMES D'INSTRUMENTATION ÉLECTRONIQUE	NIVEAU			
	A	B3	B1	B2 B2L
5.10 <i>Fibre optique</i>	—	—	1	2
5.11 <i>Affichages électroniques</i>	1	1	2	2
5.12 <i>Dispositifs sensibles aux décharges électrostatiques</i>	1	1	2	2
5.13 <i>Contrôle de gestion par logiciel</i>	—	1	2	2
5.14 <i>Environnement électromagnétique</i>	—	1	2	2
5.15 <i>Systèmes avion caractéristiques électroniques/numériques</i>	1	1	1	1

## MODULE 6. MATÉRIAUX ET MATÉRIELS

MODULE 6. MATÉRIAUX ET MATÉRIELS	NIVEAU		
	A	B1 B3	B2 B2L
6.1 <i>Matériaux des aéronefs — matériaux ferreux</i>			
a) Alliages d'acier utilisés dans les aéronefs;	1	2	1
b) Essais des matériaux ferreux;	—	1	1
c) Procédures de réparation et d'inspection.	—	2	1
6.2 <i>Matériaux des aéronefs — matériaux non ferreux</i>			
a) Caractéristiques;	1	2	1
b) Essais de matériaux non ferreux;	—	1	1
c) Procédures de réparation et d'inspection.	—	2	1
6.3 <i>Matériaux des aéronefs — matériaux composites et non métalliques</i>			
6.3.1 <i>Matériaux composites et non métalliques autres que le bois et le tissu</i>			
a) Caractéristiques;	1	2	2
b) Détection des défauts;	1	2	—
c) Procédures de réparation et d'inspection.	—	2	1
6.3.2 <i>Structures en bois</i>	1	1	—
6.3.3 <i>Recouvrement en tissu</i>	—	1	—
6.4 <i>Corrosion</i>			
a) Principes essentiels de chimie;	1	1	1
b) Types de corrosion.	2	3	2

▼ **M15**

MODULE 6. MATÉRIAUX ET MATÉRIELS	NIVEAU		
	A	B1 B3	B2 B2L
6.5 <i>Fixations</i>			
6.5.1 <i>Filetages</i>	2	2	2
6.5.2 <i>Boulons, goujons et vis</i>	2	2	2
6.5.3 <i>Dispositifs de blocage</i>	2	2	2
6.5.4 <i>Rivets pour aéronefs</i>	1	2	1
6.6 <i>Tuyauteries et raccords</i>			
a) <i>Identification;</i>	2	2	2
b) <i>Raccords standards.</i>	2	2	1
6.7 <i>Ressorts</i>	—	2	1
6.8 <i>Roulements</i>	1	2	2
6.9 <i>Transmissions</i>	1	2	2
6.10 <i>Câbles de commande</i>	1	2	1
6.11 <i>Câbles électriques et connecteurs</i>	1	2	2

## MODULE 7. PROCÉDURES D'ENTRETIEN

MODULE 7. PROCÉDURES D'ENTRETIEN	NIVEAU		
	A	B1 B3	B2 B2L
7.1 <i>Mesures de sécurité — Aéronefs et atelier</i>	3	3	3
7.2 <i>Opérations d'atelier</i>	3	3	3
7.3 <i>Outils</i>	3	3	3
7.4 <i>(Réservé)</i>	—	—	—
7.5 <i>Dessins d'étude, diagrammes et normes</i>	1	2	2
7.6 <i>Jeux et tolérances</i>	1	2	1
7.7 <i>Câbles électriques et connecteurs</i>	1	3	3
7.8 <i>Rivetage</i>	1	2	—
7.9 <i>Tuyauteries et tuyaux souples</i>	1	2	—
7.10 <i>Ressorts</i>	1	2	—
7.11 <i>Roulements</i>	1	2	—

▼ **M15**

MODULE 7. PROCÉDURES D'ENTRETIEN	NIVEAU		
	A	B1 B3	B2 B2L
7.12 <i>Transmissions</i>	1	2	—
7.13 <i>Câbles de commande</i>	1	2	—
7.14 <i>Manipulation du matériel</i>			
7.14.1 <i>Tôles</i>	—	2	—
7.14.2 <i>Matériaux composites et non métalliques</i>	—	2	—
7.14.3 <i>Fabrication d'additifs</i>	1	1	1
7.15 <i>(Réservé)</i>	—	—	—
7.16 <i>Masse et centrage des aéronefs</i>			
a) Calcul du centre de gravité;	—	2	2
b) Pesée de l'aéronef.	—	2	—
7.17 <i>Manutention et stockage des aéronefs</i>	2	2	2
7.18 <i>Techniques de démontage, d'inspection, de réparation et de montage</i>			
a) Types de défauts et techniques d'inspection visuelle;	2	3	3
b) Méthodes générales de réparation — Manuel de réparations structurales;	—	2	—
c) Techniques de contrôle non destructif;	—	2	1
d) Techniques de démontage et de remontage;	2	2	2
e) Techniques de dépannage.	—	2	2
7.19 <i>Événements anormaux</i>			
a) Inspections à la suite de foudroiement et de pénétration de champ de radiations haute intensité;	2	2	2
b) Inspections à la suite d'événements anormaux tels qu'atterrissages lourds et vol en turbulence.	2	2	—
7.20 <i>Procédures de maintenance</i>	1	2	2
7.21 <i>Documentation et communication</i>	1	2	2

## MODULE 8. AÉRODYNAMIQUE DE BASE

MODULE 8. AÉRODYNAMIQUE DE BASE	NIVEAU	
	A B3	B1 B2 B2L
8.1 <i>Physique de l'atmosphère</i>	1	2
Atmosphère standard internationale (ISA), application à l'aérodynamique		

▼ **M15**

MODULE 8. AÉRODYNAMIQUE DE BASE	NIVEAU	
	A B3	B1 B2 B2L
8.2 <i>Aérodynamique</i>	1	2
8.3 <i>Théorie du vol</i>	1	2
8.4 <i>Débit d'air à grande vitesse</i>	1	2
8.5 <i>Stabilité du vol et dynamique</i>	1	2

## MODULE 9. FACTEURS HUMAINS

MODULE 9. FACTEURS HUMAINS	NIVEAU
	TOUTES
9.1 <i>Généralités</i>	2
9.2 <i>Performances humaines et limites</i>	2
9.3 <i>Psychologie sociale</i>	1
9.4 <i>Facteurs affectant les performances</i>	2
9.5 <i>Environnement physique</i>	1
9.6 <i>Tâches</i>	1
9.7 <i>Communication</i>	2
9.8 <i>Erreur humaine</i>	2
9.9 <i>Gestion de la sécurité</i>	2
9.10 <i>Les «douze facteurs humains» et l'atténuation du risque</i>	2

## MODULE 10. LÉGISLATION AÉRONAUTIQUE

MODULE 10. LÉGISLATION AÉRONAUTIQUE	NIVEAU	
	A	B1 B2 B2L B3
10.1 <i>Cadre réglementaire</i>	1	1
10.2 <i>Personnel de certification — Maintenance</i>	2	2
10.3 <i>Organismes de maintenance agréés</i>	2	2
10.4 <i>Personnel de certification indépendant</i>	-	3

▼ **M15**

MODULE 10. LÉGISLATION AÉRONAUTIQUE	NIVEAU	
	A	B1 B2 B2L B3
10.5 <i>Opérations aériennes</i>	1	1
10.6 <i>Certification des aéronefs, des composants et des appareils</i>	2	2
10.7 <i>Maintien de la navigabilité</i>	2	2
10.8 <i>Principes de contrôle du maintien de la navigabilité</i>	1	1
10.9 <i>Maintenance et certification au-delà de la réglementation actuelle de l'Union européenne (si non remplacées par des exigences européennes)</i>	-	1
10.10 <i>Cybersécurité dans la maintenance aéronautique</i>	1	1

## MODULE 11. AÉRODYNAMIQUE DES AVIONS, STRUCTURES ET SYSTÈMES

MODULE 11. AÉRODYNAMIQUE DES AVIONS, STRUCTURES ET SYSTÈMES	NIVEAU				
	A1	A2	B1.1	B1.2	B3
11.1 <i>Théorie du vol</i>					
a) Aérodynamique des avions et commandes de vol;	1	1	2	2	1
b) Avions, autres dispositifs aérodynamiques.	1	1	2	2	1
11.2 <i>Structures des cellules (ATA 51)</i>					
a) Concepts généraux;	2	2	2	2	2
b) Conditions de navigabilité pour la résistance structurale;	2	2	2	2	2
c) Méthodes de construction.	1	1	2	2	2
11.3 <i>Structures des cellules — Avions</i>					
11.3.1 <i>Fuselage, portes, hublots (ATA 52/53/56)</i>	1	1	2	2	1
a) Principes de construction;					
b) Dispositifs de remorquage embarqués;	1	1	1	1	1
c) Portes.	1	1	2	1	-
11.3.2 <i>Ailes (ATA 57)</i>	1	1	2	2	1
11.3.3 <i>Stabilisateurs (ATA 55)</i>	1	1	2	2	1

▼ **M15**

MODULE 11. AÉRODYNAMIQUE DES AVIONS, STRUCTURES ET SYSTÈMES	NIVEAU				
	A1	A2	B1.1	B1.2	B3
11.3.4 <i>Gouvernes de contrôle de vol (ATA 55/57)</i>	1	1	2	2	1
11.3.5 <i>Nacelles/pylônes (ATA 54)</i>	1	1	2	2	1
11.4 <i>Conditionnement d'air et pressurisation de la cabine (ATA 21)</i>					
a) Pressurisation;	1	1	3	3	—
b) Alimentation d'air;	1	—	3	—	—
c) Conditionnement d'air;	1	—	3	—	—
d) Dispositifs de sécurité et d'alarme;	1	1	3	3	—
e) Système de chauffage et de ventilation.	—	1	—	3	1
11.5 <i>Instruments et avionique</i>					
11.5.1 <i>Systèmes d'instrumentation (ATA 31)</i>	1	1	2	2	2
11.5.2 <i>Systèmes avioniques</i> Principes essentiels des présentations de systèmes et fonctionnement de: vol automatique (ATA 22); communications (ATA 23); systèmes de navigation (ATA 34).	1	1	1	1	1
11.6 <i>Génération électrique (ATA 24)</i>	1	1	3	3	3
11.7 <i>Équipements et aménagements (ATA 25)</i>					
a) Équipements de secours;	2	2	2	2	2
b) Disposition de la cabine et du fret.	1	1	1	1	—
11.8 <i>Protection incendie (ATA 26)</i>					
a) Détection incendie et de fumées et systèmes d'alarme;	1	1	1	1	—
b) Extincteur portatif.	1	1	1	1	1
11.9 <i>Commandes de vol (ATA 27)</i>	1	1	3	3	2
a) Commandes de vol primaires et secondaires;					
b) Actionnement et protection;	1	—	3	—	—
c) Fonctionnement des systèmes;	1	—	3	—	—
d) Équilibrage et réglage.	1	1	3	3	2

▼ **M15**

MODULE 11. AÉRODYNAMIQUE DES AVIONS, STRUCTURES ET SYSTÈMES	NIVEAU				
	A1	A2	B1.1	B1.2	B3
11.10 <i>Systèmes de carburant (ATA 28, ATA 47)</i>	1	1	3	3	1
a) Présentation du système;					
b) Manutention du carburant;	1	1	3	3	1
c) Indications et alarmes;	1	1	3	3	1
d) Systèmes spéciaux;	1	—	3	—	—
e) Équilibrage.	1	—	3	—	—
11.11 <i>Génération hydraulique (ATA 29)</i>	1	1	3	3	2
a) Description du système;					
b) Fonctionnement du système (1);	1	1	3	3	2
c) Fonctionnement du système (2).	1	—	3	—	—
11.12 <i>Protection contre le givrage et la pluie (ATA 30)</i>	1	1	3	3	1
a) Principes;					
b) Dégivrage;	1	1	3	3	1
c) Antigivrage;	1	—	3	—	—
d) Essuie-glaces;	1	1	3	3	1
e) Systèmes antipluie.	1	—	3	—	—
11.13 <i>Train d'atterrissage (ATA 32)</i>	2	2	3	3	2
a) Description;					
b) Fonctionnement du système;	2	2	3	3	2
c) Référence air-sol;	2	—	3	—	—
d) Protection de la queue.	2	2	3	3	2
11.14 <i>Éclairages (ATA 33)</i>	2	2	3	3	2
11.15 <i>Oxygène (ATA 35)</i>	1	1	3	3	2
11.16 <i>Pneumatique/dépression (ATA 36)</i>					
a) Systèmes;	1	1	3	3	2
b) Pompes.	1	1	3	3	2



▼ **M15**

MODULE 11. AÉRODYNAMIQUE DES AVIONS, STRUCTURES ET SYSTÈMES	NIVEAU				
	A1	A2	B1.1	B1.2	B3
11.17 <i>Eau/déchets (ATA 38)</i>					
a) Systèmes;	2	2	3	3	2
b) Corrosion.	2	2	3	3	2
11.18 <i>Systèmes de maintenance embarqués (ATA 45)</i>	1	—	2	—	—
11.19 <i>Avionique modulaire intégrée (ATA 42)</i>					
a) Description générale du système et théorie;	1	—	2	—	—
b) Présentations typiques du système.	1	—	2	—	—
11.20 <i>Systèmes en cabine (ATA 44)</i>	1	—	2	—	—
11.21 <i>Systèmes d'information (ATA 46)</i>	1	—	2	—	—

## MODULE 12. AÉRODYNAMIQUE DES HÉLICOPTÈRES, STRUCTURES ET SYSTÈMES

MODULE 12. AÉRODYNAMIQUE DES HÉLICOPTÈRES, STRUCTURES ET SYSTÈMES	NIVEAU	
	A3 A4	B1.3 B1.4
12.1 <i>Théorie du vol — Aérodynamique des voilures tournantes</i>	1	2
12.2 <i>Systèmes de commandes de vol (ATA 67)</i>	2	3
12.3 <i>Alignement des pales et analyse des vibrations (ATA 18)</i>	1	3
12.4 <i>Transmissions</i>	1	3
12.5 <i>Structures des cellules (ATA 51)</i>		
a) Concepts généraux;	2	2
b) Méthodes de construction des éléments principaux.	1	2
12.6 <i>Conditionnement d'air (ATA 21)</i>		
12.6.1 <i>Alimentation d'air</i>	1	2
12.6.2 <i>Conditionnement d'air</i>	1	3
12.7 <i>Instruments et avionique</i>		
12.7.1 <i>Systèmes d'instrumentation (ATA 31)</i>	1	2
12.7.2 <i>Systèmes avioniques</i>	1	1
Principes essentiels des présentations de systèmes et fonctionnement de: vol automatique (ATA 22); communications (ATA 23); systèmes de navigation (ATA 34).		

▼ **M15**

MODULE 12. AÉRODYNAMIQUE DES HÉLICOPTÈRES, STRUCTURES ET SYSTÈMES	NIVEAU	
	A3 A4	B1.3 B1.4
12.8 <i>Génération électrique (ATA 24)</i>	1	3
12.9 <i>Équipements et aménagements (ATA 25)</i>		
a) Équipements de secours; Sièges, harnais et ceintures; Systèmes de levage.	2	2
b) Systèmes de flottaison en secours; Disposition de la cabine, retenue du fret; Disposition des équipements; Installation des aménagements de cabine.	1	1
12.10 <i>Protection incendie (ATA 26)</i>	1	3
a) Détection incendie et de fumées et Systèmes d'extinction incendie;		
b) Extincteurs portatifs.	1	1
12.11 <i>Systèmes de carburant (ATA 28)</i>	1	3
12.12 <i>Génération hydraulique (ATA 29)</i>	1	3
12.13 <i>Protection contre le givrage et la pluie (ATA 30)</i>	1	3
12.14 <i>Train d'atterrissage (ATA 32)</i>	2	3
a) Description et fonctionnement du système;		
b) Capteurs.	2	3
12.15 <i>Éclairages (ATA 33)</i>	2	3
12.16 <i>(Réservé)</i>	2	3
12.17 <i>Avionique modulaire intégrée (ATA 42)</i>		
a) Description générale du système et théorie	1	2
b) Présentations typiques du système	1	2
12.18 <i>Systèmes de maintenance embarqués (ATA 45)</i>	1	2
Calculateurs de maintenance centralisée; Système de chargement des données; Système de bibliothèque électronique.		
12.19 <i>Systèmes d'information (ATA 46)</i>	1	2

▼ **M15****MODULE 13. AÉRODYNAMIQUE, STRUCTURES ET SYSTÈMES DES AÉRONEFS**

C/N: communication et navigation; Ins.: instruments; V/A: vol automatique; Sur.: surveillance; C/S: Cellule et systèmes

MODULE 13. AÉRODYNAMIQUE, STRUCTURES ET SYSTÈMES DES AÉRONEFS	NIVEAU						
	B2	B2L Basique	B2L C/N	B2L Ins.	B2L V/A	B2L Sur.	B2L C/S
13.1 <i>Théorie du vol</i>							
a) Aérodynamique des avions et commandes de vol;	1	1	—	—	—	—	—
b) Aérodynamique des voilures tournantes.	1	1	—	—	—	—	—
13.2 <i>Structures — Concepts généraux (ATA 51)</i>							
a) Concepts généraux;	2	2	—	—	—	—	—
b) Principes essentiels des systèmes structuraux.	1	1	—	—	—	—	—
13.3 <i>Vol automatique (ATA 22)</i>							
a) Principes essentiels du contrôle du vol automatique;	3	—	—	—	3	—	—
b) Systèmes d'auto-manettes et systèmes d'atterrissage automatique.	3	—	—	—	3	—	—
13.4 <i>Communication/navigation (ATA 23/34)</i>							
a) Principes essentiels des systèmes de communication et de navigation;	3	—	3	—	—	—	—
b) Principes essentiels des systèmes de surveillance des aéronefs.	3	—	—	—	—	3	—
13.5 <i>Génération électrique (ATA 24)</i>	3	3	—	—	—	—	—
13.6 <i>Équipements et aménagements (ATA 25)</i>	3	—	—	—	—	—	—
13.7 <i>Commandes de vol</i>							
a) Commandes de vol principales et secondaires (ATA 27);	2	—	—	—	2	—	—
b) Actionnement et protection;	2	—	—	—	2	—	—
c) Fonctionnement des systèmes;	3	—	—	—	3	—	—
d) Commandes de vol d'un aéronef à voilure tournante(ATA 67).	2	—	—	—	2	—	—
13.8 <i>Systèmes d'instrumentation (ATA 31)</i>	3	—	—	3	—	—	—
13.9 <i>Éclairages (ATA 33)</i>	3	3	—	—	—	—	—

▼ **M15**

MODULE 13. AÉRODYNAMIQUE, STRUCTURES ET SYSTÈMES DES AÉRONEFS	NIVEAU						
	B2	B2L Basique	B2L C/N	B2L Ins.	B2L V/A	B2L Sur.	B2L C/S
13.10 <i>Systèmes de maintenance embarqués (ATA 45)</i>	3	—	—	—	—	—	—
13.11 <i>Conditionnement d'air et pressurisation de la cabine (ATA 21)</i>							
a) Pressurisation;	3	—	—	—	—	—	3
b) Alimentation en air;	1	—	—	—	—	—	1
c) Conditionnement d'air;	3	—	—	—	—	—	3
d) Dispositifs de sécurité et d'alarme.	3	—	—	—	—	—	3
13.12 <i>Protection incendie (ATA 26)</i>							
a) Détection incendie et de fumées et systèmes d'extinction incendie;	3	—	—	—	—	—	3
b) Extincteur portatif.	1	—	—	—	—	—	1
13.13 <i>Systèmes de carburant (ATA 28, ATA 47)</i>							
a) Présentation du système;	1	—	—	—	—	—	1
b) Manutention du carburant;	2	—	—	—	—	—	2
c) Indications et alarmes;	3	—	—	—	—	—	3
d) Systèmes spéciaux;	1	—	—	—	—	—	1
e) Équilibrage.	3	—	—	—	—	—	3
13.14 <i>Génération hydraulique (ATA 29)</i>							
a) Présentation du système;	1	—	—	—	—	—	1
b) Fonctionnement du système (1);	3	—	—	—	—	—	3
c) Fonctionnement du système (2).	3	—	—	—	—	—	3
13.15 <i>Protection contre le givrage et la pluie (ATA 30)</i>							
a) Principes;	2	—	—	—	—	—	2
b) Dégivrage;	3	—	—	—	—	—	3
c) Antigivrage;	2	—	—	—	—	—	2
d) Systèmes d'essuie-glaces;	1	—	—	—	—	—	1
e) Antipluie.	1	—	—	—	—	—	1

▼ **M15**

MODULE 13. AÉRODYNAMIQUE, STRUCTURES ET SYSTÈMES DES AÉRONEFS	NIVEAU						
	B2	B2L Basique	B2L C/N	B2L Ins.	B2L V/A	B2L Sur.	B2L C/S
13.16 <i>Train d'atterrissage (ATA 32)</i>							
a) Description;	1	—	—	—	—	—	1
b) Système;	3	—	—	—	—	—	3
c) Référence air-sol.	3	—	—	—	—	—	3
13.17 <i>Oxygène (ATA 35)</i>	3	-	—	—	—	—	3
13.18 <i>Pneumatique/dépression (ATA 36)</i>	2		—	—	—	—	2
13.19 <i>Eau/déchets (ATA 38)</i>	2	-	—	—	—	—	2
13.20 <i>Avionique modulaire intégrée (ATA 42)</i>			—	—	—	—	—
a) Description générale du système et théorie;	3	-	—	—	—	—	—
b) Présentations typiques du système.	3	-	—	—	—	—	—
13.21 <i>Systèmes en cabine (ATA 44)</i>	3	-	—	—	—	—	—
13.22 <i>Systèmes d'information (ATA 46)</i>	3	-	—	—	—	—	—

## MODULE 14. PROPULSION

MODULE 14. PROPULSION	NIVEAU
	B2 B2L Instruments B2L Cellule et systèmes
14.1 <i>Moteurs</i>	
a) Moteurs à turbine;	1
b) Groupes auxiliaires de bord (APU);	1
c) Moteurs à pistons;	1
d) Moteurs électriques et hybrides;	2
e) Commandes moteur.	2
14.2 <i>Systèmes de signalisation du moteur électrique/électronique</i>	2
14.3 <i>Systèmes d'hélices</i>	2
14.4 <i>Circuits de démarrage et d'allumage</i>	2

▼ **M15**

## MODULE 15. TURBINE À GAZ

MODULE 15. TURBINE À GAZ	NIVEAU	
	A1 A3	B1.1 B1.3
15.1 <i>Principes essentiels</i>	1	2
15.2 <i>Performances des moteurs</i>	—	2
15.3 <i>Admission</i>	2	2
15.4 <i>Compresseurs</i>	1	2
15.5 <i>Section combustion</i>	1	2
15.6 <i>Section turbine</i>	2	2
15.7 <i>Échappement</i>	1	2
15.8 <i>Paliers et joints d'étanchéité</i>	—	2
15.9 <i>Lubrifiants et carburants</i>	1	2
15.10 <i>Circuits de lubrification</i>	1	2
15.11 <i>Systèmes de carburant</i>	1	2
15.12 <i>Circuits d'air</i>	1	2
15.13 <i>Circuits de démarrage et d'allumage</i>	1	2
15.14 <i>Circuits de signalisation moteur</i>	1	2
15.15 <i>Autres constructions de turbines</i>	—	1
15.16 <i>Turbopropulseurs</i>	1	2
15.17 <i>Turbomoteurs</i>	1	2
15.18 <i>Groupes auxiliaires de bord (APU)</i>	1	2
15.19 <i>Installation de la motorisation</i>	1	2
15.20 <i>Systèmes de protection incendie</i>	1	2
15.21 <i>Surveillance moteur et fonctionnement au sol</i>	1	3
15.22 <i>Stockage et conservation du moteur</i>	—	2

## MODULE 16. MOTEUR À PISTONS

MODULE 16. MOTEUR À PISTONS	NIVEAU	
	A2 A4	B1.2 B1.4 B3
16.1 <i>Principes essentiels</i>	1	2
16.2 <i>Performances des moteurs</i>	1	2

▼ **M15**

MODULE 16. MOTEUR À PISTONS	NIVEAU	
	A2 A4	B1.2 B1.4 B3
16.3 <i>Construction des moteurs</i>	1	2
16.4 <i>Systèmes de carburant moteur</i>		
16.4.1 <i>Carburateurs</i>	1	2
16.4.2 <i>Systèmes d'injection de carburant</i>	1	2
16.4.3 <i>Contrôle moteur électronique</i>	1	2
16.5 <i>Circuits de démarrage et d'allumage</i>	1	2
16.6 <i>Circuits d'admission, d'échappement et de refroidissement</i>	1	2
16.7 <i>Suralimentation/turbocompression</i>	1	2
16.8 <i>Lubrifiants et carburants</i>	1	2
16.9 <i>Circuits de lubrification</i>	1	2
16.10 <i>Systèmes de signalisation du moteur</i>	1	2
16.11 <i>Installation de la motorisation</i>	1	2
16.12 <i>Surveillance moteur et fonctionnement au sol</i>	1	3
16.13 <i>Stockage et conservation du moteur</i>	—	2
16.14 <i>Autres constructions de moteurs à pistons</i>	1	1

## MODULE 17. HÉLICE

MODULE 17. HÉLICE	NIVEAU	
	A1 A2	B1.1 B1.2 B3
17.1 <i>Principes essentiels</i>	1	2
17.2 <i>Construction de l'hélice</i>	1	2
17.3 <i>Commande de pas de l'hélice</i>	1	2
17.4 <i>Synchronisation de l'hélice</i>	—	2
17.5 <i>Protection contre le givrage de l'hélice</i>	1	2
17.6 <i>Maintenance de l'hélice</i>	1	3
17.7 <i>Stockage et conservation des hélices</i>	1	2

▼ **M15**

**3. Méthodes de formation de base**

Une méthode de formation appropriée, ou une combinaison de méthodes, doit être déterminée pour l'ensemble du cours ou pour chacun de ses modules ou sous-modules, en fonction du champ d'application et des objectifs de chaque phase de la formation et en tenant compte des avantages et des limites des méthodes de formation disponibles.

Des méthodes de formation multimédia peuvent être utilisées pour atteindre les objectifs de formation, dans un environnement contrôlé physiquement ou virtuellement.



**▼ M5***Appendice II***Norme de l'examen de base****(sauf pour la licence de catégorie L)****▼ B****1. Généralités**

- 1.1. Tous les examens de base doivent être réalisés en utilisant le format de question à choix multiple et les questions à développement comme spécifié ci-après. Les réponses incorrectes doivent sembler toutes plausibles pour une personne ignorant le sujet. Toutes les réponses possibles doivent être clairement en rapport avec la question et présenter un vocabulaire, une construction grammaticale et une longueur similaires. Dans les questions portant sur des nombres, les réponses incorrectes doivent correspondre à des erreurs procédurales telles que des corrections appliquées dans le mauvais ordre ou des conversions d'unités erronées; il ne doit pas s'agir de simples nombres choisis au hasard.
- 1.2. Chaque question à choix multiple doit avoir 3 réponses possibles, dont une doit être la réponse correcte, et le candidat doit disposer d'un temps par module qui est basé sur une moyenne nominale de 75 secondes par question.
- 1.3. Chaque question à développement nécessite la préparation d'une réponse écrite et le candidat doit disposer de 20 minutes pour répondre à chacune de ces questions.

**▼ M15**

- 1.4. Les questionnaires à développement doivent être élaborés et évalués en utilisant le programme de connaissances de l'appendice I, module 7.

**▼ B**

- 1.5. Chaque question possédera une réponse modèle élaborée pour elle, laquelle inclura également toute réponse de remplacement connue qui puisse se rapporter à d'autres subdivisions.
- 1.6. La réponse modèle sera également détaillée en une liste des points importants connus comme les points clés.
- 1.7. La note de réussite pour chaque partie à choix multiple du module et sous-module de l'examen est de 75 %.
- 1.8. La note de réussite pour chaque question à développement est de 75 %, c'est-à-dire que la réponse du candidat doit contenir 75 % des points clés concernés par la question, et il ne doit y avoir aucune erreur significative se rapportant aux points clés requis.
- 1.9. Si seule la partie à choix multiple ou la partie à développement n'a pas été satisfaisante, alors il est uniquement nécessaire de repasser la partie à choix multiple ou la partie à développement qui était insuffisante, selon le cas.
- 1.10. Les systèmes de marquage de pénalités ne doivent pas être utilisés pour déterminer si un candidat a réussi ou non.

**▼ M15**

- 1.11. Un examen de module ne peut pas être repassé pendant au moins 90 jours suivant la date de l'examen non réussi de ce module, sauf dans le cas d'un organisme de formation à la maintenance agréé conformément à l'annexe IV (partie 147) qui dispense un cours de requalification adapté aux sujets non réussis dans le module particulier; le module non réussi peut être repassé après 30 jours.
- 1.12. Les examens relatifs aux connaissances de base dont la durée maximale autorisée est supérieure à 90 minutes ou supérieure à 180 minutes peuvent être divisés en deux ou trois examens partiels respectivement.

Chaque examen partiel doit:

- a) compléter le ou les autres examens partiels passés par le candidat, en veillant à ce que la combinaison des examens partiels réponde aux exigences applicables à l'examen du sujet module;
- b) être d'une durée autorisée similaire;

▼ **M15**

- c) être réussi avec 75 % ou plus de bonnes réponses;
  - d) contenir un nombre de questions qui soit un multiple de quatre;
  - e) figurer sur le même certificat de reconnaissance délivré après la réussite du dernier examen partiel. Ce certificat de reconnaissance spécifie les dates et les résultats des examens partiels, sans établir la moyenne des résultats;
  - f) être passé dans le même organisme, conformément aux dispositions habituellement applicables pour pouvoir repasser des examens non réussis.
- 1.13. Le nombre maximum de tentatives consécutives pour chaque examen est de trois sur une période de douze mois.

Le candidat doit fournir une déclaration écrite à l'organisme de formation à la maintenance agréé ou à l'autorité compétente auprès duquel ou de laquelle il pose sa candidature à un examen, en indiquant le nombre et les dates des tentatives faites au cours des douze mois précédant l'examen, ainsi que l'organisme ou l'autorité compétente auprès duquel ou de laquelle il a effectué ces tentatives. Il incombe à l'organisme de formation à la maintenance agréé ou à l'autorité compétente de contrôler le nombre de tentatives dans les délais impartis.

- 1.14. S'il est admis que le sujet sur lequel portent les questions puisse être le même, les questions utilisées dans le cadre du programme de formation multimédia ne peuvent être utilisées dans les examens.

## 2. Nombre de questions par module

### 2.1. MODULE 1 — MATHÉMATIQUES

Catégorie A: 16 questions à choix multiple et aucune question à développement.

Temps alloué: 20 minutes.

Catégories B1, B2, B2L et B3: 32 questions à choix multiple et aucune question à développement.

Temps alloué: 40 minutes.

### 2.2. MODULE 2 — PHYSIQUE

Catégories A et B3: 32 questions à choix multiple et aucune question à développement.

Temps alloué: 40 minutes.

Catégories B1, B2 et B2L: 52 questions à choix multiple et aucune question à développement.

Temps alloué: 65 minutes.

### 2.3. MODULE 3 — PRINCIPES ESSENTIELS D'ÉLECTRICITÉ

Catégorie A: 20 questions à choix multiple et aucune question à développement.

Temps alloué: 25 minutes.

Catégorie B3: 24 questions à choix multiple et aucune question à développement.

Temps alloué: 30 minutes.

Catégories B1, B2 et B2L: 52 questions à choix multiple et aucune question à développement.

Temps alloué: 65 minutes.

### 2.4. MODULE 4 — PRINCIPES ESSENTIELS D'ÉLECTRONIQUE

Catégories B1 et B3: 20 questions à choix multiple et aucune question à développement.

Temps alloué: 25 minutes.

Catégories B2 et B2L: 40 questions à choix multiple et aucune question à développement.

Temps alloué: 50 minutes.

**▼ M15**

- 2.5. MODULE 5 — TECHNIQUES NUMÉRIQUES/SYSTÈMES D'INSTRUMENTATION ÉLECTRONIQUE
- Catégories A et B3: 20 questions à choix multiple et aucune question à développement.
- Temps alloué: 25 minutes.
- Catégorie B1: 40 questions à choix multiple et aucune question à développement.
- Temps alloué: 50 minutes.
- Catégories B2 et B2L: 72 questions à choix multiple et aucune question à développement.
- Temps alloué: 90 minutes.
- 2.6. MODULE 6 — MATÉRIAUX ET MATÉRIELS
- Catégorie A: 52 questions à choix multiple et aucune question à développement.
- Temps alloué: 65 minutes.
- Catégories B1 et B3: 80 questions à choix multiple et aucune question à développement.
- Temps alloué: 100 minutes.
- Catégories B2 et B2L: 60 questions à choix multiple et aucune question à développement.
- Temps alloué: 75 minutes.
- 2.7. MODULE 7 — PROCÉDURES D'ENTRETIEN
- Catégorie A: 76 questions à choix multiple et 2 questions à développement.
- Temps alloué: 95 minutes plus 40 minutes.
- Catégories B1 et B3: 80 questions à choix multiple et 2 questions à développement.
- Temps alloué: 100 minutes plus 40 minutes.
- Catégories B2 et B2L: 60 questions à choix multiple et 2 questions à développement.
- Temps alloué: 75 minutes plus 40 minutes.
- 2.8. MODULE 8 — AÉRODYNAMIQUE DE BASE
- Catégories A, B3, B1, B2 et B2L: 24 questions à choix multiple et aucune question à développement.
- Temps alloué: 30 minutes.
- 2.9. MODULE 9 — FACTEURS HUMAINS
- Catégories A, B1, B3, B2 et B2L: 28 questions à choix multiple et aucune question à développement.
- Temps alloué: 35 minutes.
- 2.10. MODULE 10 — LÉGISLATION AÉRONAUTIQUE
- Catégorie A: 32 questions à choix multiple et aucune question à développement.
- Temps alloué: 40 minutes.
- Catégories B1, B3, B2 et B2L: 44 questions à choix multiple et aucune question à développement.
- Temps alloué: 55 minutes.
- 2.11. MODULE 11 — AÉRODYNAMIQUE DES AVIONS, STRUCTURES ET SYSTÈMES
- Catégorie A1: 108 questions à choix multiple et aucune question à développement.
- Temps alloué: 135 minutes.
- Catégorie A2: 72 questions à choix multiple et aucune question à développement.
- Temps alloué: 90 minutes.

**▼ M15**

Catégorie B1.1: 140 questions à choix multiple et aucune question à développement.

Temps alloué: 175 minutes.

Catégorie B1.2: 100 questions à choix multiple et aucune question à développement.

Temps alloué: 125 minutes.

Catégorie B3: 60 questions à choix multiple et aucune question à développement.

Temps alloué: 75 minutes.

2.12. MODULE 12 — AÉRODYNAMIQUE DES HÉLICOPTÈRES, STRUCTURES ET SYSTÈMES:

Catégorie A: 100 questions à choix multiple et aucune question à développement.

Temps alloué: 125 minutes.

Catégories B1.3 et B1.4: 128 questions à choix multiple et aucune question à développement.

Temps alloué: 160 minutes.

2.13. MODULE 13 — AÉRODYNAMIQUE DES AÉRONEFS, STRUCTURES ET SYSTÈMES

Catégorie B2: 188 questions à choix multiple et aucune question à développement.

Temps alloué: 235 minutes.

Catégorie B2L:

Qualification système	Nombre de questions à choix multiple	Temps alloué (en minutes)
Exigences de base (Sous-modules 13.1, 13.2, 13.5 et 13.9)	32	40
COM/NAV [Sous-module 13.4 a)]	24	30
INSTRUMENTS (Sous-module 13.8)	20	25
VOL AUTOMATIQUE (Sous-modules 13.3 et 13.7)	28	35
SURVEILLANCE [Sous-module 13.4 b)]	20	25
SYSTÈMES DE LA CELLULE (Sous-modules 13.11 à 13.19)	52	65

2.14. MODULE 14 — PROPULSION

Catégories B2 et B2L: 32 questions à choix multiple et aucune question à développement.

Temps alloué: 40 minutes.

REMARQUE: l'examen B2L pour le module 14 est uniquement applicable aux qualifications «Instruments» et «Systèmes de la cellule».

2.15. MODULE 15 — TURBINE À GAZ

Catégories A1 et A3: 60 questions à choix multiple et aucune question à développement.

Temps alloué: 75 minutes.

Catégories B1.1 et B1.3: 92 questions à choix multiple et aucune question à développement.

Temps alloué: 115 minutes.

▼ **M15**

2.16. MODULE 16 — MOTEUR À PISTONS

Catégories A2 et A4: 52 questions à choix multiple et aucune question à développement.

Temps alloué: 65 minutes.

Catégories B3, B1.2 et B1.4: 76 questions à choix multiple et aucune question à développement.

Temps alloué: 95 minutes.

2.17. MODULE 17 — HÉLICE

Catégories A1 et A2: 20 questions à choix multiple et aucune question à développement.

Temps alloué: 25 minutes.

Catégories B3, B1.1 et B1.2: 32 questions à choix multiple et aucune question à développement.

Temps alloué: 40 minutes.

**▼ M15***Appendice III***Formation au type d'aéronef et norme d'évaluation de type — formation en cours d'emploi (FCE)****▼ B***Formation en cours d'emploi***1. Généralités**

La formation au type d'aéronef doit consister en une formation théorique et des examens et, sauf pour les qualifications de catégorie C, en une formation pratique et des contrôles.

a) La formation théorique et les examens doivent respecter les exigences suivantes.

i) Ils doivent être conduits par un organisme de formation à la maintenance régulièrement approuvé conformément à l'annexe IV (partie 147) ou, s'il est conduit par d'autres organismes, comme directement approuvé par l'autorité compétente.

**▼ M15**

ii) Ils doivent respecter la norme énoncée au point 3.1 du présent appendice et, le cas échéant, les éléments définis dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (UE) n° 748/2012.

**▼ B**

iii) Dans le cas d'un personnel de catégorie C qualifié par la détention d'un diplôme universitaire tel que spécifié au point 66.A.30(a)(5), la première formation théorique au type d'aéronef concernée doit être au niveau de la catégorie B1 ou B2.

iv) Ils doivent avoir débuté et être terminés dans les trois années qui précèdent la demande d'avalisation d'une qualification de type.

b) La formation pratique et les contrôles doivent respecter les exigences suivantes.

i) Ils doivent être conduits par un organisme de formation à la maintenance régulièrement approuvé conformément à l'annexe IV (partie 147) ou, s'il est conduit par d'autres organismes, comme directement approuvé par l'autorité compétente.

**▼ M15**

ii) Ils doivent respecter la norme énoncée au point 3.2 du présent appendice et, le cas échéant, les éléments définis dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (UE) n° 748/2012.

**▼ B**

iii) Ils doivent inclure une partie représentative des activités d'entretien qui se rapportent au type d'aéronef.

**▼ M15**

iv) Ils doivent inclure des présentations utilisant des équipements, composants, simulateurs de maintenance, dispositifs de formation à la maintenance ou aéronefs réels.

**▼ B**

v) Ils doivent avoir débuté et être terminés dans les trois années qui précèdent la demande d'avalisation d'une qualification de type.

c) Formation aux différences

**▼ M15**

i) La formation aux différences est la formation requise afin de couvrir les différences entre:

a) deux qualifications de type d'aéronef différentes d'un même constructeur, tel que déterminé par l'Agence; ou

b) deux catégories de licences différentes pour la même qualification de type d'aéronef.

**▼ B**

- ii) La formation aux différences doit être définie au cas par cas en prenant en compte les exigences spécifiées dans le présent appendice III eu égard aussi bien aux parties théorique que pratique de la formation à la qualification de type.
- iii) Une qualification de type doit uniquement être mentionnée sur une licence après la formation aux différences lorsque le demandeur satisfait également à l'une des conditions suivantes:
  - la qualification de type d'aéronef dont les différences sont identifiées est déjà mentionnée sur la licence, ou
  - les exigences en matière de formation au type ont été satisfaites pour les aéronefs dont les différences sont identifiées.

**▼ M15**

- iv) La formation aux différences doit avoir été entamée et achevée dans les trois ans qui précèdent la demande relative à la nouvelle qualification de type dans la même catégorie [cas a)] ou dans une autre catégorie [cas b)].

**▼ B****2. Niveaux de formation au type d'aéronef**

Les trois niveaux énumérés ci-dessous définissent les objectifs, la profondeur de la formation et le niveau de connaissances que la formation vise à atteindre.

- *Niveau 1: Un bref aperçu général de la cellule, des systèmes et de la motorisation comme indiqué à la section «Description des systèmes» des instructions/du manuel de maintenance d'aéronef pour le maintien de la navigabilité.*

Objectifs du cours: à l'issue de la formation de niveau 1, l'élève doit être capable:

- a) de fournir une description simple du sujet dans son ensemble, en utilisant des mots courants, des exemples et des termes génériques, et d'identifier les mesures de sécurité concernant la cellule, ses systèmes et la motorisation;
- b) d'identifier les manuels d'aéronef et les procédures de maintenance importantes pour la cellule, ses systèmes et la motorisation;
- c) de définir la présentation générale des systèmes principaux d'un aéronef;
- d) de définir la présentation générale et les caractéristiques de la motorisation;
- e) d'identifier l'outillage spécial et les équipements d'essai utilisés avec l'aéronef.

- *Niveau 2: Vue générale des systèmes de base des commandes, des indicateurs, des principaux composants, y compris leur emplacement et leur rôle, leur entretien courant et leur dépannage mineur. Connaissance générale des aspects théoriques et pratiques du sujet.*

Objectifs du cours: en plus des informations contenues dans la formation de niveau 1, à l'issue de la formation de niveau 2, l'élève doit être capable:

- a) de comprendre les principes essentiels théoriques du sujet et d'appliquer ses connaissances d'une manière pratique en utilisant des procédures détaillées;
- b) de rappeler les mesures de sécurité à observer lorsqu'on travaille sur ou près d'un aéronef, de la motorisation ou des systèmes;
- c) de décrire la manutention des systèmes et de l'aéronef, et en particulier les accès, la disponibilité de l'alimentation électrique et ses sources;

**▼ B**

- d) d'identifier les emplacements des composants principaux;
- e) d'expliquer le fonctionnement normal de chaque circuit principal, y compris la terminologie et la nomenclature;
- f) d'effectuer les procédures pour l'entretien courant associé à l'aéronef pour les circuits suivants: carburant, moteurs, hydraulique, train d'atterrissage, eau/déchets et oxygène;
- g) de démontrer la compétence dans l'utilisation des comptes rendus équipage et des systèmes de compte rendu embarqués (dépannage mineur) et de déterminer l'aptitude de l'aéronef à la navigabilité selon la MEL/CDL;
- h) de démontrer une aptitude à utiliser, interpréter et appliquer la documentation appropriée, y compris les instructions pour le maintien de la navigabilité, le manuel de maintenance, le catalogue des pièces illustré, etc.

— Niveau 3: Description détaillée, fonctionnement, emplacement des composants, procédures de dépose/pose et équipement de test intégré et de dépannage au niveau du manuel de maintenance.

Objectifs du cours: en plus des informations contenues dans la formation de niveaux 1 et 2, à l'issue de la formation de niveau 3, l'élève doit être capable:

- a) de faire preuve de connaissances théoriques sur les systèmes et structures d'aéronefs et leurs interactions avec d'autres systèmes, de fournir une description détaillée du sujet en utilisant des principes essentiels théoriques et des exemples spécifiques, d'interpréter des résultats provenant de différentes sources et mesures et d'appliquer des mesures correctives comme il convient;
- b) d'effectuer des vérifications fonctionnelles, du système, de la motorisation et des composants tel que spécifié dans le manuel de maintenance d'aéronef;
- c) de démontrer une aptitude à utiliser, interpréter et appliquer la documentation appropriée, y compris le manuel de réparations structurales, le manuel de dépannage, etc.;
- d) de faire la corrélation des informations dans le but de la prise de décisions par rapport au diagnostic de panne et d'actions correctives au niveau du manuel de maintenance;
- e) de décrire les procédures de remplacement des composants uniques pour le type d'aéronef.

### 3. Norme de formation au type d'aéronef

Bien que la formation au type d'aéronef comprenne à la fois des parties théoriques et pratiques, les cours peuvent être agréés pour ce qui concerne la partie théorique seule, la partie pratique seule ou une combinaison des deux.

**▼ M15**

Une méthode de formation appropriée, ou une combinaison de méthodes de formation, doit être déterminée pour l'ensemble du cours ou pour chacune de ses parties en fonction du champ d'application et des objectifs de chaque phase de la formation et en tenant compte des avantages et des limites des méthodes de formation disponibles.

Des méthodes de formation multimédia peuvent être utilisées pour atteindre les objectifs de formation, dans un environnement contrôlé physiquement ou virtuellement.

**▼ B**

#### 3.1. Partie théorique

**▼ M15**

##### a) Objectif:

À l'issue d'un cours de formation théorique, l'élève doit être capable de faire preuve, dans les niveaux identifiés dans le programme de l'appendice III, des connaissances théoriques détaillées en matière de systèmes, structure, opérations, maintenance, réparation et dépannage de l'aéronef applicables, conformément aux données de maintenance. L'élève doit être capable de démontrer une aptitude à utiliser les manuels et les procédures approuvées, ce qui comprend les connaissances en matière d'inspections et de limitations pertinentes.



**▼ B**

## b) Niveau de formation:

Les niveaux de formation sont ceux définis au paragraphe 1 ci-dessus.

Après le premier cours sur le type pour le personnel de certification de la catégorie C, tous les cours suivants doivent être uniquement du niveau 1.

Pendant une formation théorique de niveau 3, le support de formation des niveaux 1 et 2 peut être utilisé pour enseigner le chapitre dans sa globalité si nécessaire. Cependant, pendant la formation, la majorité du support de formation et du temps de formation doit se situer au niveau le plus élevé.

## c) Durée:

Les durées indiquées ci-dessous correspondent au nombre d'heures minimum pour la partie théorique.

Catégorie	Heures
<i>Avions ayant une masse maximale au décollage (MTOM) supérieure à 30 000 kg:</i>	
B1.1	150
B1.2	120
B2	100
C	30
<i>Avions ayant une MTOM inférieure ou égale à 30 000 kg et supérieure à 5 700 kg:</i>	
B1.1	120
B1.2	100
B2	100
C	25
<i>Avions ayant une MTOM inférieure ou égale à 5 700 kg <sup>(1)</sup>:</i>	
B1.1	80
B1.2	60
B2	60
C	15
<i>Hélicoptères <sup>(2)</sup>:</i>	
B1.3	120
B1.4	100
B2	100
C	25

**▼ M5**

<sup>(1)</sup> Pour les avions non pressurisés à moteurs à pistons ayant une MTOM inférieure à 2 000 kg, la durée minimum peut être réduite de 50 %.

<sup>(2)</sup> Pour les hélicoptères du groupe 2 (tels que définis au 66.A.5), la durée minimum peut être réduite de 30 %.

**▼ B**

Pour les besoins du tableau ci-dessus, une heure de cours signifie 60 minutes d'enseignement et ne comprend pas les pauses, les examens, les révisions, la préparation et la visite d'aéronef.

Ces heures s'appliquent uniquement aux cours théoriques pour les combinaisons moteur-aéronef complet conformément à la qualification de type telle que définie par l'Agence.

## d) Justification de la durée des cours:

Les cours réalisés dans un organisme de formation à la maintenance agréé conformément à l'annexe IV (partie 147) et les cours directement approuvés par l'autorité compétente doivent justifier leur durée et la couverture du programme dans son ensemble par une analyse des besoins en formation reposant sur:

- la conception du type d'aéronef, ses besoins en maintenance et les types d'opération,
- une analyse détaillée des chapitres applicables [voir le point 3.1 e) «Contenu» ci-dessous],
- une analyse des compétences détaillée indiquant que les objectifs énoncés dans le point 3.1 a) ci-dessus sont pleinement atteints.

Lorsque l'analyse des besoins en formation révèle qu'un plus grand nombre d'heures sera nécessaire, la durée des cours sera rallongée par rapport au minimum spécifié dans le tableau.

De même, les heures des cours de formation aux différences ou des autres combinaisons de cours de formation (tels que les cours B1/B2 combinés), et les cas de cours de formation théorique au type en deçà des chiffres donnés au point 3.1 c) ci-dessus, doivent être justifiés auprès de l'autorité compétente par l'analyse des besoins en formation telle que décrite ci-dessus.

**▼ M15**

De plus, le cours doit décrire et justifier les éléments suivants:

- Participation en classe physique et/ou virtuelle minimum requise de la part de l'élève pour satisfaire aux objectifs du cours.
- Nombre maximum d'heures de formation en classe physique et/ou virtuelle par jour, en tenant compte des principes liés à la pédagogie et aux facteurs humains.

**▼ B**

Si la participation minimum requise n'est pas satisfaite, le certificat de reconnaissance ne doit pas être délivré. Une formation supplémentaire peut être dispensée par l'organisme de formation afin d'atteindre le nombre d'heures de participation minimum.

## e) Contenu:

Au minimum, les éléments du programme ci-dessous qui sont spécifiques au type d'aéronef doivent être traités. Les éléments supplémentaires introduits en raison de variations de type, de changements technologiques, etc. doivent également être inclus.

Le programme de formation doit être axé sur les aspects mécaniques et électriques pour le personnel B1, et sur les aspects électriques et avioniques pour le personnel B2.

**▼ M15**

Le cas échéant, le programme minimal des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (UE) n° 748/2012 est inclus.

▼**B**

Niveau Chapitres	Avions à turbines		Avions à moteurs à pistons		Hélicoptères à turbines		Hélicoptères à moteurs à pistons.		Avio- nique
	B1	C	B1	C	B1	C	B1	C	
Catégorie de licence									B2
Module Introduction									
05. Limites de temps/inspections d'entretien	1	1	1	1	1	1	1	1	1
06. Dimensions/zones (MTOM, etc.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1
07. Levage et mise sur berceau	1	1	1	1	1	1	1	1	1
08. Mise à niveau et pesée	1	1	1	1	1	1	1	1	1
09. Tractage et roulage	1	1	1	1	1	1	1	1	1
10. Parking/amarrage, stockage et remise en service	1	1	1	1	1	1	1	1	1
11. Plaques signalétiques et marquages	1	1	1	1	1	1	1	1	1
12. Entretien courant	1	1	1	1	1	1	1	1	1
20. Pratiques courantes propres au type uniquement	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Hélicoptères									
18. Analyse des bruits et vibrations (détermination du plan de rota- tion des pales)	—	—	—	—	3	1	3	1	—
60. Pratiques courantes concernant le rotor	—	—	—	—	3	1	3	1	—
62. Rotors	—	—	—	—	3	1	3	1	1
62A Rotors — Surveillance et indica- teurs	—	—	—	—	3	1	3	1	3
63. Entraînements du rotor	—	—	—	—	3	1	3	1	1
63A Entraînements du rotor — Surveillance et indicateurs	—	—	—	—	3	1	3	1	3
64. Rotor de queue	—	—	—	—	3	1	3	1	1
64A Rotor de queue — Surveillance et indicateurs	—	—	—	—	3	1	3	1	3
65. Entraînement du rotor de queue	—	—	—	—	3	1	3	1	1

**▼B**

Niveau Chapitres	Avions à turbines		Avions à moteurs à pistons		Hélicoptères à turbines		Hélicoptères à moteurs à pistons.		Avio- nique
65A Entraînement du rotor de queue — Surveillance et indicateurs	—	—	—	—	3	1	3	1	3
66. Pales repliables/pylône	—	—	—	—	3	1	3	1	—
67. Commande de vol du rotor	—	—	—	—	3	1	3	1	-
53. Structure de la cellule (hélicop- tère)	—	—	—	—	3	1	3	1	—
►M16 25. Équipements de flottabilité de secours ◀	—	—	—	—	3	1	3	1	1
Structures des cellules									
51. Pratiques courantes et structures (classification, évaluation et réparation des dommages)	3	1	3	1	—	—	—	—	1
53. Fuselage	3	1	3	1	—	—	—	—	1
54. Nacelles/pylônes	3	1	3	1	—	—	—	—	1
55. Stabilisateurs	3	1	3	1	—	—	—	—	1
56. Hublots	3	1	3	1	—	—	—	—	1
57. Voilure	3	1	3	1	—	—	—	—	1
<b>▼M15</b>									
<b>▼B</b>									
52. Portes	3	1	3	1	—	—	—	—	1
Systèmes d'identification de zone et de station	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Systèmes des cellules									
21. Conditionnement d'air	3	1	3	1	3	1	3	1	3
21A Alimentation d'air	3	1	3	1	►M5 3 ◀	►M5 1 ◀	3	1	2
21B Pressurisation	3	1	3	1	3	1	3	1	3
21C Dispositifs de sécurité et d'alarme	3	1	3	1	3	1	3	1	3
22. Vol automatique	2	1	2	1	2	1	2	1	3

## ▼B

Niveau Chapitres	Avions à turbines		Avions à moteurs à pistons		Hélicoptères à turbines		Hélicoptères à moteurs à pistons.		Avio- nique
23. Communications	2	1	2	1	2	1	2	1	3
24. Génération électrique	3	1	3	1	3	1	3	1	3
25. Équipements et aménagements	3	1	3	1	3	1	3	1	1
25A Équipements électroniques, y compris équipements de secours	1	1	1	1	1	1	1	1	3
26. Protection contre le feu	3	1	3	1	3	1	3	1	3
27. Commandes de vol	3	1	3	1	3	1	3	1	2
27A Fonctionnement des systèmes: électrique/commandes de vol électriques	3	1	—	—	—	—	—	—	3
28. Systèmes de carburant	3	1	3	1	3	1	3	1	2
28A Systèmes de carburant — Surveillance et indicateurs	3	1	3	1	3	1	3	1	3
29. Génération hydraulique	3	1	3	1	3	1	3	1	2
29A Génération hydraulique — Surveillance et indicateurs	3	1	3	1	3	1	3	1	3
30. Protection contre le givrage et la pluie	3	1	3	1	3	1	3	1	3
31. Systèmes indicateurs/d'enregis- trements	3	1	3	1	3	1	3	1	3
31A Systèmes d'instrumentation	3	1	3	1	3	1	►M5 3◀	►M5 1◀	3
32. Train d'atterrissage	3	1	3	1	3	1	3	1	2
32A Train d'atterrissage — Surveil- lance et indicateurs	3	1	3	1	3	1	3	1	3
33. Éclairages	3	1	3	1	3	1	3	1	3
34. Navigation	2	1	2	1	2	1	2	1	3
35. Oxygène	3	1	3	1	—	—	—	—	2

**▼B**

Niveau Chapitres	Avions à turbines		Avions à moteurs à pistons		Hélicoptères à turbines		Hélicoptères à moteurs à pistons.		Avio- nique
36. Pneumatique	3	1	3	1	3	1	3	1	2
36A Pneumatique — Surveillance et indicateurs	3	1	3	1	3	1	3	1	3
37. Dépression	3	1	3	1	3	1	3	1	2
38. Eau/déchets	3	1	3	1	—	—	—	—	2
41. Lest d'eau	3	1	3	1	—	—	—	—	1
42. Avionique modulaire intégrée	2	1	2	1	2	1	2	1	3
44. Systèmes de cabine	2	1	2	1	2	1	2	1	3
45. Système de maintenance embarqué (ou couvert par le module 31)	3	1	3	1	3	1	—	—	3
46. Systèmes d'information	2	1	2	1	2	1	2	1	3
<b>▼M15</b>									
47. Système de production d'azote	3	1	3	1	—	—	—	—	2
<b>▼B</b>									
50. Soute et compartiment acces- soires	3	1	3	1	3	1	3	1	1
<b>▼M15</b>									
55/57. Gouvernes (toutes)	3	1	3	1	—	—	—	—	1
<b>▼B</b>									
Turbomoteurs									
70. Pratiques courantes — Moteurs	3	1	—	—	3	1	—	—	1
70A Disposition de construction et fonc- tionnement (admission d'installa- tion, compresseurs, section combustion, section turbine, paliers et joints d'étanchéité, systèmes de lubrification)	3	1	—	—	3	1	—	—	1
70B Performances du moteur	3	1	—	—	3	1	—	—	1
71. Motorisation	3	1	—	—	3	1	—	—	1
72. Turbo réacteur/turbo propulseur/ soufflante carénée/soufflante non carénée	3	1	—	—	3	1	—	—	1
73. Carburant moteur et contrôle	3	1	—	—	3	1	—	—	1
75. Air	3	1	—	—	3	1	—	—	1
76. Commandes moteur	3	1	—	—	3	1	—	—	1

## ▼B

Niveau Chapitres	Avions à turbines		Avions à moteurs à pistons		Hélicoptères à turbines		Hélicoptères à moteurs à pistons.		Avio- nique
78. Échappement	3	1	—	—	3	1	—	—	1
79. Huile	3	1	—	—	3	1	—	—	1
80. Démarrage	3	1	—	—	3	1	—	—	1
82. Injections d'eau	3	1	—	—	3	1	—	—	1
83. Boîtiers d'entraînement des accessoires	3	1	—	—	3	1	—	—	1
84. Augmentation de la propulsion	3	1	—	—	3	1	—	—	1
73A FADEC (contrôle moteur et dosage électroniques)	3	1	—	—	3	1	—	—	3
74. Allumage	3	1	—	—	3	1	—	—	3
77. Circuits de signalisation moteur	3	1	—	—	3	1	—	—	3
49. Groupes auxiliaires de bord (APU)	3	1	—	—	—	—	—	—	2
Moteurs à pistons									
70. Pratiques courantes — Moteurs	—	—	3	1	—	—	3	1	1
70A Disposition de construction et fonctionnement (installation, carburateurs, systèmes d'injec- tion de carburant, induction, systèmes d'admission, d'échap- pement et de refroidissement, suralimentation/turbocompres- sion, systèmes de lubrification)	—	—	3	1	—	—	3	1	1
70B Performances du moteur	—	—	3	1	—	—	3	1	1
71. Motorisation	—	—	3	1	—	—	3	1	1
73. Carburant moteur et contrôle	—	—	3	1	—	—	3	1	1
76. Commande moteur	—	—	3	1	—	—	3	1	1
79. Huile	—	—	3	1	—	—	3	1	1
80. Démarrage	—	—	3	1	—	—	3	1	1
81. Turbines	—	—	3	1	—	—	3	1	1

**▼B**

Niveau Chapitres	Avions à turbines		Avions à moteurs à pistons		Hélicoptères à turbines		Hélicoptères à moteurs à pistons.		Avio- nique
82. Injections d'eau	—	—	3	1	—	—	3	1	1
83. Boîtiers d'entraînement des accessoires	—	—	3	1	—	—	3	1	1
84. Augmentation de la propulsion	—	—	3	1	—	—	3	1	1
73A FADEC (contrôle moteur et dosage électroniques)	—	—	3	1	—	—	3	1	3
74. Allumage	—	—	3	1	—	—	3	1	3
77. Circuits de signalisation moteur	—	—	3	1	—	—	3	1	3
Hélices									
60A Pratiques courantes — Hélice	3	1	3	1	—	—	—	—	1
61. Hélices/propulsion	3	1	3	1	—	—	—	—	1
61A Construction de l'hélice	3	1	3	1	—	—	—	—	—
61B Commande de pas de l'hélice	3	1	3	1	—	—	—	—	—
61C Synchronisation de l'hélice	3	1	3	1	—	—	—	—	1
61D Contrôle électronique de l'hélice	2	1	2	1	—	—	—	—	3
61 <sup>E</sup> Protection de l'hélice contre le givrage	3	1	3	1	—	—	—	—	—
61F Entretien de l'hélice	3	1	3	1	—	—	—	—	1

**▼M15****▼B**

## 3.2. Partie pratique

## a) Objectif:

L'objectif de la formation pratique consiste à obtenir l'expérience requise pour l'exécution en toute sécurité de travaux courants, de maintenance et d'inspection, conformément au manuel de maintenance et aux autres instructions et tâches qui s'y rapportent, comme il convient pour le type d'aéronef, par exemple la recherche de pannes, les réparations, les réglages, les remplacements, le réglage au banc et les contrôles fonctionnels. Elle comprend la sensibilisation à l'utilisation de toutes les brochures et la documentation technique sur l'aéronef, l'utilisation de l'outillage spécial/de spécialiste et des équipements d'essai permettant de réaliser la dépose et le remplacement de composants et modules propres au type, y compris toute activité de maintenance en piste.



**▼ B**

## b) Contenu:

Au moins 50 % des éléments cochés dans le tableau ci-dessous, qui se rapportent au type d'aéronef particulier, doivent être réalisés dans le cadre de la formation pratique.

Les tâches cochées représentent des sujets qui sont essentiels aux fins de la formation pratique pour garantir que l'exploitation, le fonctionnement, l'installation et l'importance du point de vue de la sûreté des tâches de maintenance clés sont traités de manière adéquate, en particulier lorsque ces sujets ne peuvent pas être expliqués entièrement par la formation théorique seule. Bien que la liste détaille les sujets obligatoires de la formation pratique, d'autres éléments peuvent être ajoutés au type d'aéronef particulier, comme il convient.

Les tâches à effectuer doivent être représentatives de l'aéronef et des systèmes, à la fois en termes de complexité et d'apport technique requis pour exécuter ces tâches. Même si des tâches relativement simples peuvent être incluses, d'autres plus complexes doivent également être incorporées et effectuées en fonction du type d'aéronef.

**▼ M15**

Le cas échéant, la liste minimale des tâches pratiques des données d'adéquation opérationnelle, établies conformément au règlement (UE) n° 748/2012, fait partie des éléments pratiques à sélectionner.

**▼ B**

Acronymes utilisés dans le tableau: EMP: Emplacement; TOF: Test opérationnel/fonctionnel; ESE: Entretien et service d'escal; D/P: Dépose/Pose; LEM: Liste des équipements minimums; D: Dépannage.

Chapitres	B1/B2	B1					B2				
	EMP	TOF	ESE	D/P	LEM	D	TOF	ESE	D/P	LEM	D
Module Introduction											
5. Limites de temps/inspections d'entretien	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Dimensions/zones (MTOM, etc.)	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Levage et mise sur berceau	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8. Mise à niveau et pesée	X/X	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
9. Tractage et roulage	X/X	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
10. Parking/amarrage, stockage et remise en service	X/X	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
11. Plaques signalétiques et marquages	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12. Entretien courant	X/X	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
20. Pratiques courantes propres au type uniquement	X/X	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
Hélicoptères											
18. Analyse des bruits et vibrations (détermination du plan de rotation des pales)	X/—	—	—	—	—	X	—	—	—	—	—





## ▼ B

Chapitres	B1/B2	B1					B2				
	EMP	TOF	ESE	D/P	LEM	D	TOF	ESE	D/P	LEM	D
27. Commandes de vol	X/X	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
27A Fonctionnement des systèmes: électrique/commandes de vol électriques	X/X	X	X	X	X	—	X	—	X	—	X
28. Systèmes de carburant	X/X	X	X	X	X	X	X	X	—	X	—
28A Systèmes de carburant — Surveillance et indicateurs	X/X	X	—	—	—	—	X	—	X	—	X
29. Génération hydraulique	X/X	X	X	X	X	X	X	X	—	X	—
29A Génération hydraulique — Surveillance et indicateurs	X/X	X	—	X	X	X	X	—	X	X	X
30. Protection contre le givrage et la pluie	X/X	X	X	—	X	X	X	X	—	X	X
31. Systèmes indicateurs/d'enregistrements	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
31A Systèmes d'instrumentation	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
32. Train d'atterrissage	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	—
32A Train d'atterrissage — Surveillance et indicateurs	X/X	X	—	X	X	X	X	—	X	X	X
33. Éclairages	X/X	X	X	—	X	—	X	X	X	X	—
34. Navigation	X/X	—	X	—	X	—	X	X	X	X	X
35. Oxygène	X/—	X	X	X	—	—	X	X	—	—	—

**▼B**

Chapitres	B1/B2	B1					B2				
	EMP	TOF	ESE	D/P	LEM	D	TOF	ESE	D/P	LEM	D
36. Pneumatique	X/—	X	—	X	X	X	X	—	X	X	X
36A Pneumatique — Surveillance et indicateurs	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
37. Dépression	X/—	X	—	X	X	X	—	—	—	—	—
38. Eau/déchets	X/—	X	X	—	—	—	X	X	—	—	—
41. Lest d'eau	X/—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42. Avionique modulaire intégrée	X/X	—	—	—	—	—	X	X	X	X	X
44. Systèmes de cabine	X/X	—	—	—	—	—	X	X	X	X	X
45. Système de maintenance embarqué (ou couvert par le module 31)	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
46. Systèmes d'information	X/X	—	—	—	—	—	X	—	X	X	X
<b>▼M15</b>											
47. Système de production d'azote	X/X	X	X	X	X	X	X	—	—	—	X
<b>▼B</b>											
50. Soute et compartiment accessoires	X/X	—	X	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>▼M15</b>											
55/57. Gouvernes	X/—	—	—	—	—	X	—	—	—	—	—
<b>▼B</b>											
Module Turbine/Moteur à pistons:											
70. Pratiques courantes concernant les moteurs — propres au type uniquement	—	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
70A Disposition de construction et fonctionnement (admission d'installation, compresseurs, section combustion, section turbine, paliers et joints d'étanchéité, systèmes de lubrification)	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Turbomoteurs:											
70B Performances du moteur	—	—	—	—	—	X	—	—	—	—	—

▼ **B**

Chapitres	B1/B2	B1					B2				
	EMP	TOF	ESE	D/P	LEM	D	TOF	ESE	D/P	LEM	D
71. Motorisation	X/—	X	X	—	—	—	—	X	—	—	—
72. Turboréacteur/turbopropulseur/soufflante carénée/soufflante non carénée	X/—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73. Carburant moteur et contrôle	X/X	X	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73A Systèmes FADEC (contrôle moteur et dosage électroniques)	X/X	X	—	X	X	X	X	—	X	X	X
74. Allumage	X/X	X	—	—	—	—	X	—	—	—	—
75. Air	X/—	—	—	X	—	X	—	—	—	—	—
76. Commandes moteur	X/—	X	—	—	—	X	—	—	—	—	—
77. Signalisation moteur	X/X	X	—	—	X	X	X	—	—	X	X
78. Échappement	X/—	X	—	—	X	—	—	—	—	—	—
79. Huile	X/—	—	X	X	—	—	—	—	—	—	—
80. Démarrage	X/—	X	—	—	X	X	—	—	—	—	—
82. Injection d'eau	X/—	X	—	—	—	—	—	—	—	—	—
83. Boîtiers d'entraînement des accessoires	X/—	—	X	—	—	—	—	—	—	—	—
84. Augmentation de la propulsion	X/—	X	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Groupes auxiliaires de bord (APU):											
49. Groupes auxiliaires de bord (APU)	X/—	X	X	—	—	X	—	—	—	—	—

▼ **B**

Chapitres	B1/B2	B1					B2				
	EMP	TOF	ESE	D/P	LEM	D	TOF	ESE	D/P	LEM	D
Moteurs à pistons:											
70. Pratiques courantes concernant les moteurs — propres au type uniquement	—	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
70A Disposition de construction et fonctionnement (admission d'installation, compresseurs, section combustion, section turbine, paliers et joints d'étanchéité, systèmes de lubrification)	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70B Performances du moteur	—	—	—	—	—	X	—	—	—	—	—
71. Motorisation	X/—	X	X	—	—	—	—	X	—	—	—
73. Carburant moteur et contrôle	X/X	X	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73A Systèmes FADEC (contrôle moteur et dosage électroniques)	X/X	X	—	X	X	X	X	X	X	X	X
74. Allumage	X/X	X	—	—	—	—	X	—	—	—	—
76. Commandes moteur	X/—	X	—	—	—	X	—	—	—	—	—
77. Signalisation moteur	X/X	X	—	—	X	X	X	—	—	X	X
78. Échappement	X/—	X	—	—	X	X	—	—	—	—	—
79. Huile	X/—	—	X	X	—	—	—	—	—	—	—





**▼ B****4. Normes d'examen et de contrôle pour la formation au type****4.1. Norme d'examen pour la partie théorique**

Une fois la partie théorique de la formation au type d'aéronef terminée, le candidat doit passer un examen écrit qui doit remplir les critères suivants.

- a) Le format de l'examen est un questionnaire à choix multiple. Chaque question à choix multiple doit comporter 3 réponses possibles parmi lesquelles une seule est la bonne réponse. La durée totale dépend du nombre de questions, et le temps de réponse est basé sur une moyenne nominale de 90 secondes par question.
- b) Les réponses incorrectes doivent sembler toutes plausibles pour une personne ignorant le sujet. Toutes les réponses possibles doivent être clairement en rapport avec la question et présenter un vocabulaire, une construction grammaticale et une longueur similaires.
- c) Dans les questions portant sur des nombres, les réponses incorrectes doivent correspondre à des erreurs procédurales telles que l'utilisation d'un signe incorrect (+ ou -) ou d'unités de mesure erronées. Il ne doit pas s'agir de simples nombres choisis au hasard.
- d) Le niveau d'examen pour chaque chapitre<sup>(1)</sup> doit être celui défini au point 2 «Niveaux de formation au type d'aéronef». Toutefois, l'utilisation d'un nombre limité de questions à un niveau inférieur est acceptable.
- e) L'examen doit être du type à livre fermé. Aucun support de référence n'est autorisé. Une exception sera faite dans le cas de l'examen d'un candidat à la catégorie B1 ou B2, afin de tester son aptitude à interpréter des documents techniques.

**▼ M15**

- f) Le nombre de questions doit être d'au moins une question par heure de formation. Le nombre de questions pour chaque chapitre ainsi que le niveau doivent être proportionnels:
  - aux heures de formation effectives passées à enseigner ce chapitre et à ce niveau, ou
  - dans le cas des méthodes centrées sur l'élève, au délai moyen escompté pour achever la formation; et
  - aux objectifs d'apprentissage tels qu'ils ressortent de l'analyse des besoins en formation.

L'autorité compétente doit évaluer le nombre et le niveau des questions lorsqu'elle homologue le cours.

**▼ B**

- g) La note de réussite à l'examen est fixée à 75 % minimum. Lorsque l'examen de la formation au type se décompose en plusieurs examens, chaque examen doit être réussi avec une note d'au moins 75 %. Afin qu'il soit possible d'obtenir exactement une note de 75 %, le nombre de questions à l'examen doit être un multiple de 4.
- h) Les pénalités (retraits de points pour les questions auxquelles le candidat a mal répondu) ne doivent pas être utilisées.
- i) Les examens de fin de module ne peuvent pas être utilisés comme une partie de l'examen final s'ils ne contiennent pas le nombre et le niveau de questions appropriés.

**▼ M15**

- j) S'il est admis que le sujet sur lequel portent les questions puisse être le même, les questions utilisées dans le cadre du programme de formation multimédia ne peuvent être utilisées dans les examens portant sur la formation ou la phase.

**▼ B****4.2. Norme de contrôle pour la partie pratique**

Une fois la partie pratique de la formation au type d'aéronef terminée, le candidat doit faire l'objet d'un contrôle qui doit remplir les critères suivants:

- a) Le contrôle doit être réalisé par des évaluateurs désignés et dûment qualifiés.

<sup>(1)</sup> Aux fins du présent point 4, un «chapitre» désigne chacune des lignes précédées d'un numéro dans le tableau figurant au point 3.1 e).

**▼B**

- b) Le contrôle doit évaluer les connaissances et les compétences de l'élève.

**▼M15****5. Norme d'évaluation de type pour les aéronefs des groupes 2 et 3**

L'évaluation de type relative aux aéronefs du groupe 2 ou du groupe 3 doit être effectuée par des organismes de formation régulièrement approuvés conformément à l'annexe IV (partie 147) ou par l'autorité compétente.

L'évaluation doit consister en une évaluation pratique et un examen oral et remplir les critères suivants:

- a) L'évaluation pratique doit déterminer l'aptitude du candidat à effectuer des tâches de maintenance applicables au type d'aéronef concerné.
- b) L'examen oral doit porter sur un échantillon de chapitres tirés du point 3, «Norme de formation au type d'aéronef», au niveau indiqué au point 3.1 e).
- c) Les examens oraux et pratiques doivent garantir que les objectifs suivants sont atteints:
1. parler avec assurance du type d'aéronef et de ses systèmes;
  2. assurer la réalisation en toute sécurité des travaux courants, de maintenance et d'inspection, conformément au manuel de maintenance et aux autres instructions et tâches qui s'y rapportent, comme il convient pour le type d'aéronef, par exemple la recherche de pannes, les réparations, les réglages, les remplacements, le réglage au banc et les contrôles fonctionnels tels que le point fixe, etc., si nécessaire;
  3. utiliser correctement toutes les brochures et la documentation technique sur l'aéronef;
  4. utiliser correctement l'outillage spécial/de spécialiste et les équipements d'essai, effectuer la dépose et le remplacement des composants et des modules propres au type, y compris toute activité de maintenance en piste.
- d) Les conditions suivantes s'appliquent à l'évaluation de type:

1. Le nombre maximum de tentatives consécutives pour chaque examen est de trois sur une période de douze mois. Une période d'attente de 30 jours est requise après le premier échec à une série, et une période de 60 jours est requise après le deuxième échec.

Le candidat doit communiquer par écrit à l'organisme chargé de la formation à la maintenance ou à l'autorité compétente auprès duquel ou de laquelle il pose sa candidature à un examen, le nombre et les dates des tentatives faites au cours de la période de douze mois écoulée, ainsi que l'organisme chargé de la formation à la maintenance ou l'autorité compétente auprès duquel ou de laquelle il a effectué ces tentatives. Il incombe à l'organisme de formation à la maintenance ou à l'autorité compétente de contrôler le nombre de tentatives dans les délais impartis.

2. Les épreuves d'évaluation de type doivent être subies avec succès et l'expérience pratique requise doit être achevée dans les trois années qui précèdent la demande d'avalisation de qualification sur la licence de maintenance d'aéronefs.
3. L'évaluation de type doit se dérouler en présence d'au moins un examinateur. Le ou les examinateurs ne doivent pas avoir été impliqués dans la formation du candidat.

**▼ M15**

- e) Le ou les examinateurs doivent préparer un rapport écrit expliquant pourquoi le candidat a réussi ou échoué, le signer et le mettre à la disposition du candidat.

**6. Formation en cours d'emploi (FCE)****6.1. Généralités**

La FCE est la formation dispensée au candidat sur un type d'aéronef particulier sur un lieu de travail réel, avec la possibilité d'apprendre les bonnes pratiques en matière de maintenance et les procédures de remise en service correctes. La FCE doit être conforme aux exigences suivantes.

- a) La liste des tâches à effectuer au titre de la FCE et le programme de la FCE doivent être acceptés par l'autorité compétente qui a délivré la licence de maintenance avant le début de la FCE.
- b) La FCE doit être effectuée auprès d'un ou de plusieurs organismes de maintenance régulièrement approuvés conformément au présent règlement pour la maintenance du type d'aéronef particulier. L'un de ces organismes supervise la FCE.
- c) Le candidat doit être titulaire d'une licence de catégorie A, B ou L5 avant de suivre la FCE ou avoir terminé la formation théorique au type et cumulé au moins 50 % de l'expérience de base requise (point 66.A.30) en ce qui concerne la catégorie d'aéronef pour laquelle il est formé.
- d) Le candidat doit avoir débuté et terminé la FCE dans les trois ans qui précèdent la demande d'avalisation d'une première qualification de type. Au moins 50 % des tâches de la FCE doivent être effectuées après l'achèvement de la formation de type théorique relative à l'aéronef correspondant.
- e) Le candidat doit suivre la FCE sous la supervision d'un ou de plusieurs tuteurs qualifiés, sur une base individuelle; dans le cadre de cette supervision, les tuteurs vérifient les connaissances techniques, les compétences et les responsabilités requises du personnel de certification. Durant la FCE, les tuteurs transmettent également leurs connaissances et leur expérience au candidat et lui fournissent les conseils, le soutien et les orientations nécessaires.
- f) Chaque tâche doit être signée par le candidat et faire référence à une véritable carte/fiche de travail, etc. Les tuteurs doivent vérifier et contresigner les tâches exécutées durant la FCE, étant donné qu'ils doivent assumer la responsabilité des tâches au niveau du personnel de soutien ou du personnel de certification, selon le cas, en fonction de la procédure de remise en service.
- g) Une fois le programme de la FCE mené à bien, les tuteurs doivent formuler une recommandation en vue de l'évaluation finale du candidat par des évaluateurs désignés.

**6.2. Contenu et registre de la FCE**

La FCE doit comporter une série d'activités et de tâches représentatives de la qualification de type d'aéronef, des systèmes et de la catégorie de licence faisant l'objet de la demande et peut couvrir plus d'une catégorie de licence.

La FCE est consignée dans un registre contenant les informations suivantes:

- a) nom du candidat;
- b) date de naissance du candidat;

**▼ M15**

- c) le ou les organismes de maintenance agréés auprès desquels la FCE a été effectuée;
- d) qualification d'aéronef et catégories de licences faisant l'objet de la demande;
- e) liste des tâches, y compris:
  - i) description de la tâche;
  - ii) référence à la carte de travail/à l'ordre de travail/au compte rendu matériel relatif à l'aéronef, etc.;
  - iii) lieu d'exécution de la tâche;
  - iv) date d'exécution de la tâche;
  - v) immatriculation(s) de l'aéronef;
- f) nom du ou des tuteurs (y compris le numéro de licence, le cas échéant);
- g) une recommandation signée des tuteurs en vue de l'évaluation finale successive du candidat.

**6.3. Évaluation finale du candidat**

L'évaluation finale du candidat ne peut être effectuée qu'une fois que le registre de la FCE est complété et que les tuteurs ont signé la recommandation correspondante.

Le ou les évaluateurs désignés qui procèdent à l'évaluation finale notifient la date de l'évaluation à l'autorité chargée de la délivrance des licences suffisamment à l'avance afin de permettre la participation éventuelle de celle-ci.

L'objectif de l'évaluation finale est de vérifier que le candidat possède des connaissances techniques suffisantes ainsi que les compétences et l'attitude appropriées et qu'il est compétent pour travailler de manière indépendante en tant que personnel de certification de type sur un type d'aéronef particulier.

L'évaluation finale a une durée minimale d'un jour ouvrable.

- a) L'évaluation couvre:
  - 1) les connaissances techniques générales requises pour la catégorie de licence concernée;
  - 2) les connaissances et aptitudes propres au type d'aéronef pour la catégorie de licence concernée;
  - 3) la compréhension des prérogatives de la licence applicables à l'aéronef et à la catégorie de licence;
  - 4) le comportement approprié et l'attitude en matière de sécurité du candidat par rapport à l'environnement de maintenance.
- b) L'évaluation est consignée dans un rapport contenant les informations suivantes:
  - 1) les données d'identification du candidat;
  - 2) les données d'identification du ou des évaluateurs;
  - 3) la date et la durée de l'évaluation;
  - 4) le contenu de l'évaluation;
  - 5) le résultat de l'évaluation: réussite ou échec;
  - 6) la signature du ou des évaluateurs, du candidat et, le cas échéant, du ou des observateurs indépendants.

▼ **M15**

- c) Une évaluation non réussie peut être repassée après 3 mois ou, si une formation complémentaire a été suivie et une nouvelle recommandation a été émise par les tuteurs, avant 3 mois si le ou les évaluateurs y consentent. Après trois tentatives infructueuses, l'ensemble de la FCE doit être de nouveau effectuée.

## 6.4. Exigences applicables aux tuteurs et aux évaluateurs

Les tuteurs et les évaluateurs sont du personnel de maintenance possédant les qualifications suivantes:

## i) Tuteurs:

- être titulaire d'une licence de maintenance d'aéronefs (LMA) en cours de validité délivrée conformément à la présente annexe ou d'une LMA valide et pleinement conforme à l'annexe 1 de l'OACI conformément à l'appendice IV de l'annexe II (partie 145), qui soit acceptable pour l'autorité compétente,
- détenir, depuis au moins un an, une LMA de la même catégorie que celle pour laquelle le tuteur supervise la FCE, qui soit avalisée par une qualification de type appropriée pour exercer les prérogatives sur l'aéronef concerné,
- disposer des prérogatives de remise en service ou d'agrément nécessaires au sein de l'organisme de maintenance où la FCE est effectuée,
- avoir une expérience dans la formation d'autres personnes [par exemple être instructeur d'apprentissage, être instructeur conformément à l'annexe IV (partie 147), avoir suivi des cours de formation des formateurs ou posséder toute autre qualification nationale comparable, ou avoir une formation à cet effet qui soit acceptable pour l'autorité compétente].

## ii) Évaluateur de l'évaluation finale:

- être titulaire d'une LMA en cours de validité délivrée conformément à la présente annexe ou d'une LMA valide et pleinement conforme à l'annexe 1 de l'OACI conformément à l'appendice IV de l'annexe II (partie 145), qui soit acceptable pour l'autorité compétente,
- détenir, depuis au moins 3 ans, une LMA de la même catégorie que celle pour laquelle l'évaluateur évalue la FCE, qui soit avalisée par une qualification de type relative au même aéronef ou à un aéronef similaire,
- avoir une expérience et/ou avoir suivi une formation en matière d'évaluation d'autres personnes [par exemple être instructeur d'apprentissage, être examinateur conformément à l'annexe IV (partie 147), avoir suivi des cours de formation des formateurs ou posséder toute autre qualification nationale comparable, ou avoir une formation à cet effet qui soit acceptable pour l'autorité compétente],
- ne pas avoir été impliqué en tant que tuteur du candidat lors de la FCE; si l'évaluateur a participé à la FCE, un observateur indépendant doit être présent lors de l'évaluation de la FCE.

## 6.5. Documents et dossiers relatifs à la FCE

La réussite de la FCE doit être attestée à l'égard du candidat par un rapport d'évaluation final et par le registre de la FCE.

La documentation relative à la FCE est remise à l'autorité compétente à l'appui de la demande de délivrance ou de modification de la licence, conformément à la section B, sous-partie B, de la présente annexe.

Le dossier contenant la documentation relative à la FCE doit être conservé par l'organisme de maintenance où la FCE a été effectuée, conformément aux procédures convenues avec l'autorité compétente de l'organisme de maintenance.

▼ **M15***Appendice IV***Expérience et modules de connaissances de base ou modules partiels requis pour l'extension d'une licence de maintenance d'aéronefs au titre de l'annexe III (partie 66)**

## A. Expérience requise

Le tableau A ci-dessous précise les exigences en matière d'expérience requise, exprimée en mois, pour ajouter une nouvelle catégorie ou sous-catégorie à une licence accordée conformément à l'annexe III (partie 66).

Les exigences concernant l'expérience requise peuvent être réduites de 50 % si le demandeur a terminé une formation de base «partie 147» approuvée se rapportant à une sous-catégorie particulière.

*Tableau A*

À: De:	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3	L1	L2	L3	L4	L5
A1	—	6	6	6	24	6	24	12	24	12	6	12	12	12	12	24
A2	6	—	6	6	24	6	24	12	24	12	6	12	12	12	12	24
A3	6	6	—	6	24	12	24	6	24	12	12	12	12	12	12	24
A4	6	6	6	—	24	12	24	6	24	12	12	12	12	12	12	24
B1.1	—	6	6	6	—	6	6	6	12	12	6	6	6	12	12	12
B1.2	6	—	6	6	24	—	24	6	24	12	—	—	—	12	12	12
B1.3	6	6	—	6	6	6	—	6	12	12	6	6	6	12	12	12
B1.4	6	6	6	—	24	6	24	—	24	12	6	6	6	12	12	12
B2	6	6	6	6	12	12	12	12	—	—	12	6	6	12	12	24
B2L	6	6	6	6	12	12	12	12	12	—	12	6	6	12	12	24
B3	6	—	6	6	24	6	24	12	24	12	—	—	—	12	12	12
L1	24	24	24	24	36	24	36	24	36	24	24	—	6 *	12 *	12 *	24 *
L2	24	12	24	24	36	12	36	24	36	24	12	—	—	12 *	12 *	24 *
L3	30	30	30	30	48	30	48	30	48	30	30	12 *	12 *	—	6 *	24 *
L4	30	30	30	30	48	30	48	30	48	30	30	12 *	12 *	—	—	24 *
L5	24	24	24	24	36	24	36	24	36	24	24	12 *	12 *	12 *	—	—

\* L'expérience peut être réduite de 50 % et donner lieu à une licence assortie de limitations, à savoir une licence avalisée à l'exclusion des «tâches d'entretien complexes prévues à l'appendice VII de l'annexe I (partie M), des modifications standard prévues au point 21.A.90B de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012 et des réparations standard prévues au point 21.A.431B de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012».

## B. Modules de connaissances de base ou modules partiels requis

Ce tableau a pour objet de présenter les examens requis pour ajouter une nouvelle catégorie/sous-catégorie de base à une LMA accordée conformément à la présente annexe.

Les programmes élaborés conformément aux appendices I et VII requièrent des niveaux de connaissances différents pour les différentes catégories de licences au sein d'un module; par conséquent, il existe des examens supplémentaires applicables à certains modules pour les titulaires d'une licence souhaitant étendre une LMA accordée conformément à la présente annexe à une autre catégorie/sous-catégorie, et une analyse du module doit être effectuée afin de déterminer les matières manquantes ou réussies à un niveau inférieur.

Tableau B

À De	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3	L1C	L1	L2C	L2	L3H	L3G	L4H	L4G	L5
A1	Aucun	16.	12.	12, 16.	Tous sauf 9.	Tous sauf 9.	Tous sauf 9.	Tous sauf 9.	Tous sauf 9.	Tous sauf 9.	Tous sauf 2, 8 et 9.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 9.
A2	11, 15.	Aucun	12, 15.	12.	Tous sauf 9.	Tous sauf 9.	Tous sauf 9.	Tous sauf 9.	Tous sauf 9.	Tous sauf 9.	Tous sauf 2, 8 et 9.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 9.
A3	11, 17.	11, 16, 17.	Aucun	16.	Tous sauf 9.	Tous sauf 9.	Tous sauf 9.	Tous sauf 9.	Tous sauf 9.	Tous sauf 9.	Tous sauf 2, 8 et 9.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 9.
A4	11, 15, 17.	11, 17.	15.	Aucun	Tous sauf 9.	Tous sauf 9.	Tous sauf 9.	Tous sauf 9.	Tous sauf 9.	Tous sauf 9.	Tous sauf 2, 8 et 9.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 2L.	Tous sauf 9.
B1.1	Aucun	16.	12.	12, 16.	Aucun	16.	12.	12, 16.	4, 5, 13, 14	4, 5, 13SQ, 14SQ	16.	12L.	12L.	8L**, 12L.	8L**, 12L.	9L.	10L.	9L, 11L.	10 L, 11L.	8L**, 10L, 11, 12L.
B1.2	11.15.	Aucun	12, 15.	12.	11, 15.	Aucun	12, 15.	12.	4, 5, 13, 14	4, 5, 13SQ, 14SQ	Aucun	12L.	12L.	8L*, 12L.	8L*, 12L.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.	8L*, 10L, 11, 12L.
B1.3	11, 17.	11, 16, 17.	Aucun	16.	11, 17.	11, 16, 17.	Aucun	16.	4, 5, 13, 14	4, 5, 13SQ, 14SQ	11, 16, 17.	7L, 12L.	7L, 12L.	7L, 8L**, 12L.	7L, 8L**, 12L.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.	8L**, 10L, 11, 12L.
B1.4	11, 15, 17.	11, 17.	15.	Aucun	11, 15, 17.	11, 17.	15.	Aucun	4, 5, 13, 14	4, 5, 13SQ, 14SQ	11, 17.	7L, 12L.	7L, 12L.	7L, 8L*, 12L.	7L, 8L*, 12L.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.	8L*, 10L, 11, 12L.

▼M15

À De	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3	L1C	L1	L2C	L2	L3H	L3G	L4H	L4G	L5
B2	6, 7, 11, 15, 17.	6, 7, 11, 16, 17.	6, 7, 12, 15.	6, 7, 12, 16.	6, 7, 11, 15, 17.	6, 7, 11, 16, 17.	6, 7, 12, 15.	6, 7, 12, 16.	Aucun	Aucun	6, 7, 11, 16, 17.	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	5L, 7L, 8L.	4L, 5L, 6L, 7L, 8L.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.	6, 7, 11 ou 12, 15 ou 16, 17, 8L, 10L
B2L	6, 7, 11, 15, 17.	6, 7, 11, 16, 17.	6, 7, 12, 15.	6, 7, 12, 16.	6, 7, 11, 15, 17.	6, 7, 11, 16, 17.	6, 7, 12, 15.	6, 7, 12, 16.	13SQ, 14SQ.	Aucun	6, 7, 11, 16, 17.	5L, 7L, 12LSQ.	4L, 5L, 6L, 7L, 12LSQ.	5L, 7L, 8L, 12LSQ.	4L, 5L, 6L, 7L, 8L, 12LSQ.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.	6, 7, 11 ou 12, 15 ou 16, 17, 8L, 10L
B3	11, 15.	11	12, 15.	12.	2, 3, 5, 8, 11, 15.	2, 3, 5, 8, 11.	2, 3, 5, 8, 12, 15.	2, 3, 5, 8, 12.	2, 3, 4, 5, 8, 13, 14.	2, 3, 4, 5, 8, 13SQ.	Aucun	12L.	12L.	8L*, 12L.	8L*, 12L.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.	2, 3, 5, 8, 11 ou 12, 8L*, 10L, 11L, 12L.

À De	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3	L1C	L1	L2C	L2	L3H	L3G	L4H	L4G
L1C	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Aucun	4L, 6L.	8L.	4L, 6L, 8L.	9L.	10L.	8L, 9L, 11L.	8L, 10L, 11L.
L1	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Aucun	Aucun	8L.	8L.	9L.	10L.	8L, 9L, 11L.	8L, 10L, 11L.
L2C	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Aucun	4L, 6L.	Aucun	4L, 6L.	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.
L2	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Aucun	Aucun	Aucun	Aucun	9L.	10L.	9L, 11L.	10L, 11L.
L3H	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	5L, 7L, 8L.	4L, 5L, 6L, 7L, 8L.	Aucun	10L.	8L, 11L.	8L, 10L, 11L.



▼ **M15**

À De	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3	L1C	L1	L2C	L2	L3H	L3G	L4H	L4G
L3G	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	5L, 7L, 8L.	4L, 5L, 6L, 7L, 8L.	9L.	Aucun	8L, 9L, 11L.	8L, 11L.
L4H	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	Aucun	10L.	Aucun	10L.
L4G	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	Tous	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	5L, 7L.	4L, 5L, 6L, 7L.	9L.	Aucun	9L.	Aucun

SQ = dépend de la qualification du système

\*: à l'exclusion des matières relatives aux moteurs à pistons

\*\* : à l'exclusion des matières relatives aux moteurs à turbine

▼ **M5**

*Appendice V*

**Formulaire de demande — Formulaire 19 de l'EASA**

1. Le présent appendice contient un exemple du formulaire utilisé pour demander la licence de maintenance d'aéronefs visée à l'annexe III (partie 66).

▼ **M11**

2. L'autorité compétente de l'État membre ne peut modifier le formulaire 19 de l'AESA que pour y inclure les informations supplémentaires nécessaires pour justifier le cas où les spécifications nationales permettent ou requièrent que la licence de maintenance d'aéronefs délivrée conformément à l'annexe III (partie 66) soit utilisée hors des spécifications du présent règlement.

▼ M5

DEMANDE INITIALE / DEMANDE DE MODIFICATION / DEMANDE DE RENOUVELLEMENT D'UNE LICENCE DE MAINTENANCE D'AÉRONEFS (LMA) "PARTIE 66"	FORMULAIRE 19 DE L'EASA						
IDENTITÉ DU DEMANDEUR:							
Nom: .....							
Adresse: .....							
Tél.: ..... Courriel: .....							
Nationalité: ..... Date et lieu de naissance: .....							
CARACTÉRISTIQUES DE LA LMA "PARTIE 66" (le cas échéant):							
N° de licence: ..... Date de délivrance: .....							
IDENTITÉ DE L'EMPLOYEUR:							
Nom: .....							
Adresse: .....							
Référence de l'agrément de l'organisme de maintenance: .....							
Tél.: ..... Fax: .....							
DEMANDE DE: (cocher les cases correspondantes)							
LMA initiale <input type="checkbox"/>	Modification de LMA <input type="checkbox"/>	Renouvellement de LMA <input type="checkbox"/>					
<b>(Sous-)catégories</b>	<b>A</b>	<b>B1</b>	<b>B2</b>	<b>B2L</b>	<b>B3</b>	<b>C</b>	<b>L (voir ci-après)</b>
Avion à turbine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Avion à moteurs à pistons	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Hélicoptère à turbine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Hélicoptère à moteurs à pistons	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Avionique			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Voir qualifications système ci-dessous		
Avions non pressurisés à moteurs à pistons ayant une MTOM inférieure ou égale à 2 000 kg					<input type="checkbox"/>		
Aéronefs motorisés complexes							<input type="checkbox"/>
Aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes							<input type="checkbox"/>
<b>Qualifications système pour la licence B2L:</b>							
1. vol automatique				<input type="checkbox"/>			
2. instruments				<input type="checkbox"/>			
3. com/nav				<input type="checkbox"/>			
4. surveillance				<input type="checkbox"/>			
5. systèmes de la cellule				<input type="checkbox"/>			
<b>Sous-catégories de la licence L:</b>							
L1C: planeurs composites.							<input type="checkbox"/>
L1: planeurs.							<input type="checkbox"/>
L2C: motoplaneurs composites et avions ELA1 composites							<input type="checkbox"/>
L2: motoplaneurs et avions ELA1							<input type="checkbox"/>
L3H: ballons à air chaud							<input type="checkbox"/>
L3G: ballons à gaz							<input type="checkbox"/>
L4H: dirigeables à air chaud							<input type="checkbox"/>
L4G: dirigeables à gaz ELA2							<input type="checkbox"/>
L5: dirigeables à gaz autres que ELA2							<input type="checkbox"/>
Avalisation de type / Avalisation de qualification / Retrait de limitations (le cas échéant):							
.....							

▼ M5

Je désire faire une demande initiale / demande de modification / demande de renouvellement de LMA "partie 66" comme indiqué et je confirme que les informations contenues dans le présent formulaire étaient correctes à la date de la demande.

Je soussigné confirme:

1. n'être titulaire d'aucune LMA "partie 66" délivrée par un autre État membre;
2. n'avoir demandé aucune LMA "partie 66" dans un autre État membre; et
3. n'avoir jamais eu de LMA "partie 66" délivrée par un autre État membre qui ait été retirée ou suspendue dans aucun autre État membre.

Je confirme également avoir connaissance que toute information incorrecte est susceptible d'empêcher la détention d'une LMA "partie 66".

Signé: ..... Nom: .....

Date: .....

Je désire revendiquer les crédits suivants (le cas échéant):

.....  
 .....  
 .....

Crédits d'expérience dus à la formation visée à la partie 147

.....  
 .....  
 .....

Crédits d'examen dus à un examen équivalent

.....  
 .....  
 .....

Joindre tous les certificats correspondants

Recommandation (le cas échéant): je certifie que le demandeur a satisfait aux spécifications de la partie 66 en ce qui concerne les connaissances et l'expérience nécessaires en matière de maintenance et il est recommandé que l'autorité compétente accorde ou avalsise la LMA "partie 66".

Signé: ..... Nom: .....

Fonction: ..... Date: .....

▼ **M5***Appendice VI***Licence de maintenance d'aéronefs visée à l'annexe III (partie 66) –  
Formulaire 26 de l'EASA**

1. Un exemple de la licence de maintenance d'aéronefs visée à l'annexe III (partie 66) se trouve dans les pages suivantes.
2. Le document doit être imprimé dans la forme standardisée indiquée mais sa taille peut être réduite pour permettre sa création par ordinateur. Lorsque sa taille est réduite, on veillera à laisser un espace disponible suffisant aux endroits où les sceaux et cachets officiels sont requis. Les documents créés par ordinateur ne nécessitent pas d'incorporer toutes les cases lorsque l'une des cases reste blanche, dès lors que le document peut être clairement reconnu comme étant une licence de maintenance d'aéronefs délivrée en application de l'annexe III (partie 66).
3. Le document peut être rempli en anglais ou dans la langue officielle de l'État membre de l'autorité compétente. Dans ce dernier cas, une seconde copie en anglais doit être jointe au document pour tout titulaire de licence qui a besoin d'utiliser la licence hors dudit État membre, afin de garantir la compréhension en vue d'une reconnaissance mutuelle.
4. Chaque titulaire de licence doit posséder un numéro de titulaire de licence unique établi sur la base d'un identifiant national et d'une désignation alphanumérique.
5. L'ordre des pages du document peut être différent de celui de l'exemple et le document ne doit pas nécessairement comporter de lignes de séparation dès lors que les informations contenues sont positionnées de telle sorte que chaque présentation de page puisse être clairement identifiée par rapport au format de l'exemple de licence de maintenance d'aéronefs contenu dans le présent document.
6. Le document est préparé par l'autorité compétente. Toutefois, il peut aussi être préparé par un organisme de maintenance agréé conformément à l'annexe II (partie 145), dans les cas où l'autorité compétente marque son accord et où la préparation a lieu conformément à une procédure établie dans le manuel des spécifications de l'organisme de maintenance visé au point 145.A.70 de l'annexe II (partie 145). Dans tous les cas, l'autorité compétente délivre le document.
7. Toute modification à apporter à une licence de maintenance d'aéronefs existante est préparée par l'autorité compétente. Toutefois, elle peut aussi être préparée par un organisme de maintenance agréé conformément à l'annexe II (partie 145), dans les cas où l'autorité compétente marque son accord et où la préparation a lieu conformément à une procédure établie dans le manuel des spécifications de l'organisme de maintenance visé au point 145.A.70 de l'annexe II (partie 145). Dans tous les cas, l'autorité compétente modifie le document.
8. Le titulaire de la licence de maintenance d'aéronefs la conserve en bon état et veille à ce qu'aucune inscription non autorisée n'y soit portée. Le non-respect de cette règle peut entraîner l'invalidation de la licence ou conduire au retrait de toute prérogative de certification du titulaire. Il peut également donner lieu à des poursuites judiciaires au titre de la législation nationale.
9. La licence de maintenance d'aéronefs délivrée conformément à l'annexe III (partie 66) est reconnue dans tout État membre, et il n'est pas exigé d'échanger le document lorsqu'on travaille dans un autre État membre.
10. L'annexe du formulaire 26 de l'EASA est facultative et ne peut être utilisée que pour y inclure des prérogatives nationales, lorsque de telles prérogatives sont couvertes par le droit national hors du domaine d'application de l'annexe III (partie 66).

**▼ M5**

11. En ce qui concerne la page de qualification de type d'aéronef sur la licence de maintenance d'aéronefs, l'autorité compétente peut décider de ne pas émettre cette page tant qu'il n'y a pas de première qualification de type d'aéronefs à inscrire, et peut devoir émettre plusieurs pages de qualification de type d'aéronef en fonction du nombre de qualifications de type à répertorier.
12. Nonobstant le point 11, chaque page publiée doit suivre le format du présent exemple et comprendre les informations spécifiées pour cette page.
13. La licence de maintenance d'aéronefs doit indiquer clairement que les limitations sont des exclusions des prérogatives de certification. S'il n'y a pas de limitations applicables, la page LIMITATIONS doit porter la mention «Aucune limitation».
14. Si un format pré-imprimé est utilisé pour la délivrance de la licence de maintenance d'aéronefs, toute case de catégorie, sous-catégorie ou qualification de type qui ne comprend pas d'inscription de qualification doit être marquée de sorte à indiquer que la qualification n'est pas détenue.

▼ M5

▶<sup>(1)</sup> I.

**UNION EUROPÉENNE (\*)**

**[ÉTAT]**

**[NOM ET LOGO DE L'AUTORITÉ]**

II.

**Partie 66**

**LICENCE DE MAINTENANCE D'AÉRONEFS**

III.

**Numéro de licence**

**[CODE DE L'ÉTAT MEMBRE].66.[XXXX]**

FORMULAIRE 26 DE L'AESA – Version 6 ◀

IVa. Nom complet du titulaire:

IVb. Date et lieu de naissance:

V. Adresse du titulaire:

VI. Nationalité du titulaire:

VII. Signature du titulaire:

III. Numéro de licence:

VIII. CONDITIONS:

Cette licence doit être signée par le titulaire et être accompagnée d'un document d'identité comportant une photographie du titulaire de la licence.

L'avalisation de toute catégorie sur la ou les pages intitulées uniquement CATÉGORIES "PARTIE 66" ne permet pas au titulaire de délivrer un certificat de remise en service pour un aéronef.

Cette licence, lorsqu'elle est avalisée pour une qualification de type d'aéronef, satisfait au but de l'annexe 1 de l'OACI.

Les prérogatives du titulaire de cette licence sont fixées par le règlement (UE) n° 1321/2014, et en particulier son annexe III (partie 66).

Cette licence demeure valable jusqu'à la date indiquée sur la page «Limitations» à moins qu'elle ne soit suspendue ou retirée avant.

Les prérogatives de cette licence ne peuvent pas être exercées si, sur les deux ans écoulés, le titulaire n'a pas soit eu six mois d'expérience en matière d'entretien conformément aux prérogatives accordées par la licence, soit satisfait aux dispositions relatives à la délivrance des prérogatives concernées.

III. Numéro de licence:

IX. CATÉGORIES "PARTIE 66"»

VALIDITÉ	A	B1	B2	B2L	B3	L	C
Avions à turbine			s.o.		s.o.	s.o.	s.o.
Avions à moteurs à pistons			s.o.		s.o.	s.o.	s.o.
Hélicoptères à turbine			s.o.		s.o.	s.o.	s.o.
Hélicoptères à moteurs à pistons			s.o.		s.o.	s.o.	s.o.
Avionique	s.o.	s.o.			s.o.	s.o.	s.o.
Aéronefs motorisés complexes	s.o.	s.o.	s.o.		s.o.	s.o.	
Aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes	s.o.	s.o.	s.o.		s.o.	s.o.	
Planeurs, motoplaneurs, avions ELA1, ballons et dirigeables	s.o.	s.o.	s.o.		s.o.		s.o.
Avions non pressurisés à moteurs à pistons ayant une MTOM inférieure ou égale à 2 000 kg	s.o.	s.o.	s.o.			s.o.	s.o.

X. Signature du responsable qui délivre la licence et date:

XI. Sceau ou cachet de l'autorité qui délivre la licence:

III. Numéro de licence:

▼ **M5**

XII. QUALIFICATIONS "PARTIE 66"		
Qualification de type d'aéronef/ Qualifications système	Catégorie/Sous-catégorie	Cachet et date
III. Numéro de licence:		

▶ <sup>(1)</sup> XIII. LIMITATIONS "PARTIE 66"
Licence valable jusqu'au:
III. Licence n°: ◀

Annexe du FORMULAIRE 26 DE L'EASA
XIV. PRÉROGATIVES NATIONALES hors du domaine d'application de la partie 66, conformément à [législation nationale] (valable uniquement dans [État membre])
Cachet officiel et date:
III. Numéro de licence:

PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE
---



▼ **M15***Appendice VII***Exigences en matière de connaissances de base pour une licence de maintenance d'aéronefs de catégorie L**

Les définitions des différents niveaux de connaissances requis dans le présent appendice sont identiques à celles énoncées au point 1 de l'appendice I.

## 1. Modularisation

Les modules requis pour chaque sous-catégorie/catégorie de licence d'aéronef sont conformes au tableau suivant. Le cas échéant, les sujets modules sont indiqués par un «X», tandis que «s.o.» signifie que le sujet module est sans objet ou n'est pas requis.

Les exigences en matière de connaissances de base pour la catégorie L5 sont identiques à celles de toute sous-catégorie B1 (comme indiqué à l'appendice I), en plus des autres modules spécifiés dans le tableau.

	Sous-catégories de licence								
	Planeurs composites	Planeurs	Motoplans composites et avions ELA1 composites	Motoplans et avions ELA1	Ballons à air chaud	Ballons à gaz	Dirigeables à air chaud	Dirigeables à gaz ELA2	Dirigeables à gaz au-delà de ELA2
Sujets modules	L1C	L1	L2C	L2	L3H	L3G	L4H	L4G	L5
1L «Connaissances de base»	X	X	X	X	X	X	X	X	s.o.
2L «Facteurs humains»	X	X	X	X	X	X	X	X	s.o.
3L «Législation aéronautique»	X	X	X	X	X	X	X	X	s.o.
4L «Structure en bois et/ou en tubes métalliques recouverte de tissu»	s.o.	X	s.o.	X	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
5L «Structure composite»	X	X	X	X	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
6L «Structure métallique»	s.o.	X	s.o.	X	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
7L «Cellule — Systèmes généraux, mécaniques et électriques»	X	X	X	X	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
8L «Motorisation»	s.o.	s.o.	X	X	s.o.	s.o.	X	X	X (*)
9L «Ballons — ballons à air chaud»	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	X	s.o.	X	s.o.	s.o.
10L «Ballons — ballons à gaz (libre/captif)»	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	X	s.o.	X	X
11L «Dirigeables — Dirigeables à air chaud/à gaz»	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	X	X	X
12L «Radio-Com/émetteurs de localisation d'urgence (ELT)/transpondeur/instruments»	X	X	X	X	s.o.	s.o.	X	X	X

(\*) Seuls les sujets relatifs à la propulsion applicables du module 8L sont requis; ceux-ci dépendent de la sous-catégorie B1 dont provient le demandeur.

▼ **M15**

## MODULE 1L — CONNAISSANCES DE BASE

MODULE 1L — CONNAISSANCES DE BASE	Niveau
1L.1 Mathématiques — Arithmétique — Algèbre — Géométrie	1
1L.2 Physique — Matière — Mécanique — Température	1
1L.3 Électricité — Circuits de courant alternatif et de courant continu	1
1L.4 Aérodynamique/aérostatique	1
1L.5 Sécurité au travail et protection de l'environnement	2

## MODULE 2L — FACTEURS HUMAINS

MODULE 2L — FACTEURS HUMAINS	Niveau
2L.1 Généralités	1
2L.2 Performances et limites humaines	1
2L.3 Psychologie sociale	1
2L.4 Facteurs affectant les performances	1
2L.5 Environnement physique	1
2L.6 Les «douze facteurs humains» et l'atténuation du risque	2

## MODULE 3L — LÉGISLATION AÉRONAUTIQUE

MODULE 3L — LÉGISLATION AÉRONAUTIQUE	Niveau
3L.1 Cadre réglementaire	1
3L.2 Réglementation relative au maintien de la navigabilité	1
3L.3 Réparations et modifications (partie ML)	2
3L.4 Données d'entretien (partie ML)	2
3L.5 Prérogatives de la licence et comment les exercer correctement (partie 66, partie ML)	2

▼ **M15****MODULE 4L — STRUCTURE EN BOIS ET/OU TUBES MÉTALLIQUES  
RECOUVERTE DE TISSU**

MODULE 4L — STRUCTURE EN BOIS ET/OU TUBES MÉTALLIQUES RECOUVERTE DE TISSU	Niveau
4L.1 Cellule – Bois/combinaison de tubes métalliques et de tissu	2
4L.2 Matériaux	2
4L.3 Identification des dommages et des défauts	3
4L.4 Procédures standard de réparation et d'entretien	3

**MODULE 5L — STRUCTURE COMPOSITE**

MODULE 5L — STRUCTURE COMPOSITE	Niveau
5L.1 Cellule – Plastique renforcé à la fibre de verre (FRP)	2
5L.2 Matériaux	2
5L.3 Identification des dommages et des défauts	3
5L.4 Procédures standard de réparation et d'entretien	3

**MODULE 6L — STRUCTURE MÉTALLIQUE**

MODULE 6L — STRUCTURE MÉTALLIQUE	Niveau
6L.1 Cellule métallique	2
6L.2 Matériaux	2
6L.3 Identification des dommages et des défauts	3
6L.4 Procédures standard de réparation et d'entretien	3

**MODULE 7L — CELLULE — SYSTÈMES GÉNÉRAUX, MÉCANIQUES ET  
ÉLECTRIQUES**

MODULE 7L — CELLULE — SYSTÈMES GÉNÉRAUX, MÉCANIQUES ET ÉLECTRIQUES	Niveau
7L.1 Théorie du vol — planeurs et avions	1
7L.2 Structure de la cellule — planeurs et avions	1
7L.3 Conditionnement d'air (ATA 21)	1
7L.4 Alimentation électrique, câbles et connecteurs (ATA 24)	2
7L.5 Équipements et aménagements (ATA 25)	2
7L.6 Systèmes de protection contre l'incendie et autres systèmes de sécurité (ATA 26)	2
7L.7 Commandes de vol (ATA 27)	3
7L.8 Systèmes de carburant (ATA 28)	2

▼ **M15**

MODULE 7L — CELLULE — SYSTÈMES GÉNÉRAUX, MÉCANIQUES ET ÉLECTRIQUES	Niveau
7L.9 Génération hydraulique (ATA 29)	2
7L.10 Protection contre le givrage et la pluie (ATA 30)	1
7L.11 Train d'atterrissage (ATA 32)	2
7L.12 Éclairages (ATA 33)	2
7L.13 Oxygène (ATA 35)	2
7L.14 Pneumatique/dépression (ATA 36)	2
7L.15 Ballast d'eau (ATA 41)	2
7L.16 Fixations	2
7L.17 Tuyauterie, tuyaux souples et connecteurs	2
7L.18 Ressorts	2
7L.19 Roulements	2
7L.20 Transmissions	2
7L.21 Câbles de commande	2
7L.22 Jeux et tolérances	2
7L.23 Masse et centrage des aéronefs	2
7L.24 Opérations et outils d'atelier	2
7L.25 Techniques de démontage, d'inspection, de réparation et de montage	2
7L.26 Événements anormaux	2
7L.27 Procédures de maintenance	2

## MODULE 8L — MOTORISATION

MODULE 8L — MOTORISATION	Piston	Turbine	Électrique	Niveau
8L.1 Principes essentiels moteur	X	X	X	2
8L.2 Principes essentiels et performances des moteurs à pistons	X			2
8L.3 Construction des moteurs à pistons	X			2
8L.4 Système de carburant moteur à pistons (non électronique)	X			2
8L.5 Circuit de démarrage et d'allumage	X			2
8L.6 Circuit d'admission, d'échappement et de refroidissement par air	X			2
8L.7 Suralimentation/turbocompression	X			2
8L.8 Systèmes de lubrification des moteurs à pistons	X			2

▼ **M15**

MODULE 8L — MOTORISATION	Piston	Turbine	Électrique	Niveau
8L.9 Systèmes de signalisation du moteur	X	X	X	2
8L.10 Moteurs électriques d'aéronefs			X	2
8L.11 Principes essentiels et performances des moteurs à turbine		X		2
8L.12 Admission et compresseur		X		2
8L.13 Chambre de combustion, circuit de démarrage et d'allumage		X		2
8L.14 Section turbine et échappement		X		2
8L.15 Autres composants et systèmes de moteurs à turbine		X		2
8L.16 Surveillance moteur à turbine et fonctionnement au sol		X		2
8L.17 Hélice	X	X	X	2
8L.18 Commande électronique numérique de moteur pleine autorité (FADEC)	X	X	X	2
8L.19 Lubrifiants et carburants	X	X	X	2
8L.20 Montage du moteur et de l'hélice	X	X	X	2
8L.21 Surveillance moteur et fonctionnement au sol	X	X	X	2
8L.22 Stockage et conservation du moteur/des hélices	X	X	X	2

## MODULE 9L — BALLONS — BALLONS À AIR CHAUD

MODULE 9L — BALLONS — BALLONS À AIR CHAUD	Niveau
9L.1 Théorie du vol — ballons à air chaud	1
9L.2 Cellule générale des ballons à air chaud	2
9L.3 Enveloppe	3
9L.4 Système de brûleur/brûleur	3
9L.5 Nacelle et suspension de nacelle (y compris dispositifs de substitution)	3
9L.6 Instruments	2
9L.7 Équipements	2
9L.8 Manutention et stockage du ballon à air chaud	2
9L.9 Techniques de démontage, d'inspection, de réparation et de montage	3

## MODULE 10L — BALLONS — BALLONS À GAZ (LIBRE/CAPTIF)

MODULE 10L — BALLONS — BALLONS À GAZ (LIBRE/CAPTIF)	Niveau
10L.1 Théorie du vol — ballons à gaz	1
10L.2 Cellule générale des ballons à gaz	2

▼ **M15**

MODULE 10L — BALLONS — BALLONS À GAZ (LIBRE/CAPTIF)	Niveau
10L.3 Enveloppe	3
10L.4 Filet	3
10L.5 Soupapes, parachutes et autres systèmes connexes	3
10L.6 Cercle de charge	3
10L.7 Nacelle (y compris dispositifs de substitution)	3
10L.8 Cordes et lignes	3
10L.9 Instruments	2
10L.10 Systèmes de ballon à gaz captif (TGB)	3
10L.11 Équipements	2
10L.12 Manutention et stockage du ballon à gaz	2
10L.13 Techniques de démontage, d'inspection, de réparation et de montage	3

## MODULE 11L — DIRIGEABLES — DIRIGEABLES À AIR CHAUD/GAZ

MODULE 11L — DIRIGEABLES — DIRIGEABLES À AIR CHAUD/GAZ	Niveau
11L.1 Théorie du vol et commande des dirigeables	2
11L.2 Structure de la cellule d'un dirigeable — Concepts généraux	2
11L.3 Enveloppe du dirigeable	2
11L.4 Nacelle	3
11L.5 Commandes de vol du dirigeable (ATA 27/55)	3
11L.6 Génération électrique (ATA 24)	3
11L.7 Éclairages (ATA 33)	2
11L.8 Protection contre le givrage et la pluie	3
11L.9 Systèmes de carburant (ATA 28)	2
11L.10 Moteur et hélices dans les dirigeables	2
11L.11 Manutention et stockage des dirigeables	2
11L.12 Techniques de démontage, d'inspection, de réparation et de montage	2

## MODULE 12L — RADIO-COM/ÉMETTEURS DE LOCALISATION D'URGENCE (ELT)/TRANSPONDEUR/INSTRUMENTS

MODULE 12L — RADIO-COM/ÉMETTEURS DE LOCALISATION D'URGENCE (ELT)/TRANSPONDEUR/INSTRUMENTS	Niveau
12L.1 Radio-Com/émetteur de localisation d'urgence	2
12L.2 Transpondeur et FLARM	2
12L.3 Instruments	2
12L.4 Équipements d'essai général avionique	1

**▼ M5***Appendice VIII***Norme de l'examen de base pour la licence de maintenance d'aéronefs de catégorie L**

- (a) La base de normalisation pour les examens relatifs aux exigences en matière de connaissances de base visées à l'appendice VII est la suivante:
- i) tous les examens doivent être réalisés sous la forme de questionnaire à choix multiple comme indiqué au point ii). Les réponses incorrectes doivent sembler toutes plausibles pour une personne ignorant le sujet. Toutes les réponses possibles devraient être clairement en rapport avec la question et présenter un vocabulaire, une construction grammaticale et une longueur similaires. Dans les questions portant sur des nombres, les réponses incorrectes devraient correspondre à des erreurs procédurales telles que des corrections appliquées dans le mauvais ordre ou des conversions d'unités erronées: il ne doit pas s'agir de simples nombres choisis au hasard;
  - ii) chaque question à choix multiple doit avoir trois réponses possibles parmi lesquelles une seule doit être la réponse correcte, et le candidat doit disposer d'un temps par module qui est basé sur une moyenne nominale de 75 secondes par question;
  - iii) la note de réussite pour chaque module est de 75 %;
  - iv) il ne doit pas être fait usage de pénalités (retraits de points pour les questions auxquelles le candidat a mal répondu);
  - v) le niveau de connaissances requis dans les questions doit être proportionné au niveau de la technologie de la catégorie d'aéronef;

**▼ M15**

- vi) un module non réussi ne peut pas être repassé pendant au moins 90 jours suivant la date de l'examen du module non réussi;
  - vii) le nombre maximal de tentatives pour chaque examen est de trois sur une période de 12 mois.
- b) Le nombre de questions par module est le suivant:
- i) MODULE 1L «CONNAISSANCES DE BASE»: 20 questions.  
Temps alloué: 25 minutes;
  - ii) MODULE 2L «FACTEURS HUMAINS»: 20 questions.  
Temps alloué: 25 minutes;
  - iii) MODULE 3L «LÉGISLATION AÉRONAUTIQUE»: 28 questions.  
Temps alloué: 35 minutes;
  - iv) MODULE 4L «STRUCTURES EN BOIS ET/OU TUBES MÉTALLIQUES RECOUVERTE DE TISSU»: 40 questions.  
Temps alloué: 50 minutes;
  - v) MODULE 5L «STRUCTURE COMPOSITE»: 32 questions.  
Temps alloué: 40 minutes;
  - vi) MODULE 6L «STRUCTURE MÉTALLIQUE»: 32 questions.  
Temps alloué: 40 minutes;

▼ **M15**

- vii) MODULE 7L «CELLULE — SYSTÈMES GÉNÉRAUX, MÉCANIQUES ET ÉLECTRIQUES»: 60 questions.

Temps alloué: 75 minutes;

- viii) MODULE 8L «MOTORISATION»: 64 questions.

Temps alloué: 80 minutes;

- ix) MODULE 9L «BALLONS — BALLONS À AIR CHAUD»: 36 questions.

Temps alloué: 45 minutes;

- x) MODULE 10L «BALLONS — BALLONS À GAZ (LIBRE/CAPTIF)»: 44 questions.

Temps alloué: 55 minutes;

- xi) MODULE 11L «DIRIGEABLES — DIRIGEABLES À AIR CHAUD/ GAZ»: 40 questions.

Temps alloué: 50 minutes;

- xii) MODULE 12L «RADIO-COM/ÉMETTEURS DE LOCALISATION D'URGENCE (ELT)/TRANSPONDEUR/INSTRUMENTS»: 20 questions.

Temps alloué: 25 minutes.



▼ **M15***Appendice IX***Méthode d'évaluation des formations multimédias**

1. Le présent appendice a pour objet d'établir les exigences relatives à l'évaluation et à l'approbation par une autorité compétente de tout cours incluant une formation multimédia conformément au point 66.B.135.

Le présent appendice peut être utilisé pour l'évaluation d'autres cours de formation si l'autorité compétente décide que la méthode d'évaluation définie dans le présent appendice est appropriée pour ces autres cours.

L'évaluation doit être effectuée par l'autorité compétente au regard de tous les critères énoncés dans le tableau A, regroupés en quatre catégories de a) à d). L'autorité compétente doit identifier clairement dans le tableau le produit de formation multimédia évalué ainsi que ses versions de production et de mise à jour.

2. L'autorité compétente qui procède à l'évaluation doit se mettre dans la position de l'étudiant ou de l'utilisateur final et évaluer chaque critère figurant dans le tableau A individuellement sur une échelle de notation de 1 à 5, comme suit:

- 1: Pas acceptable. Ne remplit pas les critères requis.
- 2: Partiellement acceptable, mais des améliorations sont nécessaires pour satisfaire aux critères requis.
- 3: Acceptable. Répond aux critères requis.
- 4: Bon. Répond aux critères requis et comporte des améliorations.
- 5: Excellent. Excède les critères requis.

3. Si un ou plusieurs des critères obtiennent une note inférieure à 3, un autre procédé d'apprentissage doit être demandé par l'autorité compétente afin d'améliorer l'adéquation du produit à un niveau acceptable.

4. Après avoir noté chacun des critères individuels énumérés dans le tableau A, l'autorité compétente doit utiliser l'échelle de notation combinée suivante pour déterminer le niveau global d'adéquation pour chaque ressource d'apprentissage de la formation multimédia:

- 100–80: excellente ressource d'apprentissage. Elle offre différentes fonctionnalités et répond aux critères d'adéquation requis.
- 79–60: la ressource d'apprentissage répond aux critères d'adéquation requis.
- 59–40: la ressource d'apprentissage ne permet pas une utilisation pédagogique suffisamment valable. Elle ne peut être utilisée que pour la formation «informelle».
- 39–20: la ressource d'apprentissage est inférieure à la moyenne. Elle ne répond pas à plusieurs critères d'adéquation requis.

Avant d'approuver le produit, l'autorité compétente doit vérifier que la note finale de la formation multimédia est égale ou supérieure à 60 et qu'aucun critère individuel n'a obtenu une note inférieure à 3.

Tableau A: évaluation de la formation multimédia

▼ **M15**

Tableau d'évaluation de la formation multimédia		
Identification du produit:		
Nom:	Version:	
		SCORE (1-5)
<b>Catégorie a) «qualité scientifique»</b>		
Fiabilité de l'information	1. Les informations sont fiables.	
Pertinence de l'information	2. Les informations sont pertinentes.	
<b>Catégorie b) «qualité pédagogique»</b>		
Formulation/construction pédagogique	3. La qualité de la simplification de la ressource est adéquate.	
	4. La ressource éducative présente un nombre approprié de synthèses et de résumés.	
	5. La ressource est structurée clairement (résumés, plans).	
	6. La structure promeut son utilisation dans le contexte pédagogique.	
Stratégies pédagogiques	7. Les objectifs d'apprentissage sont spécifiés.	
	8. La ressource encourage la promotion de l'apprentissage.	
	9. La ressource crée une interaction entre l'étudiant et l'enseignant.	
	10. L'engagement actif de l'étudiant est encouragé.	
	11. Un apprentissage centré sur l'étudiant est mis en place.	
	12. Des tâches de résolution de problèmes stimulent l'apprentissage.	
	13. La ressource permet la communication entre les étudiants.	
	14. L'étudiant est en mesure de voir ses progrès en matière d'apprentissage.	
Méthodes d'évaluation de l'étudiant	15. La ressource prévoit une procédure d'autoévaluation.	
<b>Catégorie c) «qualité didactique»</b>		
Activités d'apprentissage	16. Le contenu fait référence à des situations réelles auxquelles l'étudiant pourrait être confronté dans un environnement réel de maintenance.	
Contenu de l'apprentissage	17. Le contenu est adéquat pour atteindre les objectifs d'apprentissage.	

▼ **M15**

Tableau d'évaluation de la formation multimédia		
Identification du produit:		
Nom:	Version:	
		SCORE (1-5)
<b>Catégorie d) «qualité technique»</b>		
Conception	18. Le contenu et l'organisation de la ressource d'apprentissage se caractérisent par une utilisation appropriée des couleurs, de l'interactivité, de la qualité graphique, des animations et des illustrations.	
Navigation	19. Les méthodes de navigation sont claires, cohérentes et intuitives.	
Aspects technologiques	20. Les techniques multimédias favorisent le transfert d'informations.	
Note finale:		

*Remarques:*

Les éléments suivants doivent être pris en compte par l'autorité compétente lors de l'évaluation de la formation multimédia au regard des critères individuels énumérés dans le tableau A:

**Catégories:****a) Qualité scientifique**

Les informations contenues dans la ressource multimédia doivent présenter deux caractéristiques:

- i. *Fiabilité: les informations sont fiables, actuelles et relativement exemptes d'erreurs. Les informations sont conformes aux exigences réglementaires en vigueur.*
- ii. *Pertinence: les informations sont pertinentes au regard des objectifs d'apprentissage définis pour le cours. Elles aident l'étudiant à atteindre les objectifs d'apprentissage.*

**b) Qualité pédagogique**

La formation multimédia met l'accent sur les activités qui favorisent le développement des connaissances et des compétences requises.

Pour chaque produit, les principaux critères sont liés à trois aspects:

- i. *Formulation/construction pédagogique: elle se caractérise par la qualité de la simplification, la présence de résumés ainsi que l'utilisation de diagrammes, de figures, d'animations et d'illustrations. Elle évalue si la structure de la ressource d'apprentissage favorise son utilisation dans un contexte pédagogique. Il est fait référence à la facilité d'orientation (résumé, plan de cours), à la présence d'interactions appropriées, à la facilité d'utilisation (retour, suivant, zone de défilement, etc.) et à la présence de ressources de communication (questions et réponses, FAQ, forum, etc.).*
- ii. *Stratégies pédagogiques: les styles d'enseignement et d'apprentissage devraient être fondés sur des approches d'enseignement actives afin de créer des situations significatives liées aux objectifs d'apprentissage et à la motivation de l'apprenant.*
- iii. *Méthodes d'évaluation de l'étudiant: des méthodes sont mises en œuvre pour mesurer la réalisation des objectifs d'apprentissage.*

**▼ M15****c) Qualité didactique**

- i. Activités d'apprentissage: *le contenu fait référence à des situations réelles auxquelles l'étudiant pourrait être confronté dans un environnement réel de maintenance.*
- ii. Contenu d'apprentissage: *le contenu est adéquat pour atteindre les objectifs d'apprentissage.*

**d) Qualité technique**

Cette section évalue la conception, la navigation et les aspects technologiques des ressources d'apprentissage:

- i. Conception: *le contenu et l'organisation de la ressource d'apprentissage doivent promouvoir une utilisation appropriée des couleurs, de l'interactivité, de la qualité graphique des images sélectionnées, des animations et des illustrations.*
- ii. Navigation: *lorsqu'il navigue, l'étudiant devrait être en mesure de trouver un plan, un indice ou une table des matières détaillée. Les choix suggérés ou les lignes directrices doivent être clairs et les regroupements au sein des menus doivent être cohérents.*
- iii. Aspects technologiques: *les techniques multimédias visent à combiner et à exploiter les capacités de toute nouvelle technologie dans le domaine de l'éducation afin d'améliorer le transfert de connaissances. Par conséquent, le système doit favoriser l'utilisation d'animations, de simulations ou de tout autre élément interactif.*

**▼B***ANNEXE IV***(Partie 147)**

## TABLE DES MATIÈRES

**147.1**

## SECTION A — EXIGENCES TECHNIQUES

## SOUS-PARTIE A — GÉNÉRALITÉS

147.A.05 Champ d'application

147.A.10 Généralités

147.A.15 Demande

## SOUS-PARTIE B — CONDITIONS RELATIVES À L'ORGANISME

147.A.100 Conditions relatives aux installations

147.A.105 Conditions relatives au personnel

147.A.110 Dossiers des instructeurs, examinateurs et contrôleurs

147.A.115 Équipements d'instruction

147.A.120 Documents de formation aux activités d'entretien

147.A.125 Dossiers

147.A.130 Procédures de formation et système de qualité

147.A.135 Examens

147.A.140 Spécifications de l'organisme de formation d'entretien

147.A.145 Prérogatives de l'organisme de formation à la maintenance

147.A.150 Modifications concernant l'organisme de formation à la maintenance

147.A.155 Maintien de la validité

147.A.160 Constatations

## SOUS-PARTIE C — FORMATION DE BASE AGRÉÉE

147.A.200 Formation de base agréée

147.A.205 Examens théoriques de base

147.A.210 Contrôle de la formation pratique de base

## SOUS-PARTIE D — FORMATION AUX TYPES/TÂCHES D'AÉRONEF

147.A.300 Formation aux types/tâches d'aéronef

**▼M15**

147.A.305 Évaluation de types d'aéronef et évaluation des tâches

**▼B****SECTION B — PROCÉDURES POUR LES AUTORITÉS COMPÉTENTES****SOUS-PARTIE A — GÉNÉRALITÉS**

147.B.05 Champ d'application

147.B.10 Autorité compétente

147.B.20 Archivage

147.B.25 Dérogations

**SOUS-PARTIE B — DÉLIVRANCE D'UN AGRÉMENT**

147.B.110 Procédure d'agrément et modifications de l'agrément

147.B.120 Procédure de maintien de la validité

147.B.125 Certificat d'agrément d'organisme de formation à la maintenance

147.B.130 Constatations

**SOUS-PARTIE C — RETRAIT, SUSPENSION ET LIMITATION DE L'AGRÉMENT D'ORGANISME DE FORMATION À LA MAINTENANCE**

147.B.200 Retrait, suspension et limitation de l'agrément d'organisme de formation à la maintenance

Appendice I — Durée de la formation de base

Appendice II — Agrément d'organisme de formation de maintenance (formulaire 11 de l'AESA)

Appendice III — Certificats de reconnaissance visés à l'annexe IV (partie 147) — Formulaire 148 et 149 de l'EASA

**147.1**

Aux fins de la présente partie, l'autorité compétente est:

1. pour les organismes dont le principal établissement se situe sur le territoire d'un État membre, l'autorité désignée par cet État membre;
2. pour les organismes dont le principal établissement se situe dans un pays tiers, l'Agence.

*SECTION A***EXIGENCES TECHNIQUES****SOUS-PARTIE A***GÉNÉRALITÉS***147.A.05 Champ d'application**

La présente section fixe les dispositions applicables aux organismes désirant obtenir un agrément en vue de dispenser une formation et des examens tel que spécifié dans l'annexe III (partie 66).

**147.A.10 Généralités**

Un organisme de formation est un organisme ou une partie d'organisme enregistré en tant que personne morale.

**▼ B****147.A.15 Demande**

- a) Une demande d'agrément ou de modification d'un agrément existant est effectuée sur un formulaire et selon la procédure établis par l'autorité compétente.
- b) Une demande d'agrément ou de modification d'un agrément doit inclure les informations suivantes:
  - 1) le nom et l'adresse enregistrés du demandeur;
  - 2) l'adresse de l'organisme nécessitant l'agrément ou la modification de l'agrément;
  - 3) l'étendue prévue de l'agrément ou de la modification de l'étendue de l'agrément;
  - 4) le nom et la signature du dirigeant responsable;
  - 5) la date de la demande.

**SOUS-PARTIE B***CONDITIONS RELATIVES À L'ORGANISME***147.A.100 Conditions relatives aux installations**

- a) La taille et la structure des installations doivent assurer une protection contre les intempéries adaptée aux conditions climatiques dominantes et permettre le bon déroulement de toute activité de formation ou d'examen à tout moment.

**▼ M15**

- b) Des locaux appropriés entièrement fermés et à l'écart des autres installations doivent être prévus pour dispenser la formation théorique et assurer les sessions d'examen théorique.

**▼ B**

- c) Les locaux visés au point b) doivent être entretenus de telle façon que les stagiaires puissent se concentrer sur leurs études ou sur leurs examens sans être distraits ni souffrir du manque de confort.
- d) En cas de formation de base, des ateliers de formation de base et/ou des installations d'entretien, situés à l'écart des salles de cours, doivent être mis à la disposition des stagiaires pour l'instruction pratique inhérente à la formation prévue. Cependant, si l'organisme ne peut pas fournir ces locaux, des arrangements peuvent être passés avec un autre organisme pour fournir ces ateliers et/ou installations d'entretien; dans ce cas, un accord écrit doit être signé avec cet organisme précisant les conditions d'accès et d'utilisation de ces locaux. L'autorité compétente doit avoir accès à un tel organisme et l'accord écrit doit spécifier les conditions de cet accès.
- e) En cas de formation aux types/tâches d'aéronefs, un accès aux installations adéquates abritant des exemplaires de type d'aéronef tels que spécifiés au point 147.A.115 d) doit être prévu.

**▼ M15**

- f) Le nombre maximum d'étudiants suivant une formation pratique pendant un cours de formation ne doit pas dépasser 15 par instructeur ou évaluateur.

**▼ B**

- g) Des bureaux doivent être mis à la disposition des instructeurs, des examinateurs et des contrôleurs de formation pratique pour qu'ils puissent exercer leurs activités sans être distraits ni souffrir du manque de confort.

**▼ M15**

- h) Des locaux d'archivage sécurisés doivent être prévus pour la conservation des épreuves d'examen et des dossiers de formation. Les locaux d'archivage doivent permettre de conserver les documents en bon état pendant toute la période d'archivage préconisée au point 147.A.125. Les locaux d'archivage et les bureaux peuvent constituer une seule et même pièce sous réserve que les critères de confidentialité soient adaptés.

**▼ B**

- i) Une bibliothèque contenant toute la documentation technique relative au domaine et au niveau de formation doit être mise à la disposition des stagiaires.

**▼ M15**

- j) Par dérogation aux points a) à d) et au point f), dans le cas d'un enseignement à distance effectué en un lieu où l'organisme approuvé en vertu de la présente annexe n'a aucun contrôle sur l'environnement dans lequel se trouve l'étudiant, l'organisme approuvé au titre de la présente annexe doit informer l'étudiant et le sensibiliser à l'adéquation de son lieu d'apprentissage. Cette dérogation ne s'applique qu'à l'apprentissage à distance et non à l'examen et/ou à l'évaluation correspondants.

**▼ B****147.A.105 Conditions relatives au personnel**

- a) L'organisme doit nommer un dirigeant responsable qui détient les pouvoirs pour garantir que tous les engagements en matière de formation peuvent être financés et effectués selon les normes requises par la présente partie.
- b) Une personne ou un groupe de personnes doit être nommé(e); il lui incombera, entre autres, de s'assurer que l'organisme chargé de la formation à la maintenance agréé respecte les dispositions de la présente partie. Cette personne ou ce groupe de personnes doit rendre compte au dirigeant responsable. Le responsable ou une personne du groupe peut également endosser le titre de dirigeant responsable sous réserve qu'il satisfasse aux exigences relatives au dirigeant responsable telles que définies au point a).

**▼ M15**

- c) L'organisme chargé de la formation à la maintenance doit employer suffisamment de personnel pour planifier et dispenser la formation théorique et pratique, et pour organiser les examens théoriques et les contrôles de formation pratique conformément à l'agrément.

**▼ B**

- d) Par dérogation au point c), lorsqu'un autre organisme est utilisé pour dispenser une formation pratique et des contrôles, le personnel de cet autre organisme peut être désigné pour effectuer la formation pratique et les contrôles.
- e) Toute personne peut exercer une combinaison des rôles d'instructeur, d'examineur et contrôleur sous réserve de se conformer au point f).



**▼ B**

- f) L'expérience et les qualifications des instructeurs, des examinateurs chargés des examens théoriques et des contrôleurs de formation pratique doivent répondre à des critères publiés ou à une procédure et une norme entérinées par l'autorité compétente.
- g) Les examinateurs chargés des examens théoriques et les contrôleurs de formation pratique doivent être mentionnés dans les spécifications de l'organisme pour être habilités.
- h) Les instructeurs et les examinateurs chargés des examens théoriques doivent suivre une formation d'actualisation au moins tous les deux ans, relative aux nouvelles technologies, aux aptitudes pratiques, aux facteurs humains et aux techniques de formation modernes et appropriée aux connaissances dispensées ou étudiées.

**147.A.110 Dossiers des instructeurs, examinateurs et contrôleurs**

- a) L'organisme doit tenir à jour les dossiers des instructeurs, des examinateurs chargés des examens théoriques et des contrôleurs de formation pratique. Ces dossiers doivent faire état de l'expérience et de la qualification, de l'historique de la formation et de toute autre formation suivie.
- b) Les compétences des instructeurs, des examinateurs chargés des examens théoriques et des contrôleurs de formation pratique doivent être établies.

**147.A.115 Équipements d'instruction****▼ M15**

- a) Chaque classe doit être dotée d'équipements de présentation appropriés qui garantissent que les étudiants peuvent facilement lire les textes, schémas, diagrammes de présentation et figures, quel que soit leur emplacement dans la pièce.

Pour les environnements de formation virtuels, le contenu de la formation doit être conçu de manière à aider les étudiants à comprendre les matières spécifiques et à leur permettre de lire facilement les textes de présentation, les schémas, les diagrammes et les figures.

L'équipement de présentation peut inclure des simulateurs de maintenance (MSTD) représentatifs pour aider les étudiants à comprendre les matières spécifiques si ces simulateurs sont jugés utiles à cette fin.

**▼ B**

- b) Les ateliers de formation de base et/ou les installations d'entretien tels que spécifiés au point 147.A.100(d) doivent être dotés de tous les outillages et instruments nécessaires pour effectuer les travaux entrant dans le cadre de la formation.
- c) Les ateliers de formation de base et/ou les installations d'entretien tels que spécifiés au point 147.A.100(d) doivent être dotés d'un éventail approprié d'aéronefs, de moteurs, de pièces d'aéronef et d'avionique.

**▼ M15**

- d) L'organisme de formation au type d'aéronef tel que spécifié au point 147.A.100 e) doit avoir accès au type d'aéronef approprié. Des simulateurs de maintenance peuvent être utilisés lorsque ces simulateurs garantissent des normes de formation appropriées.

**▼ B****147.A.120 Documents de formation aux activités d'entretien**

- a) Les documents de formation aux activités d'entretien doivent être fournis aux stagiaires et couvrir selon le cas:
  - 1. le programme théorique de base spécifié dans l'annexe III (partie 66) en ce qui concerne la catégorie ou la sous-catégorie de licence de maintenance aéronef et,
  - 2. le contenu de la formation de type requis par l'annexe III (partie 66) en ce qui concerne le type d'aéronef concerné et la catégorie ou la sous-catégorie de licence de maintenance aéronef.
- b) Les stagiaires doivent avoir accès aux exemplaires de documents d'entretien et d'information technique présents dans la bibliothèque tel que spécifié au point 147.A.100(i).

**▼ M15**

- c) L'accès au matériel de formation à la maintenance pertinent pour les cours de formation de base ou de type peut être fourni sur support papier ou par voie électronique, à condition que l'étudiant dispose des moyens appropriés pour accéder à ce matériel à tout moment pendant toute la durée du cours.

**▼ B****147.A.125 Dossiers**

L'organisme doit conserver tous les dossiers de formation, d'examen et de contrôle des élèves pendant *une durée illimitée*.

**147.A.130 Procédures de formation et système de qualité**

- a) L'organisme doit mettre au point des procédures agréées par l'autorité compétente pour garantir des normes de formation satisfaisantes et le respect des dispositions pertinentes de la présente partie.
- b) L'organisme doit mettre au point un système de qualité incluant:
  - 1. une fonction d'audit indépendante afin de contrôler les normes de formation, l'intégrité des examens théoriques et des contrôles de formation pratique, la conformité et l'adéquation des procédures;
  - 2. un système de retour d'information des constatations de l'audit vers la ou les personnes et, en dernier ressort, vers le dirigeant responsable mentionnés au point 147.A.105(a) afin de garantir l'application d'éventuelles actions correctives.

**147.A.135 Examens**

- a) Le personnel examinateur doit préserver la confidentialité de toutes les questions.
- b) Lors des examens, tout stagiaire surpris en train de tricher ou en possession de documents ayant trait à la matière contrôlée mais distincts des épreuves et des documents associés autorisés, doit être éliminé et ne pourra prendre part à des examens pendant une durée minimale de douze mois à compter de la date de l'incident. L'autorité compétente doit être tenue informée de ce type d'incident ainsi que des détails de l'enquête dans un délai d'un mois civil.

**▼ B**

- c) Lors des examens, tout examinateur surpris en train de communiquer des réponses à un stagiaire doit être déchu de sa fonction d'examinateur tandis que l'examen sera déclaré nul. L'autorité compétente doit être tenue informée de ce type d'incident dans un délai d'un mois civil.

**▼ M15**

- d) L'examen doit être effectué dans un environnement contrôlé par un organisme de formation agréé en vertu de la présente annexe et décrit dans le manuel des spécifications de l'organisme de formation à la maintenance.

Aux fins de l'examen, on entend par «environnement contrôlé» un environnement dans lequel les éléments suivants peuvent être établis et vérifiés: a) l'identité des étudiants; b) le bon déroulement de la procédure d'examen; c) l'intégrité de l'examen et d) la sécurité du matériel d'examen.

**▼ B****147.A.140 Spécifications de l'organisme de formation d'entretien**

- a) L'organisme doit fournir des spécifications d'utilisation décrivant l'organisme et ses procédures et contenant les informations suivantes:
1. une déclaration signée par le dirigeant responsable attestant que les spécifications de l'organisme chargé de la formation à la maintenance et que tous les manuels y afférents définissent la conformité de l'organisme à la présente partie et que l'organisme s'y conformera à tout moment;
  2. les titres et noms des personnes nommées conformément au point 147.A.105(b);
  3. les tâches et les responsabilités des personnes mentionnées au point 2, y compris les sujets qu'ils peuvent directement traiter avec l'autorité compétente au nom de l'organisme chargé de la formation à la maintenance;
  4. un organigramme de l'organisme chargé de la formation à la maintenance montrant les chaînes de responsabilités des personnes mentionnées au point a) 2;
  5. une liste des instructeurs, des examinateurs chargés des examens théoriques et des contrôleurs;
  6. une description générale des locaux dédiés à la formation et aux examens situés à chaque adresse mentionnée sur le certificat d'agrément de l'organisme chargé de la formation à la maintenance, et, le cas échéant, toute autre adresse, tel que cela est requis par le point 147.A.145(b);
  7. une liste des cours de formation à la maintenance qui constituent la condition de l'agrément;
  8. la procédure de modification du manuel de spécifications de l'organisme chargé de la formation à la maintenance;
  9. les procédures de l'organisme chargé de la formation à la maintenance tel que cela est requis par le point 147.A.130(a);
  10. la procédure de contrôle de l'organisme chargé de la formation à la maintenance tel que cela est requis par le point 147.A.145(c), lorsqu'il est habilité à dispenser la formation, les examens et les évaluations dans des locaux autres que ceux spécifiés au point 147.A.145(b);

**▼ B**

11. une liste des locaux conformément au point 147.A.145(b);
  12. le cas échéant, la liste des organismes relevant du point 147.A.145(d).
- b) Les spécifications de l'organisme chargé de la formation à la maintenance et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par l'autorité compétente.
  - c) Nonobstant le point b), des amendements mineurs aux spécifications peuvent être agréés par une procédure (ci-après nommé agrément indirect).

**147.A.145 Privilèges de l'organisme chargé de la formation à la maintenance****▼ M5**

- a) L'organisme chargé de la formation à la maintenance peut effectuer les tâches énumérées ci-après si celles-ci sont admises par les spécifications de l'organisme chargé de la formation à la maintenance et conformes à celles-ci:
  - i) le cours de formation de base selon le programme de l'annexe III (partie 66), ou une partie de celui-ci;
  - ii) le cours de formation aux types/tâches d'aéronef conformément à l'annexe III (partie 66);
  - iii) l'examen des élèves qui ont suivi le cours de formation base ou le cours de formation au type d'aéronef auprès de l'organisme chargé de la formation à la maintenance;
  - iv) l'examen des élèves qui n'ont pas suivi le cours de formation au type d'aéronef auprès de l'organisme de formation à la maintenance;
  - v) l'examen des élèves qui n'ont pas suivi le cours de formation de base auprès de l'organisme de formation à la maintenance, pour autant:
    - 1) que l'examen se déroule dans un des lieux indiqués sur le certificat d'agrément, ou
    - 2) que, s'il est effectué dans des lieux qui ne sont pas indiqués sur le certificat d'agrément, dans les limites prévues par les points b) et c),
      - soit l'examen est assuré au moyen d'une banque centrale européenne de questions (ECQB),
      - soit, en l'absence d'ECQB, l'autorité compétente sélectionne les questions utilisées pour l'examen;
- vi) la délivrance des certificats conformément à l'appendice III à l'issue du suivi satisfaisant de la formation de base agréée ou de la formation au type d'aéronef et de la réussite aux examens y afférents agréés et spécifiés dans les points a) i, a) ii, a) iii, a) iv et a) v, selon le cas.

**▼ M15**

- b) La formation théorique, les examens théoriques; la formation pratique et les contrôles de formation pratique ne peuvent être réalisés que dans les lieux identifiés sur le certificat d'agrément ou dans tout autre endroit mentionné dans le manuel des spécifications de l'organisme de formation à la maintenance.

**▼ B**

- c) Par dérogation au point b), l'organisme chargé de la formation à la maintenance peut effectuer la formation, les examens théoriques et les contrôles de formation pratique hors des lieux mentionnés dans le point b) s'il se conforme à une procédure de contrôle incluse dans les spécifications de l'organisme chargé de la formation à la maintenance. Ces lieux peuvent ne pas être énumérés dans les spécifications de l'organisme chargé de la formation à la maintenance.
- d) 1. L'organisme chargé de la formation à la maintenance peut sous-traiter la conduite d'une formation théorique de base, d'une formation de type et des examens correspondants à un organisme ne dispensant pas de formations à la maintenance uniquement s'il est sous le contrôle du système de qualité de l'organisme de formation à la maintenance.
- 2. La sous-traitance de la formation théorique de base et des examens est limitée à l'annexe III (partie 66), appendice I, modules 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 et 10.
- 3. La sous-traitance de formations de type et d'examen se limite aux systèmes moto-propulseur et avionique.
- e) Un organisme ne peut pas être agréé pour organiser des examens s'il n'est pas agréé pour organiser les formations correspondantes.
- f) Par dérogation au point e), un organisme agréé pour dispenser des formations aux connaissances de base ou des formations au type peut également être agréé pour organiser des examens de type dans les cas où la formation au type n'est pas requise.

**147.A.150 Modifications concernant l'organisme chargé de la formation à la maintenance**

- a) Afin de permettre à l'autorité compétente de vérifier si la conformité à la présente partie reste assurée et de modifier, le cas échéant, le certificat d'agrément de l'organisme chargé de la formation à la maintenance, l'organisme chargé de la formation à la maintenance doit notifier à l'autorité compétente toute proposition de modification le concernant et ayant des répercussions sur l'agrément, ce avant que ladite modification n'ait eu lieu.
- b) L'autorité compétente peut définir les conditions dans lesquelles l'organisme chargé de la formation à la maintenance peut fonctionner pendant la mise en place de ces modifications, à moins que l'autorité compétente ne décide que l'agrément de l'organisme chargé de la formation à la maintenance doit être suspendu.
- c) Si de telles modifications ne sont pas portées à la connaissance de l'autorité compétente, le certificat d'agrément de l'organisme chargé de la formation à la maintenance peut être suspendu ou retiré avec effet rétroactif en fonction de la date réelle des modifications.

**▼B****147.A.155 Maintien de la validité**

- a) Un agrément est délivré pour une durée illimitée. Il reste valide sous réserve que:
1. l'organisme respecte la présente partie, conformément aux dispositions relatives au traitement des constatations tel que spécifié dans le point 147.B.130, et
  2. l'autorité compétente ait accès à l'organisme pour déterminer si la présente annexe (partie 147) est toujours respectée, et
  3. le certificat ne fasse pas l'objet d'une renonciation ou d'un retrait.
- b) Après renonciation ou retrait, l'agrément doit être restitué à l'autorité compétente.

**147.A.160 Constatations**

- a) Une constatation est considérée de niveau 1 dans au moins l'un des cas suivants:
1. en cas de non-conformité significative au processus des examens pouvant invalider les examens;
  2. si l'accès de l'autorité compétente aux installations de l'organisme durant les heures d'activité normales n'a pas été obtenu après deux demandes écrites;
  3. en cas de défection d'un dirigeant responsable;
  4. en cas de non-conformité significative au processus de formation.
- b) Une non-conformité au processus de formation autre que les constatations de niveau 1 constitue une constatation de niveau 2.
- c) Après réception d'une notification de constatations conformément au point 147.B.130, le titulaire de l'agrément d'organisme de formation à la maintenance doit définir un plan d'actions correctives et convaincre l'autorité que ces actions correctives sont satisfaisantes dans les délais fixés en accord avec l'autorité compétente.

**SOUS-PARTIE C*****FORMATION DE BASE AGRÉÉE*****147.A.200 Formation de base agréée**

- a) La formation de base agréée doit comprendre une formation théorique, des examens théoriques, une formation pratique et des contrôles de formation pratique.
- b) L'unité de formation théorique doit couvrir les matières relatives à une catégorie ou sous-catégorie de licence de maintenance d'aéronefs tel que spécifié dans l'annexe III (partie 66).
- c) L'unité des examens théoriques doit couvrir un échantillon représentatif des matières abordées dans l'unité de formation mentionnée au point b).

**▼ B**

- d) L'unité de formation pratique implique l'utilisation pratique des outillages/équipements communs, le démontage/montage d'un échantillon représentatif de pièces d'aéronef et la participation à des activités d'entretien représentatives réalisées en fonction du module complet spécifique de la partie 66.
- e) L'unité de contrôle de formation pratique doit couvrir la formation pratique et déterminer si le stagiaire est compétent lorsqu'il utilise les outillages et les équipements et s'il travaille conformément aux manuels d'entretien.
- f) La durée des cours de formation de base doit être conforme à l'appendice I.

**▼ M15**

- g) Nonobstant le point f), afin de tirer parti de l'évolution des technologies et des méthodes de formation (formation théorique) ou des crédits spécifiés au point 66.A.25 e) de l'annexe III (partie 66), le nombre d'heures fixé à l'appendice I (durée de la formation de base) peut être modifié à condition que le contenu et le calendrier du programme décrivent et justifient les modifications proposées. Une procédure doit être incluse dans le manuel des spécifications de l'organisme de formation à la maintenance pour justifier ces modifications.
- h) La durée des cours d'adaptation entre les (sous-)catégories doit être déterminée par une évaluation du programme de formation de base et des besoins de formation pratique correspondants.

**▼ B****147.A.205 Examens théoriques de base**

Les examens théoriques de base doivent:

- a) être conformes à la norme définie dans l'annexe III (partie 66);
- b) se dérouler sans l'aide des notes de cours;
- c) couvrir une partie représentative des matières à partir du module spécifique de la formation achevée conformément à l'annexe III (partie 66).

**147.A.210 Contrôle de formation pratique de base**

- a) Les contrôles de formation pratique de base doivent être conduits par les contrôleurs désignés et se dérouler pendant la formation de base ayant trait aux activités d'entretien; ils ont lieu à l'issue de chaque période de visite dans les ateliers pratiques/installations d'entretien.
- b) Le stagiaire doit passer un contrôle concernant le point 147.A.200(e).

**SOUS-PARTIE D***FORMATION AUX TYPES/TÂCHES D'AÉRONEF***147.A.300 Formation aux types/tâches d'aéronef**

Un organisme chargé de la formation à la maintenance peut être habilité à dispenser une formation aux types et/ou aux tâches d'aéronef conformément à l'annexe III (partie 66) sous réserve qu'il soit conforme à la norme spécifiée au point 66.A.45.

**▼ M15****147.A.305 Évaluation de types d'aéronef et évaluation des tâches**

Un organisme chargé de la formation à la maintenance agréé, conformément au point 147.A.300, pour dispenser une formation aux types d'aéronef, est habilité à organiser les évaluations de types d'aéronef ou les contrôles de tâches d'aéronef spécifiés dans l'annexe III (partie 66) sous réserve qu'ils soient conformes à la norme de types et/ou tâches d'aéronef spécifiée au point 66.A.45 de l'annexe III (partie 66).

**▼ B***SECTION B***PROCÉDURES POUR LES AUTORITÉS COMPÉTENTES****SOUS-PARTIE A***GÉNÉRALITÉS***147.B.05 Champ d'application**

La présente section fixe les dispositions administratives relatives aux autorités compétentes chargées de l'application et de l'exécution de la section A de la présente partie.

**147.B.10 Autorité compétente****a) Généralités**

L'État membre doit désigner une autorité compétente avec des responsabilités attribuées pour la délivrance, la prolongation, la modification, la suspension ou le retrait des certificats relevant de la présente annexe (partie 147). Cette autorité compétente doit établir des procédures documentées ainsi qu'une organisation structurée.

**b) Ressources**

L'autorité compétente dispose de suffisamment de personnel pour respecter les dispositions de la présente partie.

**c) Procédures**

L'autorité compétente établit des procédures détaillant la manière dont les dispositions de la présente annexe (partie 147) sont appliquées.

Les procédures sont revues et amendées pour garantir le respect continu des dispositions.

**d) Qualification et formation**

Tous les personnels impliqués dans les agréments liés à la présente annexe doivent:

- 1) être qualifiés de manière appropriée et avoir toutes les connaissances, l'expérience et la formation nécessaires pour effectuer les tâches qui leur sont attribuées;
- 2) avoir reçu une formation et une formation continue sur l'annexe III (partie 66) et l'annexe IV (partie 147) le cas échéant, y compris ses définitions et normes.



**▼ B****147.B.20 Archivage**

- a) L'autorité compétente établit un système d'archivage permettant de tracer convenablement le processus de délivrance, renouvellement, prolongation, modification, suspension ou retrait de chaque agrément.
- b) Les dossiers relatifs au contrôle des organismes chargés de la formation à la maintenance doivent inclure au minimum:
  - 1. la demande d'agrément d'organisme;
  - 2. le certificat d'agrément d'organisme incluant toutes les modifications;
  - 3. une copie du programme des audits répertoriant les dates auxquelles les audits sont prévus et les dates auxquelles les audits ont été effectués;
  - 4. les dossiers de contrôle continu incluant tous les dossiers des audits;
  - 5. des copies de tous les courriers pertinents;
  - 6. des détails sur toutes les dérogations et mesures d'exécution;
  - 7. tout rapport d'autres autorités compétentes relatif au contrôle de l'organisme;
  - 8. spécifications de l'organisme et amendements.
- c) La période d'archivage minimum pour les dossiers du point b) est de quatre ans.

**147.B.25 Dérogations**

- a) L'autorité compétente peut dispenser une école du Ministère de l'éducation d'un État:
  - 1. d'être un organisme tel que spécifié au point 147.A.10;
  - 2. d'avoir un dirigeant responsable, sous réserve que le ministère désigne un responsable pour gérer l'organisme de formation et que cette personne ait un budget suffisant pour gérer l'organisme selon la norme de la présente annexe (partie 147);
  - 3. d'avoir recours à un audit indépendant, faisant partie du système de qualité, soumis au ministère gérant un bureau d'inspection des écoles indépendant pour auditer l'organisme chargé de la formation à la maintenance à la fréquence requise par la présente partie.

**▼ M6****▼ C2**

- b) Toutes les dérogations accordées conformément à l'article 71, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 2018/1139 doivent être enregistrées et archivées par l'autorité compétente.

**▼ B****SOUS-PARTIE B*****DÉLIVRANCE D'UN AGRÈMENT***

La présente sous-partie définit les modalités de délivrance ou de modification d'un agrément d'organisme chargé de la formation à la maintenance.

**▼B****147.B.110 Procédure d'agrément et modifications de l'agrément**

- a) Lorsqu'une demande lui est adressée, l'autorité compétente doit:
  - 1) passer en revue les spécifications de l'organisme chargé de la formation à la maintenance, et
  - 2) vérifier que l'organisme respecte les dispositions de l'annexe IV (partie 147).
- b) Toutes les constatations doivent être enregistrées et notifiées par écrit au demandeur.
- c) Toutes les constatations doivent être closes conformément au point 147.B.130 avant la délivrance de l'agrément.
- d) Le numéro de référence doit être inclus dans le certificat d'agrément de la façon indiquée par l'Agence.

**147.B.120 Procédure de maintien de la validité**

- a) Un audit complet de l'organisme doit être effectué en conformité avec la présente annexe (partie 147) à des intervalles ne dépassant pas 24 mois. Cela doit inclure le suivi d'au moins un cours et un examen effectués par l'organisme de formation à la maintenance.
- b) Les constatations doivent être traitées conformément au point 147.B.130.

**147.B.125 Certificat d'agrément d'organisme chargé de la formation à la maintenance**

Le format du certificat d'agrément d'organisme chargé de la formation à la maintenance est en appendice II.

**147.B.130 Constatations**

- a) Si les problèmes ayant donné lieu à une constatation de niveau 1 ne sont pas corrigés dans les trois jours suivant une notification écrite, tout ou partie de l'agrément de l'organisme chargé de la formation à la maintenance est retiré(e), suspendu(e) ou limité(e) par l'autorité compétente.
- b) L'autorité compétente prend les mesures nécessaires pour retirer, suspendre ou limiter en tout ou en partie l'agrément en cas de non-respect du délai octroyé par l'autorité compétente en cas de constatation de niveau 2.

## SOUS-PARTIE C

*RETRAIT, SUSPENSION ET LIMITATION DE L'AGRÈMENT D'ORGANISME CHARGÉ DE LA FORMATION À LA MAINTENANCE***147.B.200 Retrait, suspension et limitation de l'agrément d'organisme chargé de la formation à la maintenance**

L'autorité compétente doit:

- a) suspendre un agrément sur des motifs valables dans le cas d'un risque potentiel en matière de sécurité, ou
- b) suspendre, retirer ou limiter un agrément conformément au point 147.B.130.

▼ **M5***Appendice I***Durée de la formation de base**

La durée minimum d'une formation de base complète doit être comme indiqué ci-dessous:

Formation de base	Durée (en heures)	Pourcentage de formation théorique
A1	800	30-35
A2	650	30-35
A3	800	30-35
A4	800	30-35
B1.1	2 400	50-60
B1.2	2 000	50-60
B1.3	2 400	50-60
B1.4	2 400	50-60
B2	2 400	50-60
B2L	1 500 (*)	50-60
B3	1 000	50-60

(\*) Ce nombre d'heures est majoré comme suit, en fonction des qualifications système supplémentaires choisies:

Qualification système	Durée (en heures)	Pourcentage de formation théorique
COM/NAV	90	50-60
INSTRUMENTS	55	
VOL AUTOMATIQUE	80	
SURVEILLANCE	40	
SYSTÈMES DE LA CELLULE	100	

▼ M6▼ C2

## Appendice II

## Agrément d'organisme de formation de maintenance (formulaire 11 de l'AESA)

Page 1 sur 2

[ÉTAT MEMBRE (\*)]

un État membre de l'Union européenne (\*\*)

**CERTIFICAT D'AGRÉMENT D'ORGANISME DE FORMATION À LA MAINTENANCE ET D'EXAMEN**

Référence: [CODE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*)].147.[XXXX]

Conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil et au règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission actuellement en vigueur, et dans le respect des conditions énoncées ci-dessous, [l'AUTORITÉ COMPÉTENTE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*)] certifie:

[NOM ET ADRESSE DE LA SOCIÉTÉ]

comme organisme de formation à la maintenance conformément à la section A de l'annexe IV (partie 147) du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission, agréé pour dispenser des formations et organiser des examens figurant sur la liste visée au programme d'accréditation joint et pour délivrer les certificats de reconnaissance correspondants aux élèves en utilisant les références ci-dessus.

## CONDITIONS:

1. Le présent agrément est limité aux tâches indiquées dans la section "Domaine d'activité" des spécifications de l'organisme de formation à la maintenance agréé visé à la section A de l'annexe IV (partie 147); et
2. le présent agrément exige de respecter les procédures définies dans les spécifications de l'organisme de formation à la maintenance agréé; et
3. le présent agrément est valable tant que l'organisme de formation à la maintenance agréé respecte les dispositions de l'annexe IV (partie 147) du règlement (UE) n° 1321/2014; et
4. sous réserve du respect des conditions énoncées ci-dessus, la durée de validité du présent agrément est illimitée, sauf si l'accréditation a été auparavant rendu, remplacé, suspendu ou retiré.

Date de première délivrance: .....

Date de la présente révision: .....

Révision n° .....

Signature: .....

Pour l'autorité compétente: [AUTORITÉ COMPÉTENTE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*)]

FORMULAIRE 11 DE L'AESA – Version 6

(\*) Ou AESA si l'AESA est l'autorité compétente.

(\*\*) Biffer pour les États non membres de l'UE ou de l'AESA

▼ **C2**

Page 2 sur 2

**PROGRAMME D'AGRÈMENT D'ORGANISME DE FORMATION À LA MAINTENANCE ET D'EXAMEN**

Référence: [CODE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*).147.[XXXX]

Organisme: [NOM ET ADRESSE DE LA SOCIÉTÉ]

CLASSE	CATÉGORIE DE LICENCE	LIMITATIONS	
<b>BASE (**)</b>	B1 (**)	TB1.1 (**)	AVIONS À TURBINE (**)
		TB1.2 (**)	AVIONS À MOTEURS À PISTONS (**)
		TB1.3 (**)	HÉLICOPTÈRES À TURBINE (**)
		TB1.4 (**)	HÉLICOPTÈRES À MOTEURS À PISTONS (**)
	B2 (**)/(****)	TB2 (**)	AVIONIQUE (**)
	B2L (**)	TB2L (**)	AVIONIQUE (indiquer les qualifications système) (**)
	B3 (**)	TB3 (**)	AVIONS NON PRESSURISÉS À MOTEURS À PISTONS AYANT UNE MTOM INFÉRIEURE OU ÉGALE À 2 000 KG (**)
	A (**)	TA.1 (**)	AVIONS À TURBINE (**)
		TA.2 (**)	AVIONS À MOTEURS À PISTONS (**)
		TA.3 (**)	HÉLICOPTÈRES À TURBINE (**)
		TA.4 (**)	HÉLICOPTÈRES À MOTEURS À PISTONS (**)
L (**) (examen uniquement)	TL (**)	INDIQUER LA SOUS-CATÉGORIE DE LICENCE SPÉCIFIQUE (**)	
<b>TYPE/TÂCHE (**)</b>	C (**)	T4 (**)	[INDIQUER TYPE D'AÉRONEF] (***)
	B1 (**)	T1 (**)	[INDIQUER TYPE D'AÉRONEF] (***)
	B2 (**)	T2 (**)	[INDIQUER TYPE D'AÉRONEF] (***)
	A (**)	T3 (**)	[INDIQUER TYPE D'AÉRONEF] (***)

Le présent programme d'agrément est limité aux formations et examens figurant dans la section "Domaine d'activité" des spécifications de l'organisme de formation à la maintenance agréé.

Référence des spécifications de l'organisme de formation à la maintenance: .....

Date de première délivrance: .....

Date de la dernière révision approuvée: ..... Révision n° .....

Signature: .....

Pour l'autorité compétente: [AUTORITÉ COMPÉTENTE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*)]

FORMULAIRE 11 DE L'AESA – <sup>(1)</sup> Version 6 ◀

(\*) Ou AESA si l'AESA est l'autorité compétente.

(\*\*) Biffer, le cas échéant, si l'organisme n'est pas agréé.

(\*\*\*) Indiquer la qualification et les limitations appropriées.

(\*\*\*\*) L'agrément des cours/examens B2 de base comprend l'agrément des cours/examens BL2 pour toutes les qualifications système.

▼ **M1**

*Appendice III*

▼ **M15**

**1. Formation de base et examen**

Le modèle de certificat de formation de base doit être utilisé pour attester que la personne a terminé soit la formation de base, soit l'examen de base, soit la formation de base et les examens correspondants.

Le certificat de formation doit identifier clairement tout examen de module isolé par date de réussite ainsi que la version correspondante de l'appendice I de l'annexe III (partie 66).

Le formulaire 148a de l'AESA doit être utilisé pour la formation et les examens organisés par un organisme de formation agréé conformément à l'annexe IV (partie 147).

Le formulaire 148b de l'AESA doit être utilisé pour les examens organisés par l'autorité compétente.

▼ **M15**

Page 1 sur 1
<b>CERTIFICAT DE RECONNAISSANCE</b>
Référence: [CODE DE L'ÉTAT MEMBRE (*).147.[XXXX].[YYYYY]
Le présent certificat de reconnaissance est délivré à:
[NOM]
[DATE et LIEU DE NAISSANCE]
Par:
[NOM ET ADRESSE DE LA SOCIÉTÉ]
Référence: [CODE DE L'ÉTAT MEMBRE (*).147.[XXXX]
comme organisme de formation à la maintenance agréé pour dispenser des formations et organiser des examens figurant dans son programme d'agrément et conformément à l'annexe IV (partie 147) du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission.
Le présent certificat atteste que la personne indiquée ci-dessus a suivi avec succès et/ou réussi (**) la ou les formations de base agréées (**) et/ou le ou les examens de base (**) mentionnés ci-dessous, conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil et au règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission.
[FORMATION(S) DE BASE (**)]/[EXAMEN(S) DE BASE (**)]
[LISTE DES MODULES «PARTIE 66»/LIEU ET DATE DE RÉUSSITE DE L'EXAMEN]
Date: .....
Signature: .....
Pour: [NOM DE LA SOCIÉTÉ]
<p>Formulaire 148a de l'AESA - Version 1</p> <p>(*) Ou «AESA» si l'AESA est l'autorité compétente.</p> <p>(**) Supprimer la mention inutile. Cas possibles:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— a suivi et a réussi la ou les formations de base; ou</li> <li>— a uniquement suivi la ou les formations de base; ou</li> <li>— a uniquement réussi le ou les examens de base.</li> </ul>

▼ **M15**

Page 1 sur 1

## CERTIFICAT DE RECONNAISSANCE

Référence: [CODE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*)].CAA.[XXXX].[YYYYYY]

Le présent certificat de reconnaissance est délivré à:

[NOM]

[DATE et LIEU DE NAISSANCE]

Par:

[NOM DE L'AUTORITÉ COMPÉTENTE]

[ADRESSE DE L'AUTORITÉ COMPÉTENTE]

après organisation de l'examen conformément à la section B, sous-partie C, de l'annexe III (partie 66) du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission.

Le présent certificat atteste que la personne indiquée ci-dessus a réussi le ou les examens de base mentionnés ci-dessous, conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil et au règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission.

[EXAMEN(S) DE BASE]

[LISTE DES MODULES «PARTIE 66»/LIEU ET DATE DE RÉUSSITE DE L'EXAMEN]

Date: .....

Signature: .....

Pour: [NOM DE L'AUTORITÉ COMPÉTENTE]



**▼ M15****2. Examen et évaluation de la formation au type**

Le modèle de certificat de formation au type doit être utilisé pour attester de la réussite soit de l'examen portant sur la partie théorique (formation incluse), soit de l'évaluation de la partie pratique (formation incluse), soit des deux parties de la formation à la qualification de type [appendice III de l'annexe III (partie 66), points 1 a) et b)].

**▼ C2**

Le certificat doit indiquer la combinaison cellule/moteur visée par la formation.

Les références appropriées doivent être supprimées comme il convient, et la case du type de formation doit indiquer si les parties couvertes sont uniquement la partie théorique ou la partie pratique, ou à la fois les parties théorique et pratique.

Le certificat de formation doit indiquer clairement si le cours est un cours complet ou un cours réduit (par exemple, un cours sur la cellule ou la motorisation ou les systèmes avioniques/électriques) ou une formation aux différences fondée sur l'expérience préalable du demandeur [par exemple: cours A340 (CFM) pour techniciens A320]. Si le cours n'est pas un cours complet, le certificat doit indiquer si les zones d'interface ont été couvertes ou non.

**▼ M15**

Le même formulaire doit être utilisé pour attester la réussite de l'évaluation de types d'aéronef [point 66.A.45 d) de l'annexe III (partie 66) et point 5 de l'appendice III de ladite annexe].

Le formulaire 149a de l'AESA doit être utilisé pour la formation et les examens organisés par un organisme de formation agréé conformément à l'annexe IV (partie 147).

Le formulaire 149b de l'AESA doit être utilisé pour les examens de formation au type et les évaluations de type organisés par l'autorité compétente ou pour attester de l'achèvement d'une formation au type d'aéronef approuvée dans le cadre de la procédure d'approbation directe prévue au point 66.B.130 de l'annexe III (partie 66).

▼ **M15**

Page 1 sur 1

## CERTIFICAT DE RECONNAISSANCE

Référence: [CODE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*).147.[XXXX].[YYYYY]

Le présent certificat de reconnaissance est délivré à:

[NOM]

[DATE et LIEU DE NAISSANCE]

Par:

[NOM ET ADRESSE DE LA SOCIÉTÉ]

Référence: [CODE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*).147.[XXXX]

comme organisme de formation à la maintenance agréé pour dispenser des formations et organiser des examens figurant dans son programme d'agrément et conformément à l'annexe IV (partie 147) du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission.

Le présent certificat atteste que la personne indiquée ci-dessus a réussi la partie théorique (\*\*) et/ou la partie pratique (\*\*) de la formation au type d'aéronef agréée; ou a achevé l'évaluation de types d'aéronef (\*\*) indiquée ci-dessus conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil et au règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission.

[FORMATION AU TYPE D'AÉRONEF (\*\*)]

[DATES DE DÉBUT et de FIN]/[LIEU]

[INDIQUER S'IL S'AGIT DE LA PARTIE THÉORIQUE OU DE LA PARTIE PRATIQUE]

ou

[ÉVALUATION DE TYPES D'AÉRONEF (\*\*)]

[DATE DE FIN]/[LIEU]

Date: .....

Signature: .....

Pour: [NOM DE LA SOCIÉTÉ]

Formulaire 149a de l'AESA - Version 1

(\*) Ou «AESA» si l'AESA est l'autorité compétente.

(\*\*) Supprimer la mention inutile. Cas possibles:

- a entièrement suivi et a réussi la partie théorique et a été évalué positivement sur la partie pratique de la formation au type;
- ou
- a entièrement suivi et a réussi uniquement la partie théorique; ou
- a été évalué positivement sur la partie pratique; ou
- a achevé avec succès l'évaluation de types d'aéronef.

▼ **M15**

Page 1 sur 1

## CERTIFICAT DE RECONNAISSANCE

Référence: [CODE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*)].CAA.[XXXX].[YYYYY]

Le présent certificat de reconnaissance est délivré à:

[NOM]

[DATE et LIEU DE NAISSANCE]

Par:

[NOM DE L'AUTORITÉ COMPÉTENTE]

[ADRESSE DE L'AUTORITÉ COMPÉTENTE]

après avoir organisé un examen conformément à la section B, sous-partie C, de l'annexe III (partie 66) du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission ou conformément à la procédure d'approbation directe de la formation au type d'aéronef visée au point 66.B.130 de l'annexe III (partie 66) du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission.

Le présent certificat atteste que la personne indiquée ci-dessus a réussi la partie théorique (\*) et/ou la partie pratique (\*\*) de la formation au type d'aéronef agréée; ou a achevé l'évaluation de types d'aéronef (\*) indiquée ci-dessous conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil et au règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission.

[FORMATION AU TYPE D'AÉRONEF (\*)]

[DATES DE DÉBUT et de FIN]/[LIEU]

[INDIQUER S'IL S'AGIT DE LA PARTIE THÉORIQUE OU DE LA PARTIE PRATIQUE]

ou

[ÉVALUATION DE TYPES D'AÉRONEF (\*)]

[DATE DE FIN]/[LIEU]

Date: .....

Signature: .....

Pour: [NOM DE L'AUTORITÉ COMPÉTENTE]

Formulaire 149b de l'AESA – Version 1

(\*) Supprimer la mention inutile. Cas possibles:

- a entièrement suivi et a réussi la partie théorique et a été évalué positivement sur la partie pratique de la formation au type; ou
- a entièrement suivi et a réussi uniquement la partie théorique; ou
- a été évalué positivement sur la partie pratique; ou
- a achevé avec succès l'évaluation de types d'aéronef.».



## ANNEXE V

**Règlement abrogé avec liste de ses modifications successives**

Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission (JO L 315 du 28.11.2003, p. 1)

Règlement (CE) n° 707/2006 de la Commission (JO L 122 du 9.5.2006, p. 17)

Règlement (CE) n° 376/2007 de la Commission (JO L 94 du 4.4.2007, p. 18)

Règlement (CE) n° 1056/2008 de la Commission (JO L 283 du 28.10.2008, p. 5)

Règlement (UE) n° 127/2010 de la Commission (JO L 40 du 13.2.2010, p. 4)

Règlement (UE) n° 962/2010 de la Commission (JO L 281 du 27.10.2010, p. 78)

Règlement (UE) n° 1149/2011 de la Commission (JO L 298 du 16.11.2011, p. 1)

Règlement (UE) n° 593/2012 de la Commission (JO L 176 du 6.7.2012, p. 38)

▼ M2

ANNEXE V bis

**PARTIE T**▼ M6▼ C2

## TABLE DES MATIÈRES

**T.1 Autorité compétente**

Section A — Exigences techniques

Sous-partie A — GÉNÉRALITÉS

T.A.101 Domaine d'application

Sous-partie B — CONDITIONS

T.A.201 Responsabilités

Sous-partie E — ORGANISME DE MAINTENANCE

T.A.501 Organisme de maintenance

Sous-partie G — EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES ORGANISMES DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ AGRÉÉS CONFORMÉMENT À L'ANNEXE V *quater* (PARTIE CAMO)

T.A.701 Domaine d'application

T.A.704 Spécifications en matière de gestion du maintien de la navigabilité

T.A.706 Exigences en matière de personnel

T.A.708 Gestion du maintien de la navigabilité

T.A.709 Documents

T.A.711 Prérogatives

T.A.712 Système qualité

T.A.714 Archivage

T.A.715 Maintien de la validité

T.A.716 Constatations

Section B — Procédures pour les autorités compétentes

▼ M8

Sous-partie A — Généralités

T.B.101 Champ d'application

T.B.102 Autorité compétente

T.B.104 Conservation des dossiers

T.B.105 Échange mutuel d'informations

▼ M6▼ C2

Sous-partie B — Responsabilité

T.B.201 Responsabilités

T.B.202 Constatations

Sous-partie G — EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES ORGANISMES DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ AGRÉÉS CONFORMÉMENT À L'ANNEXE V *quater* (PARTIE CAMO)

T.B.702 Procédure de certification initiale

T.B.704 Contrôle permanent

T.B.705 Constatations et mesures correctives

**▼ M2****T.1 Autorité compétente**

Aux fins de la présente partie, l'autorité compétente pour le contrôle des aéronefs et des organismes est l'autorité désignée par l'État membre qui a délivré un certificat de transporteur aérien à l'exploitant.

*SECTION A***EXIGENCES TECHNIQUES**

## SOUS-PARTIE A

**GÉNÉRALITÉS****▼ M6****▼ C2****T.A.101 Domaine d'application**

La présente section établit les exigences pour veiller à ce que le maintien de la navigabilité de l'aéronef visé à l'article 1, point b), soit assuré conformément aux exigences essentielles de l'annexe V du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil.

Elle spécifie également les conditions à remplir par les personnes et organismes chargés de la gestion du maintien de la navigabilité et de l'entretien de ces aéronefs.

**▼ M2**

## SOUS-PARTIE B

**MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ****T.A.201 Responsabilités**

1. a) L'exploitant est responsable de la navigabilité de l'aéronef et veille à ce qu'il ne soit exploité que lorsque l'aéronef dispose d'un certificat de type délivré et validé par l'Agence;
- b) l'aéronef est en état de navigabilité;
- c) l'aéronef possède un certificat valide de navigabilité délivré conformément à l'annexe 8 de l'OACI;
- d) l'entretien de l'aéronef est réalisé conformément à un programme d'entretien conforme aux exigences de l'État d'immatriculation et aux exigences applicables de l'annexe 6 de l'OACI;
- e) tout défaut ou dommage affectant la sécurité de l'exploitation sans risque de l'aéronef est rectifié selon une norme acceptable pour l'État d'immatriculation;
- f) l'aéronef est conforme à toute:
  - i) consigne de navigabilité ou exigence applicable en matière de maintien de la navigabilité édictée ou adoptée par l'État d'immatriculation; et
  - ii) information de sécurité obligatoire publiée par l'Agence, y compris des consignes de navigabilité;
- g) une remise en service est délivrée à l'aéronef après un entretien par des organismes qualifiés, conformément aux exigences de l'État d'immatriculation. La remise en service signée doit contenir, notamment, les renseignements de base concernant l'entretien effectué;
- h) l'aéronef fait l'objet d'une inspection, au moyen d'une visite de pré-vol, avant chaque vol;

▼ M2

- i) toutes les modifications et réparations sont conformes aux exigences en matière de navigabilité établies par l'État d'immatriculation;
- j) les enregistrements suivants de l'aéronef sont disponibles jusqu'à ce que les informations qu'ils contiennent aient été remplacées par de nouvelles informations équivalentes en termes de champ d'application et de détails mais datant au moins de 24 mois:
  - (1) le temps total en service (heures, cycles et échéance calendaire, le cas échéant) de l'aéronef et de tous les éléments à durée de vie limitée;
  - (2) l'état actuel de conformité aux exigences visées au point T.A.201 (1)(f);
  - (3) l'état actuel de conformité au programme d'entretien;
  - (4) l'état actuel des modifications et des réparations, conjointement avec les renseignements appropriés et les données à l'appui afin de prouver qu'elles sont conformes aux exigences établies par l'État d'immatriculation.
- 2. Les tâches spécifiées au point T.A.201 (1) sont contrôlées par l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité de l'exploitant. À cet effet, l'organisme se conforme aux exigences supplémentaires de la sous-partie G de la section A de la Partie T.

▼ M5

- 3. L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité visé au point 2 doit veiller à ce que l'entretien et la remise en service de l'aéronef soient effectués par un organisme de maintenance satisfaisant aux exigences de la sous-partie E de la présente annexe (partie T). À cet effet, lorsque l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité ne satisfait pas lui-même à ces exigences, il établit un contrat avec un organisme de maintenance qui y satisfait.

▼ M2

## SOUS-PARTIE E

**ORGANISME DE MAINTENANCE**▼ M5**T.A. 501 Organisme de maintenance**▼ M2

L'organisme de gestion du maintien de navigabilité veille à ce que l'aéronef et ses éléments soient entretenus par des organismes satisfaisant aux exigences suivantes:

- (1) L'organisme détient un agrément d'organisme de maintenance délivré par l'État d'immatriculation ou acceptable pour ce dernier.
- (2) Le domaine d'activité de l'agrément de l'organisme inclut une capacité appropriée pour l'aéronef et/ou ses éléments.
- (3) L'organisme a établi un système de compte rendu d'événements qui veille à ce que tout état identifié d'un aéronef ou d'un élément qui met en danger la sécurité du vol soit signalé à l'exploitant, à l'autorité compétente de l'exploitant, à l'organisme responsable à la conception de type ou la conception de type supplémentaire et à l'organisme de gestion du maintien de navigabilité.
- (4) L'organisme a établi un manuel de l'organisme présentant une description de toutes les procédures de l'organisme.

▼ M2

## SOUS-PARTIE G

▼ M6▼ C2***Sous-partie G — EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES ORGANISMES DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ AGRÉÉS CONFORMÉMENT À L'ANNEXE V quater (PARTIE CAMO)*****T.A.701 Domaine d'application**

La présente sous-partie établit les exigences à respecter, en plus des exigences de l'annexe V *quater* (partie CAMO), par un organisme agréé conformément à ladite annexe, pour être habilité à contrôler l'exécution des tâches spécifiées au point T.A.201.

**T.A.704 Spécifications en matière de gestion du maintien de la navigabilité**

Outre les exigences prévues au point CAMO.A.300, les spécifications contiennent des procédures précisant la façon dont l'organisme garantit la conformité avec la présente annexe.

**T.A.706 Exigences en matière de personnel**

Outre les exigences prévues au point CAMO.A.305, le personnel visé aux points a) 3) à a) 5) et b) 2) du point CAMO.A.305 doit avoir une connaissance suffisante des lois applicables des pays tiers où l'aéronef est immatriculé.

▼ M2**T.A.708 Gestion du maintien de la navigabilité**▼ M6▼ C2

Nonobstant le point CAMO.A.315, pour les aéronefs dont le maintien de la navigabilité est géré conformément aux exigences de la présente annexe, l'organisme doit:

▼ M2

- a) veiller à ce que l'aéronef soit entretenu par un organisme de maintenance chaque fois que cela est nécessaire;
- b) veiller à ce que tout l'entretien s'effectue conformément au programme d'entretien;
- c) veiller à l'application des informations obligatoires visées au point T.A.201(1)(f);
- d) s'assurer que tous les défauts détectés au cours de l'entretien programmé ou notifiés sont rectifiés par l'organisme de maintenance conformément aux données en matière d'entretien acceptables pour l'État d'immatriculation;
- e) coordonner l'entretien programmé, l'application des informations obligatoires visées au point T.A.201 (1)(f), le remplacement des éléments ayant une durée de vie limitée, et l'inspection des éléments afin de s'assurer que les travaux sont exécutés correctement;
- f) gérer et archiver les archives de maintien de la navigabilité requises au point T.A.201 (1)(j);
- g) s'assurer que les modifications et les réparations sont approuvées conformément aux exigences de l'État d'immatriculation.

▼ M6▼ C2**T.A.709 Documents**

Nonobstant le point CAMO.A.325, pour tout aéronef dont le maintien de la navigabilité est géré conformément aux exigences de la présente annexe, l'organisme doit détenir et utiliser les données d'entretien applicables acceptables par l'État d'immatriculation de l'aéronef.



**▼ C2****T.A.711 Prérogatives**

Un organisme agréé conformément à l'annexe V *quater* peut exécuter les tâches spécifiées au point T.A.708 pour l'aéronef compris dans son certificat de transporteur aérien, à condition que l'organisme ait établi des procédures, agréées par l'autorité compétente, pour garantir la conformité à la présente annexe.

**T.A.712 Système qualité**

Outre les exigences du point CAMO.A.200, l'organisme doit veiller à ce qu'il soit conforme aux exigences de la présente annexe.

**T.A.714 Archivage**

Outre les exigences du point a) du point CAMO.A.220, l'organisme doit conserver les enregistrements visés au point 1) j) du point T.A.201.

**T.A.715 Maintien de la validité**

Pour que l'agrément d'un organisme qui gère le maintien de la navigabilité reste valable, les exigences suivantes doivent être satisfaites en plus des exigences du point CAMO.A.135:

- a) l'organisme doit se conformer aux exigences applicables de la présente annexe; et
- b) l'organisme doit s'assurer que toute personne habilitée par l'autorité compétente a accès à l'ensemble de ses installations, aéronefs ou documents en relation avec ses activités, y compris toute activité sous-traitée, afin de déterminer la conformité avec la présente annexe.

**T.A.716 Constatations**

- a) Après avoir reçu notification des constatations conformément au point T.B.705, l'organisme doit effectuer les tâches suivantes:
  - 1) déterminer la cause ou les causes profondes des cas de non-respect ainsi que les facteurs qui y contribuent;
  - 2) préparer, adopter et mettre en œuvre un plan d'actions correctives;
  - 3) démontrer, à la satisfaction de l'autorité compétente, que les mesures correctives nécessaires pour remédier à la constatation ont été prises.
- b) Les actions visées aux points a) 1) à 3) doivent être exécutées dans le délai fixé par l'autorité compétente conformément au point T.B.705.

**▼ M2***SECTION B***▼ M6****▼ C2****PROCÉDURE SUPPLÉMENTAIRE POUR LES AUTORITÉS COMPÉTENTES****▼ M2****SOUS-PARTIE A****GÉNÉRALITÉS****T.B.101 Champ d'application**

La présente section établit les exigences administratives à suivre par les autorités compétentes chargées de l'application et de la mise en œuvre de la section A de la présente partie T.

**▼ M2****T.B.102 Autorité compétente****1. Généralités**

Un État membre désigne une autorité compétente avec des responsabilités attribuées telles que visées au point T.1. Cette autorité compétente doit établir des procédures documentées et une structure organisationnelle.

**2. Ressources**

Le nombre de membres du personnel doit être approprié pour satisfaire aux exigences telles que détaillées dans la présente section.

**3. Qualification et formation**

Tout le personnel participant aux activités de la partie T disposera des qualifications adéquates ainsi que des connaissances, de l'expérience, de la formation initiale et de la formation continue appropriées pour exécuter les tâches qui lui sont attribuées.

**4. Procédures**

L'autorité compétente établit les procédures détaillant la façon dont la conformité à la présente partie est réalisée.

**T.B.104 Archivage**

1. Les exigences visées aux points M.B.104 (a), (b) et (c) de l'annexe I sont applicables.

2. Les enregistrements à conserver au minimum pour le contrôle de chaque aéronef doivent au moins inclure une copie:

a) du certificat de navigabilité de l'aéronef,

b) de toute la correspondance relative à l'aéronef,

c) des rapports provenant de toute inspection et audit produit de l'aéronef réalisés,

d) des renseignements relatifs à toute mesure d'exemption et de mise en application.

3. Tous les enregistrements spécifiés au point T.B.104 doivent être mis à la disposition, sur demande, d'un autre État membre, de l'Agence ou de l'État d'immatriculation.

4. Les enregistrements spécifiés au point 2 seront conservés pendant quatre ans après la fin de la période de location coque nue.

**T.B.105 Échange mutuel d'informations**

Les exigences visées au point M.B.105 de l'annexe I sont applicables.

**SOUS-PARTIE B*****RESPONSABILITÉ*****T.B.201 Responsabilités**

1. L'autorité compétente, telle que spécifiée au point T.1, est chargée de mener des inspections et des enquêtes, y compris des audits produits des aéronefs, afin de vérifier que les exigences de la présente partie sont respectées.

2. L'autorité compétente procède à des inspections et des enquêtes avant l'approbation de l'accord de location coque nue conformément au point ARO.OPS.110 (a)(1), afin de vérifier que les exigences visées au point T.A.201 sont respectées.

3. L'autorité compétente assure la coordination avec l'État d'immatriculation, telle que nécessaire pour exercer les responsabilités de contrôle des aéronefs contenues dans la présente annexe Va (partie T).

**▼ M2****T.B.202 Constatations**

1. Une constatation de niveau 1 correspond à un non-respect significatif des exigences de la partie T abaissant le niveau de sécurité et mettant gravement en péril la sécurité du vol.
2. Une constatation de niveau 2 correspond à un non-respect des exigences de la partie T qui pourrait abaisser le niveau de sécurité et éventuellement mettre en péril la sécurité du vol.
3. Lorsqu'une constatation est établie durant des inspections, des enquêtes, des audits produits de l'aéronef ou par d'autres moyens, l'autorité compétente doit:
  - a) prendre les mesures nécessaires, telles que l'immobilisation au sol de l'aéronef afin d'éviter le maintien du défaut de conformité,
  - b) exiger que des mesures correctives appropriées à la nature de la constatation soient prises.
4. Pour les constatations de niveau 1, l'autorité compétente doit exiger que des mesures correctives soient prises avant le vol suivant et en informer l'État d'immatriculation.

## SOUS-PARTIE G

**▼ M6****▼ C2*****EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES ORGANISMES DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ AGRÉÉS CONFORMÉMENT À L'ANNEXE V quater (PARTIE CAMO)*****T.B.702 Procédure de certification initiale**

Outre les exigences du point CAMO.B.310, l'autorité compétente doit vérifier et établir que ces procédures sont conformes aux exigences de la présente annexe et vérifier que l'organisme satisfait aux exigences de la présente annexe.

**T.B.704 Contrôle permanent**

Outre les exigences du point CAMO.B.305, au cours de chaque cycle de planification de la surveillance, l'autorité compétente examine un échantillon pertinent des aéronefs visé à l'article 1<sup>er</sup>, point b), gérés par l'organisme.

**T.B.705 Constatations et mesures correctives**

Pour les organismes qui gèrent le maintien de la navigabilité des aéronefs visés à l'article 1<sup>er</sup>, point b), l'autorité compétente doit appliquer les exigences énoncées au point CAMO.B.350 lorsqu'elle vérifie si l'organisme satisfait aux exigences de la présente annexe.

▼ **M6**▼ **C2**

## ANNEXE V ter

**(Partie ML)**

## TABLE DES MATIÈRES

**ML.1**

SECTION A — EXIGENCES TECHNIQUES	
SOUS-PARTIE A — GÉNÉRALITÉS	
ML.A.101	Domaine d'application
SOUS-PARTIE B — RESPONSABILITÉ	
ML.A.201	Responsabilités
ML.A.202	Compte rendu d'événements
SOUS-PARTIE C — MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ	
ML.A.301	Tâches du maintien de la navigabilité
ML.A.302	Programme d'entretien de l'aéronef
ML.A.303	Consignes de navigabilité
ML.A.304	Données de modifications et réparations
ML.A.305	Système d'enregistrement du maintien de la navigabilité des aéro- nefs
ML.A.307	Transfert des enregistrements de maintien de navigabilité d'aéronef
SOUS-PARTIE D — NORMES D'ENTRETIEN	
ML.A.401	Données d'entretien
ML.A.402	Exécution de l'entretien
ML.A.403	Défauts d'aéronefs
SOUS-PARTIE E — ÉLÉMENTS D'AÉRONEF	
ML.A.501	Classification et installation
ML.A.502	Entretien des éléments d'aéronef
ML.A.503	Éléments d'aéronef à durée de vie limitée
ML.A.504	Contrôle des éléments d'aéronef inutilisables
SOUS-PARTIE H — CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE	
ML.A.801	Certificat de remise en service d'aéronef
ML.A.802	Certificat de remise en service d'éléments d'aéronef
ML.A.803	Habilitation du pilote-proprétaire
SOUS-PARTIE I — CERTIFICAT D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ (CEN)	
ML.A.901	Examen de navigabilité d'un aéronef
ML.A.902	Validité du certificat d'examen de navigabilité
ML.A.903	Processus d'examen de navigabilité
ML.A.904	Qualifications du personnel d'examen de navigabilité
ML.A.905	Transfert d'immatriculation d'aéronef au sein de l'Union
ML.A.906	Examen de navigabilité des aéronefs importés dans l'Union
ML.A.907	Constataions

**▼ C2**

## SECTION B — PROCÉDURES POUR LES AUTORITÉS COMPÉTENTES

## SOUS-PARTIE A — GÉNÉRALITÉS

ML.B.101 Domaine d'application

ML.B.102 Autorité compétente

ML.B.104 Archivage

ML.B.105 Échange mutuel d'informations

## SOUS-PARTIE B — RESPONSABILITÉ

ML.B.201 Responsabilités

## SOUS-PARTIE C — MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

ML.B.302 Dérogations

ML.B.303 Contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs

ML.B.304 Retrait, suspension et limitation

## SOUS-PARTIE I — CERTIFICAT D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ (CEN)

ML.B.902 Examen de navigabilité par l'autorité compétente

ML.B.903 Constatations

Appendice I — Contrat relatif à la gestion du maintien de navigabilité

Appendice II — Entretien limité du pilote-proprétaire

Appendice III — Tâches d'entretien complexes qui ne peuvent être exécutées par le pilote-proprétaire

Appendice IV — Certificat d'examen de navigabilité (Formulaire 15c de l'AESA)

**ML.1**

a) Conformément à l'article 3, paragraphe 2, la présente annexe (partie ML) s'applique aux aéronefs suivants, autres que des aéronefs motorisés complexes, ne figurant pas dans le certificat de transporteur aérien d'un transporteur aérien titulaire d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008:

1) avions d'une masse maximale au décollage (MTOM) égale ou inférieure à 2 730 kg;

2) aéronefs à voilure tournante d'une MTOM égale ou inférieure à 1 200 kg, certifiés pour transporter 4 personnes au maximum;

3) autres aéronefs ELA2.

b) Aux fins de la présente annexe, l'autorité compétente est l'autorité désignée par l'État membre d'immatriculation de l'aéronef.

c) Aux fins de la présente annexe, on entend par:

1) «personnel de certification indépendant», un personnel de certification qui ne travaille pas pour le compte d'un organisme de maintenance agréé et qui satisfait:

i) soit aux exigences de l'annexe III (partie 66);

ii) soit, pour les aéronefs auxquels l'annexe III (partie 66) ne s'applique pas, aux exigences relatives au personnel de certification en vigueur dans l'État membre d'immatriculation de l'aéronef;

**▼ C2**

- 2) «organisme de maintenance», un organisme titulaire d'un agrément délivré conformément:
- i) soit à la sous-partie F de l'annexe I (partie M);
  - ii) soit à la section A de l'annexe II (partie 145);
  - iii) soit à la section A de l'annexe V *quinquies* (partie CAO);
- 3) «propriétaire», la personne responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef, à savoir:
- i) soit le propriétaire enregistré de l'aéronef;

**▼ M16**

- ii) soit le locataire dans le cas d'un contrat de location;

**▼ C2**

- iii) soit l'exploitant.

*SECTION A***EXIGENCES TECHNIQUES**

## SOUS-PARTIE A

*GÉNÉRALITÉS***ML.A.101 Domaine d'application**

La présente section énonce les mesures à prendre afin de garantir que l'aéronef est apte au vol. Elle spécifie également les conditions à remplir par les personnes ou les organismes participant aux activités liées à la navigabilité de l'aéronef.

## SOUS-PARTIE B

*RESPONSABILITÉ***ML.A.201 Responsabilités**

- a) Le propriétaire de l'aéronef est responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef et doit s'assurer que, lors de tout vol, l'ensemble des conditions suivantes sont remplies:
- 1) l'aéronef est maintenu dans un état de navigabilité;
  - 2) tous les éléments opérationnels et de secours embarqués sont correctement installés et en état de fonctionner ou clairement identifiés comme inutilisables;
  - 3) le certificat de navigabilité est en cours de validité;
  - 4) l'entretien de l'aéronef est effectué conformément au programme d'entretien de l'aéronef tel que spécifié au point ML.A.302.

**▼ M16**

- b) Par dérogation au point a), lorsque l'aéronef est loué, les responsabilités énoncées au point a) s'appliquent au locataire, dès lors que le locataire est identifié soit dans le document d'immatriculation de l'aéronef, soit dans le contrat de location.

**▼ C2**

- c) Toute personne ou tout organisme effectuant l'entretien d'un aéronef et des éléments d'aéronef est responsable des tâches d'entretien effectuées.

▼ C2

- d) Le pilote commandant de bord est responsable du bon déroulement de la visite pré-vol. Cette visite est effectuée par le pilote ou par toute autre personne qualifiée, mais elle ne doit pas nécessairement être effectuée par un organisme de maintenance agréé ou par un personnel de certification.
- e) Pour les aéronefs qui sont exploités par des organismes de formation agréés (*approved training organisations* – «ATO») à visée commerciale et par des organismes de formation déclarés (*declared training organisations* – «DTO») à visée commerciale auxquels il est fait référence à l'article 10 *bis* du règlement (UE) n° 1178/2011, ou qui ne sont pas exploités conformément à l'annexe VII (partie NCO) du règlement (UE) n° 965/2012, ou exploités conformément à la sous-partie ADD de l'annexe II (partie BOP) du règlement (UE) 2018/395 ou à la sous-partie DEC de l'annexe II (partie SAO) du règlement (UE) 2018/1976 <sup>(1)</sup>, l'exploitant:

▼ M8

- 1) est agréé en tant que CAMO ou en tant que CAO pour la gestion du maintien de la navigabilité de ses aéronefs conformément à l'annexe V *quater* (partie CAMO), à la sous-partie G de l'annexe I (partie M), ou à l'annexe V *quinquies* (partie CAO), ou sous-traite auprès d'un tel organisme sur la base du contrat visé à l'appendice I de la présente annexe;

▼ M6▼ C2

- 2) veille à ce que tous les travaux d'entretien soient exécutés par des organismes de maintenance agréés conformément au point c) 2) du point ML.I;
- 3) veille à ce que les exigences du point a) soient respectées.
- f) ► M8 Pour les aéronefs non compris au point e), afin de respecter les exigences du point a), le propriétaire de l'aéronef peut sous-traiter les tâches associées à la gestion du maintien de la navigabilité à un organisme agréé en tant que CAMO ou en tant que CAO conformément à l'annexe V *quater* (partie CAMO), à la sous-partie G de l'annexe I (partie M), ou à l'annexe V *quinquies* (partie CAO). ◀ Dans ce cas, l'organisme sous-traitant assume la responsabilité de la bonne exécution de ces tâches et un contrat écrit doit être conclu conformément à l'appendice I de la présente annexe. Si le propriétaire ne sous-traite pas auprès d'un tel organisme, c'est à lui qu'incombe la responsabilité de la bonne exécution des tâches liées à la gestion du maintien de la navigabilité.
- g) Le propriétaire doit faire en sorte que l'autorité compétente ait accès à l'aéronef et aux enregistrements de l'aéronef aux fins de déterminer si l'aéronef est conforme aux exigences de la présente annexe.

▼ M8

- h) Lorsqu'un aéronef figurant sur un certificat de transporteur aérien est utilisé pour des opérations non commerciales ou des opérations spécialisées conformément au point ORO.GEN.310 de l'annexe III ou au point NCO.GEN.104 de l'annexe VII du règlement (UE) n° 965/2012 <sup>(2)</sup>, l'exploitant veille à ce que les tâches associées au maintien de la navigabilité soient effectuées par le CAMO agréé conformément à l'annexe V *quater* (partie CAMO) ou à la sous-partie G de l'annexe I (partie M), ou par l'organisme chargé de tâches combinées de navigabilité («CAO», *combined airworthiness organisation*) agréé conformément à l'annexe V *quinquies* (partie CAO), le cas échéant, du titulaire du certificat de transporteur aérien.

<sup>(1)</sup> Règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission du 14 décembre 2018 établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de planeurs conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil (JO L 326 du 20.12.2018, p. 64).

<sup>(2)</sup> Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

▼ M6▼ C2ML.A.202 **Compte rendu d'événements**

- a) Sans préjudice des exigences en matière de compte rendu énoncées à l'annexe II (partie 145) et à l'annexe V *quater* (partie CAMO), une personne ou un organisme responsable conformément au point ML.A.201 rend compte de tout état d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef compromettant la sécurité du vol:
- 1) à l'autorité compétente désignée par l'État membre d'immatriculation de l'aéronef et, si elle est différente de celle de l'État membre d'immatriculation, à l'autorité compétente désignée par l'État membre de l'exploitant;
  - 2) à l'organisme responsable de la conception de type ou de la conception de type supplémentaire.
- b) Les comptes rendus visés au point a) sont établis de la manière prescrite par l'autorité compétente visée au point a) et contiennent toutes les informations pertinentes relatives à la situation connue de la personne ou de l'organisme qui fait le compte rendu.
- c) Si l'entretien ou l'examen de navigabilité de l'aéronef est effectué sur la base d'un contrat écrit, la personne ou l'organisme responsable de ces activités doit également rendre compte de toute situation visée au point a) au propriétaire de l'aéronef et, si ce n'est pas le cas, au CAMO ou CAO concerné.
- d) La personne ou l'organisme transmet les comptes rendus visés aux points a) et c) dès que possible, et en tout état de cause dans les 72 heures après que la personne ou l'organisme a identifié la situation faisant l'objet du compte rendu, sauf à en être empêché(e) par des circonstances exceptionnelles.

## SOUS-PARTIE C

*MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ*ML.A.301 **Tâches du maintien de la navigabilité**

Le maintien de la navigabilité d'un aéronef et le bon fonctionnement des équipements opérationnels et de secours doivent être assurés par:

- a) l'exécution de visites pré-vol;
- b) la remise aux normes conformément aux données indiquées au point ML.A.304 et/ou au point ML.A.401, selon le cas, de tout défaut et dommage affectant la sécurité de l'exploitation, prenant en compte la liste minimale d'équipements (LME) et la liste des dérogations de configuration, si elles existent;
- c) la réalisation de tout l'entretien, conformément au programme d'entretien de l'aéronef visé au point ML.A.302;
- d) l'exécution de toute:
  - 1) consigne de navigabilité applicable;
  - 2) consigne opérationnelle applicable ayant une incidence sur le maintien de la navigabilité;
  - 3) exigence applicable relative au maintien de la navigabilité établie par l'Agence;
  - 4) mesure applicable prescrite par l'autorité compétente en réaction immédiate à un problème de sécurité;



**▼ C2**

- e) la réalisation des modifications et réparations conformément au point ML.A.304;
- f) des vols de contrôle de maintenance si nécessaire.

**ML.A.302 Programme d'entretien de l'aéronef**

- a) L'entretien de chaque aéronef est organisé conformément au programme d'entretien de l'aéronef.
- b) Le programme d'entretien de l'aéronef et toute modification qui y est apportée par la suite:
  - 1) soit sont déclarés par le propriétaire conformément au point c) 7) du point ML.A.302, lorsque le maintien de la navigabilité de l'aéronef n'est pas géré par un CAMO ou un CAO;
  - 2) soit sont approuvés par le CAMO ou le CAO responsable de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef.

Le propriétaire qui déclare le programme d'entretien de l'aéronef conformément au point b) 1) ou l'organisme qui approuve le programme d'entretien de l'aéronef conformément au point b) 2) tient à jour le programme d'entretien de l'aéronef.

**▼ M14**

- c) Le programme d'entretien de l'aéronef:
  - 1) identifie clairement le propriétaire de l'aéronef et l'aéronef auquel il se rapporte, y compris tout moteur et toute hélice installés, selon le cas;
  - 2) comprend:
    - a) soit les tâches ou les inspections contenues dans le programme minimum d'inspection applicable visé au point d);
    - b) soit les instructions pour le maintien de la navigabilité (instructions for continuing airworthiness — «ICA») fournies par le titulaire de l'agrément de conception (design approval holder — «DAH»);
  - c) soit les ICA fournies par le déclarant d'une déclaration de conformité de la conception.

**▼ M6****▼ C2**

- d) Un programme minimum d'inspection:
  - 1) contient les intervalles d'inspection suivants:
    - a) pour les avions, les TMG (Touring Motor Gliders) et les ballons, un intervalle d'un an ou de 100 heures, à la première butée atteinte, auquel une tolérance d'un mois ou de 10 heures peut être appliquée. L'intervalle suivant est calculé à partir du moment où l'inspection est effectuée;

**▼ C2**

b) pour les planeurs et les motoplaneurs autres que les TMG (Touring Motor Gliders), un intervalle d'un an auquel une tolérance d'un mois peut être appliquée. L'intervalle suivant est calculé à partir du moment où l'inspection est effectuée;

2) contient les éléments suivants, en fonction du type d'aéronef:

a) les tâches d'entretien courant requises conformément aux exigences du DAH;

b) une inspection des marquages;

c) un examen des enregistrements de pesée et de la pesée conformément au règlement (UE) n° 965/2012, au règlement (UE) 2018/395 et au règlement (UE) 2018/1976;

d) un test opérationnel du transpondeur (s'il existe);

e) un test fonctionnel du circuit anémobarométrique;

f) dans le cas d'avions:

i) des tests opérationnels de la puissance et du régime (rpm), des magnétos, du carburant et de la pression d'huile, des températures du ou des moteurs;

ii) pour les moteurs équipés d'une commande automatisée, la procédure de démarrage moteur publiée;

iii) pour les moteurs à carter sec, les moteurs à turbocompresseurs et les moteurs à refroidissement liquide, un test opérationnel des signes de perturbation de la circulation des fluides;

g) une inspection de l'état et de la fixation des éléments d'aéronef, systèmes et éléments structurels correspondant aux points suivants:

i) pour les avions:

cellule, cabine et cockpit, train d'atterrissage, aile et section centrale, commandes de vol, empennage, avionique et circuits électriques, groupe moteur, embrayages et boîtes de transmission, hélice et systèmes divers, tels que le système de sauvetage par parachute balistique;

ii) pour les planeurs et les motoplaneurs:

cellule, cabine et cockpit, train d'atterrissage, aile et section centrale, empennage, avionique et circuits électriques, groupe moteur (pour les motoplaneurs) et systèmes divers, tels que le lest amovible et/ou le parachute-frein et les commandes, ainsi que le système de lestage à eau;

iii) pour les ballons à air chaud:

enveloppe, brûleur, nacelle, réservoirs à carburant, équipements et instruments;

iv) pour les ballons à gaz:

enveloppe, nacelle, équipements et instruments;

**▼ C2**

Tant que la présente annexe ne spécifie pas de programme minimum d'inspection pour les dirigeables et les aéronefs à voilure tournante, leur programme d'entretien de l'aéronef est basé sur les ICA fournies par le DAH, comme indiqué au point c) 2) b).

- e) Par dérogation aux points b) et c), ni une déclaration du propriétaire ou une approbation par un CAMO ou un CAO, ni la production d'un document contenant le programme d'entretien de l'aéronef n'est requise dès lors que les conditions suivantes sont remplies:
- 1) toutes les ICA fournies par le DAH sont suivies sans aucun écart;
  - 2) toutes les recommandations en matière d'entretien, telles que les intervalles de maintenance (*time between overhaul* — TBO), émanant de bulletins de service, lettres de service et autres informations non obligatoires en matière d'entretien courant, sont suivies sans aucun écart;
  - 3) aucune tâche d'entretien supplémentaire n'est à effectuer en conséquence de l'un ou plusieurs des éléments suivants:
    - a) équipements spécifiques installés et modifications de l'aéronef;
    - b) réparations effectuées sur l'aéronef;
    - c) éléments d'aéronef à durée de vie limitée et éléments critiques pour la sécurité en vol;
    - d) approbations opérationnelles spéciales;
    - e) environnement opérationnel et d'utilisation de l'aéronef.
  - 4) Les pilotes-propriétaires sont habilités à effectuer les travaux d'entretien dévolus au pilote-propriétaire.

Cette dérogation ne s'applique pas si le pilote-propriétaire ou, dans le cas d'un aéronef en propriété conjointe, l'un des pilotes-propriétaires, n'est pas habilité à effectuer les travaux d'entretien dévolus au pilote-propriétaire du fait que le programme d'entretien de l'aéronef déclaré ou approuvé doit en faire mention.

- f) Si les conditions énoncées aux points e) 1) à e) 4) sont remplies, le programme d'entretien de l'aéronef applicable à l'aéronef se compose des éléments suivants:
- 1) les ICA fournies par le DAH;
  - 2) les recommandations en matière d'entretien, telles que les intervalles de maintenance (TBO), émanant de bulletins de service, lettres de service et autres informations non obligatoires en matière d'entretien courant;
  - 3) les informations obligatoires relatives au maintien de la navigabilité, telles que les consignes de navigabilité répétitives, la section consacrée aux limitations de navigabilité des ICA, et les exigences d'entretien spécifiques contenues dans la fiche de caractéristiques du certificat de type;

▼ C2

- 4) les tâches à effectuer en raison de consignes spécifiques de nature opérationnelle ou relatives à l'espace aérien ou d'exigences concernant des instruments et équipements donnés.

ML.A.303 **Consignes de navigabilité**

Toute consigne de navigabilité applicable doit être effectuée selon les exigences de ladite consigne de navigabilité, sauf disposition contraire de l'Agence.

▼ M14ML.A.304 **Données de modifications et réparations**

Une personne ou un organisme qui répare un aéronef ou un élément d'aéronef procède à l'évaluation des dommages éventuels. Les modifications et réparations sont effectuées à l'aide des données applicables, à savoir, selon le cas:

- a) données approuvées par l'Agence;
- b) données approuvées par un organisme de conception conforme à l'annexe I (Partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012;
- c) données contenues dans les exigences visées au point 21.A.90B ou au point 21.A.431B de l'annexe I (Partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012;
- d) données contenues dans les exigences visées au point 21L.A.62, 21L.A.102, 21L.A.202 ou 21L.A.222 de l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012;
- e) données déclarées par un déclarant conforme à l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012.

▼ M6▼ C2ML.A.305 **Système d'enregistrement du maintien de la navigabilité des aéronefs**

- a) À l'issue de tout entretien, le certificat de remise en service (*certificate of release to service* – «CRS») requis par le point ML.A.801 doit être inscrit dans le système d'enregistrement du maintien de la navigabilité des aéronefs. Il est procédé à cette inscription dans les plus brefs délais, et au plus tard trente jours après le jour de l'achèvement de la tâche d'entretien.
- b) Les enregistrements du maintien de la navigabilité des aéronefs se composent d'un livret d'aéronef, du ou des livrets moteur ou des fiches d'entretien de modules de motorisation, du ou des livrets et fiches d'entretien hélice, pour tout élément d'aéronef à durée de vie limitée, selon le cas.
- c) Le type et l'immatriculation des aéronefs, la date, ainsi que le temps total de vol et les cycles de vol et les atterrissages, sont inscrits dans les livrets/carnets de bord des aéronefs.
- d) Dans les enregistrements du maintien de navigabilité, figurent:
  - 1) l'état en cours des consignes de navigabilité et les mesures prescrites par l'autorité compétente en réaction immédiate à un problème de sécurité;
  - 2) l'état en cours des modifications, réparations et autres recommandations du DAH en matière d'entretien;
  - 3) l'état en cours de la conformité avec le programme d'entretien de l'aéronef;
  - 4) l'état en cours des éléments de l'aéronef à durée de vie limitée;
  - 5) l'état en cours du devis de masse et de centrage;
  - 6) la liste en cours des travaux d'entretien reportés.

▼ C2

- e) Outre le document d'autorisation de remise en service, formulaire 1 de l'AESA, visé à l'appendice II de l'annexe I (partie M), ou équivalent, les informations suivantes concernant tout élément d'aéronef installé, tel que moteur, hélice, module de motorisation ou élément d'aéronef à durée de vie limitée, sont inscrites dans le livret moteur ou hélice, la fiche d'entretien de module de motorisation ou la fiche d'entretien d'élément d'aéronef à durée de vie limitée, selon le cas:
- 1) l'identité de l'élément d'aéronef;
  - 2) le type, le numéro de série et l'immatriculation, selon le cas, de l'aéronef, du moteur, de l'hélice, du module de motorisation ou de l'élément d'aéronef à durée de vie limitée sur lequel l'élément d'aéronef en question est installé, avec la référence à la pose et à la dépose de l'élément d'aéronef;
  - 3) la date ainsi que le cumul du temps total de vol, des cycles de vol, des atterrissages et jours calendrier, selon l'élément d'aéronef considéré;
  - 4) les informations actuelles visées au point d) applicables à l'élément d'aéronef.
- f) La personne ou l'organisme responsable de la gestion du maintien de la navigabilité et des tâches au titre du point ML.A.201 contrôle les enregistrements spécifiés au point ML.A.305 et les présente à l'autorité compétente sur demande.
- g) Toutes les inscriptions portées dans les enregistrements de maintien de navigabilité des aéronefs doivent être claires et précises. Lorsqu'il est nécessaire de corriger une inscription, la correction doit être effectuée de manière à laisser voir clairement l'inscription originale.
- h) Un propriétaire s'assure de la mise en place d'un système pour conserver les enregistrements suivants pour les périodes spécifiées:
- 1) tous les enregistrements des travaux d'entretien détaillés relatifs à l'aéronef et à tout élément d'aéronef à durée de vie limitée qui y est installé, jusqu'à ce que les informations qu'ils contiennent soient remplacées par de nouvelles informations équivalentes quant à leur objet et à leur degré de précision, et au moins trente-six mois après que l'aéronef ou l'élément d'aéronef a été remis en service;
  - 2) le temps total de vol, à savoir les heures, jours calendrier, cycles et atterrissages de l'aéronef et de tous les éléments de l'aéronef à durée de vie limitée, au moins douze mois après que l'aéronef ou l'élément d'aéronef a été définitivement retiré du service;
  - 3) le temps de vol, à savoir les heures, jours calendrier, cycles et atterrissages, selon le cas, depuis le dernier entretien programmé de l'élément d'aéronef à durée de vie limitée, au moins jusqu'à ce que l'entretien programmé de l'élément d'aéronef ait été remplacé par un autre entretien programmé de même nature en portée et en détails;
  - 4) l'état en cours de la conformité avec le programme d'entretien de l'aéronef, au moins jusqu'à ce que l'entretien programmé de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef ait été remplacé par un autre entretien programmé de même nature en portée et en détails;

**▼ C2**

- 5) l'état en cours des consignes de navigabilité applicables à l'aéronef et aux éléments d'aéronef, au moins douze mois après que l'aéronef ou l'élément d'aéronef a été définitivement retiré du service;
- 6) le détail des modifications et réparations effectuées sur l'avion, le ou les moteurs, l'hélice ou les hélices, et tout élément vital pour la sécurité en vol, au moins douze mois après qu'ils ont été définitivement retirés du service.

**ML.A.307 Transfert des enregistrements de maintien de navigabilité d'aéronef**

- a) Lorsqu'un aéronef est transféré définitivement d'un propriétaire à un autre, le propriétaire qui le transfère s'assure que les enregistrements de maintien de navigabilité visés au point ML.A.305 sont également transférés.
- b) Lorsque le propriétaire sous-traite les tâches associées à la gestion du maintien de la navigabilité à un CAMO ou un CAO, il s'assure que les enregistrements de maintien de navigabilité visés au point ML.A.305 sont transférés à cet organisme.
- c) Les périodes de conservation des enregistrements énoncées au point h) du point ML.A.305 continuent de s'appliquer au nouveau propriétaire, au nouveau CAMO ou au nouveau CAO.

## SOUS-PARTIE D

## NORMES D'ENTRETIEN

**ML.A.401 Données d'entretien**

- a) La personne ou l'organisme entretenant un aéronef utilise uniquement les données d'entretien applicables durant l'exécution de l'entretien.

**▼ M14**

- b) Aux fins de la présente annexe, on entend par «données d'entretien applicables»:
  1. toute exigence, procédure, norme ou information applicable délivrée par l'autorité compétente ou par l'Agence;
  2. toute consigne de navigabilité applicable;
  3. les ICA applicables et autres instructions d'entretien délivrées par le titulaire du certificat de type, par le titulaire du certificat de type supplémentaire, par le déclarant d'une déclaration de conformité de la conception et par tout autre organisme qui publie ce type de données conformément à l'annexe I (Partie 21) ou, selon le cas, à l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012;
  4. pour les éléments dont l'installation est approuvée par le titulaire de l'agrément de conception ou le déclarant d'une déclaration de conformité de la conception, les instructions d'entretien applicables publiées par les fabricants d'éléments d'aéronef et acceptables pour le titulaire de l'agrément de conception ou le déclarant d'une déclaration de conformité de la conception;
  5. toute donnée applicable délivrée conformément au point 145.A.45 d).

**▼ M6****▼ C2****ML.A.402 Exécution de l'entretien**

- a) Les travaux d'entretien effectués par les organismes de maintenance agréés sont conformes à la sous-partie F de l'annexe I (partie M), à l'annexe II (partie 145) ou à l'annexe V *quinquies* (partie CAO), selon le cas.
- b) Pour les entretiens qui ne sont pas effectués selon le point a), la personne qui effectue l'entretien:
  - 1) est qualifiée pour les tâches exécutées, conformément aux exigences de la présente annexe;

▼ C2

- 2) s'assure que la zone dans laquelle l'entretien est effectué est bien organisée et propre, débarrassée de toute souillure ou contamination;
- 3) utilise les méthodes, techniques, normes et instructions spécifiées dans les données d'entretien visées au point ML.A.401;
- 4) utilise les outils, équipements et matériels spécifiés dans les données d'entretien visées au point ML.A.401. Au besoin, les outils et les équipements seront contrôlés et étalonnés selon une norme reconnue officiellement;
- 5) s'assure que l'entretien est effectué dans le respect des limites environnementales éventuelles qui sont spécifiées dans les données d'entretien visées au point ML.A.401;
- 6) en cas de météo défavorable ou de longs travaux d'entretien, veille à ce que des installations adaptées soient utilisées;
- 7) s'assure que le risque d'erreurs multiples durant les travaux d'entretien et le risque d'erreurs répétées dans des tâches de maintenance identiques sont réduits au minimum;
- 8) s'assure qu'une méthode de détection des erreurs est mise en œuvre après l'exécution de toute tâche critique de maintenance;
- 9) à l'issue de tout entretien, effectue une vérification générale pour s'assurer qu'il ne reste pas dans l'aéronef ou l'élément d'aéronef d'outils, d'équipements ou d'autres pièces et matériels étrangers, et que tous les panneaux d'accès déposés ont été réinstallés;
- 10) veille à ce que tous les travaux d'entretien exécutés soient correctement enregistrés et documentés.

**ML.A.403 Défauts d'aéronefs**

- a) Tout défaut d'aéronef compromettant gravement la sécurité du vol doit être rectifié avant tout autre vol.
- b) Les personnes suivantes peuvent décider qu'un défaut ne porte pas gravement atteinte à la sécurité en vol, et peuvent, en conséquence, en reporter la rectification:
  - 1) le pilote, s'agissant de défauts affectant des équipements d'aéronef non requis;
  - 2) le pilote, s'il utilise la liste minimale des équipements, s'agissant de défauts affectant des équipements d'aéronef requis – sinon, la rectification de ces défauts peut uniquement être reportée par un personnel de certification habilité;
  - 3) le pilote, s'agissant de défauts autres que ceux visés aux points b) 1) et b) 2) si toutes les conditions suivantes sont remplies:
    - i) l'aéronef est exploité au titre de l'annexe VII du règlement (UE) n° 965/2012 (partie NCO) ou, dans le cas des ballons ou des planeurs, n'est pas exploité au titre de la sous-partie ADD de l'annexe II (partie BOP) du règlement (UE) 2018/395 ou ne suit pas les dispositions de la sous-partie DEC de l'annexe II (partie SAO) du règlement (UE) 2018/1976;

**▼ C2**

- ii) le pilote reporte la rectification du défaut avec l'accord du propriétaire de l'aéronef ou, le cas échéant, du CAMO ou CAO sous-traitant;
- 4) le personnel de certification dûment qualifié, s'agissant de défauts autres que ceux visés aux points b) 1) et b) 2), si les conditions visées aux points 3 i) et 3 ii) ne sont pas remplies.
- c) Tout défaut d'aéronef qui ne compromet pas gravement la sécurité du vol est rectifié le plus rapidement possible à compter de la date à laquelle le défaut a été détecté pour la première fois, et dans le respect de limites spécifiées dans les données d'entretien.
- d) Tout défaut qui n'est pas rectifié avant le vol est enregistré dans le système d'enregistrement du maintien de navigabilité des aéronefs visé au point ML.A.305, et un enregistrement est mis à la disposition du pilote.

## SOUS-PARTIE E

*ÉLÉMENTS D'AÉRONEFS*ML.A.501 **Classification et installation****▼ M14**

- a) Sauf indication contraire de la sous-partie F de l'annexe I (Partie M), de l'annexe II (Partie 145), de l'annexe V *quinquies* (Partie CAO) du présent règlement ou du point 21.A.307 de l'annexe I (Partie 21) ou du point 21L.A.193 de l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012, un élément d'aéronef ne peut être installé que si l'ensemble des conditions suivantes sont remplies:
  - i) il est dans un état satisfaisant;
  - ii) il a été mis en service de la manière appropriée au moyen du formulaire 1 de l'AESA figurant à l'appendice II de l'annexe I (Partie M), ou équivalent;
  - iii) il a été marqué conformément à la sous-partie Q de l'annexe I (Partie 21) ou à la sous-partie Q de la section A de l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012.

**▼ M6****▼ C2**

- b) Avant d'installer un élément sur un aéronef, la personne ou l'organisme de maintenance agréé s'assure que cet élément d'aéronef remplit les conditions pour être monté sur l'aéronef si des différentes modifications ou configurations prévues par les consignes de navigabilité s'appliquent.
- c) Les pièces standard sont montées sur un aéronef ou un élément d'aéronef uniquement lorsque les données d'entretien indiquent ces pièces standard spécifiques. Les pièces standard sont uniquement montées si elles sont accompagnées de la preuve de leur conformité à la norme applicable et qu'elles ont une traçabilité appropriée.
- d) Des matières premières ou consommables ne sont utilisées sur un aéronef ou un élément d'aéronef qu'à condition:
  - i) que le constructeur de l'aéronef ou le fabricant de l'élément d'aéronef autorise l'utilisation de matières premières ou de matières consommables dans les données d'entretien pertinentes, ou comme spécifié à la sous-partie F de l'annexe I (partie M), à l'annexe II (partie 145) ou à l'annexe V *quinquies* (partie CAO);
  - ii) que ces matières remplissent les spécifications requises applicables aux matières et qu'elles aient une traçabilité appropriée;



▼ C2

- iii) que ces matières soient accompagnées d'une documentation spécifique et contenant une déclaration de conformité aux spécifications, ainsi que l'indication du fabricant et du fournisseur.
- e) Dans le cas de ballons qui permettent différentes combinaisons de nacelles, de brûleurs et de réservoirs de carburant pour une même enveloppe, la personne qui les installe s'assure que:
- 1) la nacelle, le brûleur et/ou les réservoirs de carburant remplissent les conditions pour être installés conformément à la fiche de caractéristiques du certificat de type ou autres documents auxquels renvoie la fiche de caractéristiques du certificat de type;
  - 2) la nacelle, le brûleur et/ou les réservoirs de carburant sont en état d'être utilisés et sont accompagnés des enregistrements des travaux d'entretien appropriés.

MLA.502 **Entretien des éléments d'aéronef**▼ M14

- a) L'entretien des éléments d'aéronef acceptés par le propriétaire conformément au point 21.A.307 b), point 2), de l'annexe I (Partie 21) ou au point 21L.A.193 b), point 2), de l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012 est assuré par toute personne ou tout organisme, sous réserve de réacceptation par le propriétaire selon les conditions énoncées au point 21.A.307 b), point 2), de l'annexe I (Partie 21) ou au point 21L.A.193 b), point 2), de l'annexe Ib (Partie 21 Light) dudit règlement. Cet entretien ne permet pas la délivrance d'un formulaire 1 de l'AESA, tel qu'il figure à l'appendice II de l'annexe I (Partie M), et est soumis aux exigences relatives à la mise en service d'un aéronef.

▼ M6▼ C2

- b) Les éléments d'aéronef sont remis en service conformément au tableau suivant:

	Remis en service au moyen du formulaire 1 de l'AESA [figurant à l'appendice II de l'annexe I (partie M)]	Remis en service au niveau de l'aéronef conformément au point MLA.801 (impossibilité de délivrer un formulaire 1 de l'AESA)
<b>Éléments d'aéronef entretenus conformément aux données d'entretien des éléments d'aéronef (données fournies par le fabricant de l'élément d'aéronef)</b>		
<b>Entretien autre que révision</b>	Organismes de maintenance qualifiés moteurs (pour les moteurs) ou qualifiés éléments d'aéronef (pour les autres éléments d'aéronef)	(i) Organismes de maintenance qualifiés aéronefs; et/ou (ii) personnel de certification indépendant
<b>Révision d'éléments d'aéronef autres que les moteurs et hélices</b>	Organismes de maintenance qualifiés éléments d'aéronef	Impossible
<b>Révision des moteurs et hélices des aéronefs CS-VLA, CS-22 et LSA</b>	Organismes de maintenance qualifiés moteurs (pour les moteurs) ou qualifiés éléments d'aéronef (pour les hélices)	(iii) Organismes de maintenance qualifiés aéronefs; et/ou (iv) personnel de certification indépendant
<b>Révision des moteurs et hélices d'aéronefs autres que les CS-VLA, CS-22 et LSA</b>	Organismes de maintenance qualifiés moteurs (pour les moteurs) ou qualifiés éléments d'aéronef (pour les hélices)	Impossible
<b>Éléments d'aéronef entretenus conformément aux données d'entretien des aéronefs (données fournies par le constructeur de l'aéronef)</b>		
<b>Tous éléments d'aéronef et tous types d'entretien</b>	Organismes de maintenance qualifiés moteurs (pour les moteurs) ou qualifiés éléments d'aéronef (pour les autres éléments d'aéronef)	— Organismes de maintenance qualifiés aéronefs; et/ou — personnel de certification indépendant

**▼ M14**

- c) L'entretien des éléments d'aéronef visés au point 21.A.307 b), points 3) à 6), de l'annexe I (Partie 21) ou au point 21L.A.193 b), points 3 à 6, de l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012 peut être effectué par toute personne ou tout organisme. Dans ce cas, par dérogation au point b), l'entretien de ces éléments d'aéronef doit faire l'objet d'une mise en service accompagnée d'une «déclaration d'entretien effectué» délivrée par la personne ou l'organisme qui a procédé à l'entretien. La «déclaration d'entretien effectué» contient au moins une description élémentaire de l'entretien effectué, la date à laquelle cet entretien a été achevé et l'identification de l'organisme ou de la personne qui la délivre. Elle est considérée comme un enregistrement de travaux d'entretien et réputée équivalente à un formulaire 1 de l'AESA en ce qui concerne l'élément ayant fait l'objet de l'entretien.

**▼ M6****▼ C2****ML.A.503 Éléments d'aéronef à durée de vie limitée**

- a) Le terme «éléments d'aéronef à durée de vie limitée» couvre les éléments suivants:
- 1) éléments d'aéronef soumis à une limite de vie certifiée au-delà de laquelle ils doivent être retirés; et
  - 2) éléments d'aéronef soumis à une limite de vie au-delà de laquelle ils font l'objet de travaux d'entretien pour restaurer leur aptitude au vol.
- b) Les éléments d'aéronef à durée de vie limitée installés ne doivent pas excéder la limite de vie approuvée figurant dans le programme d'entretien approuvé et les consignes de navigabilité, sous réserve des dispositions du point c) du point ML.A.504.
- c) La durée de vie approuvée est exprimée en jours calendrier, heures de vol, atterrissages ou cycles, selon le cas.
- d) Au terme de sa durée de vie approuvée, l'élément d'aéronef doit être retiré de l'aéronef en vue d'être soumis à des travaux d'entretien ou, s'il s'agit d'un élément possédant une limite de vie certifiée, d'être mis au rebut.

**ML.A.504 Contrôle des éléments d'aéronef inutilisables**

- a) Un élément d'aéronef est considéré comme inutilisable dans l'une quelconque des circonstances suivantes:
- 1) expiration de la limite de vie de l'élément d'aéronef définie dans le programme d'entretien de l'aéronef;
  - 2) non-conformité aux consignes de navigabilité applicables et à d'autres exigences relatives au maintien de la navigabilité prescrites par l'Agence;
  - 3) absence des informations nécessaires pour déterminer l'état de navigabilité de l'élément d'aéronef ou établir s'il remplit les conditions d'installation;
  - 4) preuve de défauts ou avaries de l'élément d'aéronef;
  - 5) implication de l'élément d'aéronef dans un incident ou un accident susceptible d'affecter son aptitude au service.
- b) Les éléments d'aéronef inutilisables sont classés comme suit:
- 1) éléments d'aéronef inutilisables entreposés dans un endroit sûr sous le contrôle d'un organisme de maintenance agréé ou d'un personnel de certification indépendant jusqu'à ce qu'une décision soit prise sur leur état futur;

▼ C2

- 2) éléments d'aéronef jugés inutilisables par la personne ou l'organisme qui les a déclarés inutilisables, et dont la conservation est transférée au propriétaire de l'aéronef après enregistrement de ce transfert dans le système d'enregistrement du maintien de la navigabilité des aéronefs visé au point ML.A.305.
- c) Les éléments d'aéronef qui ont atteint leur limite de vie certifiée ou qui contiennent un défaut ou une avarie non réparable sont classés comme irrécupérables et ne sont pas autorisés à réintégrer le système d'approvisionnement en éléments d'aéronef, à moins que les durées de vie certifiées aient été prolongées ou qu'une solution de réparation ait été approuvée conformément au point ML.A.304.
- d) Toute personne ou tout organisme responsable en application du point ML.A.201 prend, dans le cas d'un élément d'aéronef irrécupérable visé au point c), l'une des mesures suivantes:
  - 1) conserver cet élément d'aéronef dans un lieu visé au point b) 1);
  - 2) s'arranger pour faire que cet élément d'aéronef soit suffisamment détérioré pour qu'aucune récupération ni réparation ne soit rentable avant d'en abandonner la responsabilité.
- e) Nonobstant le point d), une personne ou un organisme responsable au titre du point ML.A.201 peut transférer sans détérioration à un organisme, dans un but de formation ou de recherche, la responsabilité à l'égard d'éléments d'aéronef classés comme irrécupérables.

## SOUS-PARTIE H

*CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE***ML.A.801 Certificat de remise en service d'aéronef**

- a) Un certificat de remise en service (ci-après «CRS») est délivré après que l'entretien requis a été dûment effectué sur un aéronef.
- b) Le CRS est délivré:
  - 1) soit par un personnel de certification approprié au nom de l'organisme de maintenance agréé;
  - 2) soit par un personnel de certification indépendant;
  - 3) soit par le pilote-propriétaire conformément au point ML.A.803.
- c) Par dérogation au point b), en cas de circonstances imprévues, lorsqu'un aéronef est immobilisé au sol en un lieu où aucun organisme de maintenance dûment agréé et aucun personnel de certification approprié ne sont disponibles, le propriétaire peut autoriser toute personne ayant au minimum trois ans d'expérience utile en matière d'entretien et possédant les qualifications appropriées à effectuer les travaux d'entretien de l'aéronef en conformité avec les normes énoncées dans la sous-partie D de la présente annexe et à autoriser la remise en service de l'aéronef. Dans ce cas, le propriétaire:
  - 1) obtient et conserve dans les enregistrements de l'aéronef le détail de tous les travaux effectués et des qualifications de la personne qui délivre le certificat;

**▼ C2**

- 2) veille à ce que ces travaux d'entretien fassent l'objet d'une deuxième vérification et validation conformément au point b) du point ML.A.801 le plus rapidement possible et dans un délai ne dépassant pas sept jours ou, dans le cas des aéronefs exploités au titre de l'annexe VII du règlement (UE) n° 965/2012 (partie NCO), ou, dans le cas des ballons, qui ne sont pas exploités au titre de la sous-partie ADD de l'annexe II (partie BOP) du règlement (UE) 2018/395, ou, dans le cas des planeurs, qui ne suivent pas les dispositions de la sous-partie DEC de l'annexe II (partie SAO) du règlement (UE) 2018/1976, dans un délai ne dépassant pas trente jours;
  - 3) informe le CAMO ou le CAO sous-traitant, ou l'autorité compétente en l'absence de sous-traitance, dans un délai de sept jours à compter de la délivrance de cette autorisation.
- d) Dans le cas d'une remise en service conformément aux points b) 1) ou b) 2), le personnel chargé de la certification peut être assisté dans l'exécution des tâches d'entretien par une ou plusieurs personnes placées sous son contrôle direct et permanent;
- e) Un CRS doit au moins contenir:
- 1) la description des principaux travaux d'entretien effectués;
  - 2) la date à laquelle l'entretien a été mené à bien;
  - 3) l'identité de l'organisme ou de la personne délivrant l'autorisation de remise en service, et notamment:
    - i) soit la référence d'agrément de l'organisme de maintenance et l'habilitation du personnel de certification qui délivre le CRS;
    - ii) soit, dans le cas visé au point b) 2), l'identité, et, le cas échéant, le numéro de licence du personnel de certification indépendant qui délivre le CRS;
  - 4) soit les restrictions à la navigabilité ou les limites d'exploitation, le cas échéant.
- f) Par dérogation au point a) et nonobstant le point g), lorsque les travaux d'entretien requis ne peuvent être menés à bien, un CRS peut être délivré dans le respect des limites convenues applicables aux aéronefs. Dans ce cas, le CRS indique que l'entretien n'a pu être mené à bien, et indique également toutes restrictions à la navigabilité ou les limites d'exploitation applicables, dans le cadre des informations requises au point e) 4).
- g) Un CRS n'est pas délivré en cas de non-conformité connue aux exigences de la présente annexe, compromettant gravement la sécurité du vol.

**▼ C2****ML.A.802 Certificat de remise en service d'éléments d'aéronef****▼ M11**

- a) Excepté dans les cas visés au point c) du point ML.A.502, un CRS d'éléments d'aéronef doit être délivré lorsque les travaux d'entretien requis ont été dûment effectués sur un élément d'aéronef conformément au point ML.A.502.

**▼ M6****▼ C2**

- b) Le certificat d'autorisation de remise en service, identifié comme étant le formulaire 1 de l'AESA, figurant à l'appendice II de l'annexe I (partie M), constitue le CRS d'élément d'aéronef, sauf si l'entretien est exécuté au niveau de l'aéronef, comme indiqué au point b) du point ML.A.502.

**ML.A.803 Habilitation du pilote-proprétaire**

- a) Pour être qualifiée de pilote-proprétaire, une personne doit:
- 1) être titulaire d'une licence de pilote (ou équivalent) valable, délivrée ou validée par un État membre pour la qualification de type ou de classe de l'aéronef;
  - 2) être proprétaire ou copropriétaire de l'aéronef; ce proprétaire doit être:
    - i) soit l'une des personnes physiques inscrites sur le formulaire d'immatriculation;
    - ii) soit membre d'une entité juridique à but non lucratif dans le domaine des loisirs, cette entité juridique étant indiquée sur le document d'immatriculation en tant que proprétaire ou exploitant; ce membre doit être directement associé au processus décisionnel de l'entité juridique et être désigné par celle-ci pour effectuer les travaux d'entretien dévolus au pilote-proprétaire.
- b) Pour les aéronefs qui sont exploités au titre de l'annexe VII (partie NCO) du règlement (UE) n° 965/2012 ou, dans le cas des ballons, qui ne sont pas exploités au titre de la sous-partie ADD de l'annexe II (partie BOP) du règlement (UE) 2018/395 ou, dans le cas des planeurs, qui ne suivent pas les dispositions de la sous-partie DEC de l'annexe II (partie SAO) du règlement (UE) 2018/1976, le pilote-proprétaire peut délivrer un CRS à l'issue de l'exécution des travaux d'entretien limités dévolus au pilote-proprétaire, comme prévu à l'appendice II de la présente annexe.
- c) Le CRS doit être inscrit dans les carnets de bord et préciser les principaux travaux d'entretien effectués, les données d'entretien utilisées, la date à laquelle cet entretien a été achevé, ainsi que l'identité, la signature et le numéro de licence pilote (ou équivalent) du pilote-proprétaire qui délivre ce certificat.

**▼ C2**

## SOUS-PARTIE I

*CERTIFICAT D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ (CEN)*

## ML.A.901 Examen de navigabilité d'un aéronef

**▼ M11**

Pour assurer la validité du certificat de navigabilité d'un aéronef, un examen de navigabilité de l'aéronef et de ses enregistrements de maintien de navigabilité doit être réalisé périodiquement.

**▼ M6****▼ C2**

a) Un CEN est délivré conformément à l'appendice IV (formulaire 15c de l'AESA) de la présente annexe à l'issue d'un examen de navigabilité satisfaisant. Le CEN est valable un an.

b) L'examen de navigabilité et la délivrance du CEN sont effectués conformément au point ML.A.903:

1) soit par l'autorité compétente;

2) soit par un CAMO ou un CAO dûment agréé;

**▼ M8**

3) soit par l'organisme de maintenance agréé lorsqu'il procède à l'inspection des 100 heures/annuelle prévue dans le programme d'entretien de l'aéronef;

4) soit, pour les aéronefs qui sont exploités au titre de l'annexe VII (partie NCO) du règlement (UE) n° 965/2012 ou, dans le cas des ballons, qui ne sont pas exploités au titre de la sous-partie ADD de l'annexe II (partie BOP) du règlement (UE) 2018/395 <sup>(1)</sup> ou, dans le cas des planeurs, qui ne suivent pas les dispositions de la sous-partie DEC de l'annexe II (partie SAO) du règlement (UE) 2018/1976 <sup>(2)</sup>, par le personnel de certification indépendant lorsqu'il procède à l'inspection des 100 heures/annuelle prévue dans le programme d'entretien de l'aéronef, dès lors qu'il est titulaire:

**▼ M6****▼ C2**

i) d'une licence délivrée conformément à l'annexe III (partie 66) qualifiante pour l'aéronef correspondant ou, si l'annexe III (partie 66) ne s'applique pas à cet aéronef particulier, d'une qualification nationale de personnel de certification valable pour cet aéronef;

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) 2018/395 de la Commission du 13 mars 2018 établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de ballons conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 71 du 14.3.2018, p. 10).

<sup>(2)</sup> Règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission du 14 décembre 2018 déterminant les règles détaillées applicables à l'exploitation de planeurs conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil (JO L 326 du 20.12.2018, p. 64).

**▼ C2**

ii) d'une habilitation délivrée:

- A) soit par l'autorité compétente qui a délivré la licence conformément à l'annexe III (partie 66);
- B) soit, si l'annexe III (partie 66) ne s'applique pas, par l'autorité compétente responsable de la qualification nationale de personnel de certification.

Un personnel de certification indépendant titulaire d'une licence délivrée conformément à l'annexe III (partie 66) peut réaliser les examens de navigabilité et délivrer le CEN pour les aéronefs immatriculés dans n'importe quel État membre. Toutefois, un personnel de certification indépendant titulaire d'une qualification nationale réalise les examens de navigabilité et délivre le CEN uniquement pour les aéronefs immatriculés dans l'État membre responsable de la qualification nationale.

Les CEN délivrés par un personnel de certification indépendant titulaire d'une qualification nationale ne bénéficient pas de la reconnaissance mutuelle lorsque l'aéronef est transféré vers un autre État membre.

Chaque fois que les circonstances révèlent l'existence d'un risque potentiel en matière de sécurité, l'autorité compétente effectue l'examen de navigabilité et délivre elle-même le CEN.

- c) La période de validité d'un CEN peut être prolongée au maximum deux fois consécutives, pour une période d'un an à chaque fois, par un CAMO ou un CAO dûment agréé, sous réserve des conditions suivantes:
  - 1) l'aéronef a été géré en permanence durant les douze derniers mois par ce CAMO ou ce CAO;
  - 2) l'aéronef a été entretenu durant les douze derniers mois par des organismes de maintenance agréés; cela inclut les tâches d'entretien effectuées par le pilote-proprétaire et la remise en service soit par le pilote-proprétaire, soit par le personnel de certification indépendant;
  - 3) le CAMO ou le CAO n'a aucune preuve ni raison de penser que l'aéronef n'est pas apte au vol.

Cette prolongation par le CAMO ou le CAO est possible quel que soit le personnel ou l'organisme qui, comme prévu au point b), a délivré le CEN à l'origine.

- d) Par dérogation au point c), la prolongation du CEN peut être anticipée d'une période maximale de 30 jours, sans perte de continuité du modèle d'examen, pour garantir la disponibilité de l'aéronef afin que le CEN original puisse être placé à bord.
- e) Lorsque l'autorité compétente effectue l'examen de navigabilité et délivre le CEN elle-même, le propriétaire fournit à l'autorité compétente:
  - 1) la documentation exigée par l'autorité compétente;

**▼ C2**

- 2) des locaux adaptés à l'endroit qui convient pour son personnel;
- 3) lorsque cela est nécessaire, l'assistance d'un personnel de certification approprié.

**ML.A.902 Validité du certificat d'examen de navigabilité**

- a) Un CEN perd sa validité:
  - 1) s'il est suspendu ou retiré; ou
  - 2) si le certificat de navigabilité est suspendu ou retiré; ou
  - 3) si l'aéronef n'est pas inscrit au registre des aéronefs d'un État membre; ou
  - 4) si le certificat de type au titre duquel le certificat de navigabilité a été délivré est suspendu ou retiré.
- b) Un aéronef ne vole pas dès lors que le CEN n'est plus valable ou que l'une quelconque des circonstances suivantes survient:
  - 1) le maintien de navigabilité de l'aéronef ou d'un élément monté sur l'aéronef ne satisfait pas aux exigences de la présente annexe;
  - 2) l'aéronef n'est plus conforme à la définition de type approuvée par l'Agence;
  - 3) l'aéronef a été exploité au-delà des limites du manuel de vol approuvé ou du certificat de navigabilité sans qu'aucune mesure appropriée n'ait été prise;
  - 4) l'aéronef a été impliqué dans un accident ou un incident qui affecte sa navigabilité sans qu'aucune mesure appropriée n'ait été prise pour la rétablir;

**▼ M14**

- 5) une modification ou réparation sur l'aéronef ou sur un élément monté sur l'aéronef n'est pas conforme à l'annexe I (Partie 21) ou, selon le cas, à l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012.

**▼ M6****▼ C2**

- c) En cas de renonciation ou de retrait, le CEN doit être restitué à l'autorité compétente.

**ML.A.903 Processus d'examen de navigabilité**

- a) Pour satisfaire à l'exigence relative à l'examen de navigabilité d'aéronef au sens du point ML.A.901, le personnel d'examen de navigabilité procède à un examen documenté des enregistrements de l'aéronef pour vérifier que:
  - 1) les heures de vol de la cellule, des moteurs et des hélices ainsi que les cycles de vol associés ont été correctement enregistrés;
  - 2) le manuel de vol correspond à la configuration de l'aéronef et reflète l'état de la dernière révision;
  - 3) tous les travaux d'entretien à réaliser sur l'aéronef ont été effectués conformément au programme d'entretien de l'aéronef;
  - 4) tous les défauts connus ont été rectifiés ou reportés de manière contrôlée;



▼ C2

- 5) toutes les consignes de navigabilité applicables ont été suivies et correctement enregistrées;

▼ M14

- 6) toutes les modifications et réparations effectuées sur l'aéronef ont été enregistrées et sont conformes à l'annexe I (Partie 21) ou, selon le cas, à l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012;

▼ M6▼ C2

- 7) tous les éléments d'aéronef à durée de vie limitée installés sur l'aéronef sont correctement identifiés, enregistrés et n'ont pas dépassé leur durée de vie approuvée;
- 8) tous les travaux d'entretien ont été certifiés conformément à la présente annexe;
- 9) s'il est requis, le devis de masse et de centrage actuel reflète la configuration de l'aéronef et est valide;
- 10) l'aéronef est conforme à la dernière révision de sa définition de type approuvée par l'Agence;

▼ M14

- 11) s'il y a lieu, l'aéronef possède un certificat acoustique correspondant à la configuration actuelle de l'aéronef conformément à la sous-partie I de l'annexe I (Partie 21) ou, selon le cas, à la sous-partie I de la section A de l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012.

▼ M6▼ C2

- b) Le personnel d'examen de navigabilité visé au point a) entreprend une étude physique de l'aéronef. Pour cette étude, le personnel d'examen de navigabilité qui n'est pas dûment qualifié conformément à l'annexe III (partie 66) doit être assisté par du personnel qualifié.
- c) Par l'étude physique de l'aéronef, le personnel d'examen de navigabilité s'assure que:
  - 1) toutes les marques et plaques signalétiques nécessaires sont correctement montées;
  - 2) l'aéronef est conforme à son manuel de vol approuvé;
  - 3) la configuration de l'aéronef est conforme aux documents approuvés;
  - 4) aucun défaut évident, qui n'a pas été rectifié conformément au point ML.A.403, ne peut être détecté;
  - 5) aucune incohérence ne peut être trouvée entre l'aéronef et l'examen documenté des enregistrements visé au point a).
- d) Par dérogation au point a) du point ML.A.901, l'examen de navigabilité peut être anticipé d'une période maximale de 90 jours, sans perte de continuité du modèle d'examen, de manière à ce que l'étude physique puisse avoir lieu pendant une vérification d'entretien.
- e) Le CEN (formulaire 15c de l'AESA) visé à l'appendice IV est délivré uniquement:
  - 1) par un personnel d'examen de navigabilité dûment agréé;
  - 2) lorsque l'examen de navigabilité a été effectué en intégralité et que toutes les constatations ont été clôturées;

▼ C2

- 3) lorsque toute anomalie constatée dans le programme d'entretien de l'aéronef au sens du point h) a été corrigée de manière satisfaisante.
- f) Une copie de tout CEN délivré ou prolongé pour un aéronef est envoyée à l'État membre d'immatriculation de cet aéronef dans les dix jours.
- g) Les tâches d'examen de navigabilité ne sont pas sous-traitées.
- h) L'efficacité du programme d'entretien de l'aéronef peut être réexaminée conjointement avec l'examen de navigabilité conformément au point c) 9) du point ML.A.302. Ce réexamen est réalisé par la personne ayant effectué l'examen de navigabilité. S'il révèle des manquements sur l'aéronef liés à des lacunes dans le contenu du programme d'entretien de l'aéronef, le programme d'entretien de l'aéronef doit être modifié en conséquence. La personne qui effectue le réexamen informe l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation si elle n'est pas d'accord avec les mesures modifiant le programme d'entretien de l'aéronef prises par le propriétaire, le CAMO ou le CAO. Dans ce cas, l'autorité compétente décide des modifications qu'il est nécessaire d'apporter au programme d'entretien de l'aéronef, en se rapportant aux constatations correspondantes définies au point ML.B.903, et, si nécessaire, en réagissant conformément au point ML.B.304.

ML.A.904 **Qualifications du personnel d'examen de navigabilité**

- a) Le personnel d'examen de navigabilité agissant au nom de l'autorité compétente est qualifié conformément au point ML.B.902.

▼ M8

- b) Le personnel d'examen de navigabilité agissant au nom d'un organisme visé à la sous-partie F ou à la sous-partie G de l'annexe I (partie M), à l'annexe II (partie 145), à l'annexe V *quater* (partie CAMO) ou à l'annexe V *quinqüies* (partie CAO), est qualifié conformément à la sous-partie F ou à la sous-partie G de l'annexe I (partie M), à l'annexe II (partie 145), à l'annexe V *quater* (partie CAMO) ou à l'annexe V *quinqüies* (partie CAO), respectivement.

▼ M6▼ C2

- c) Le personnel d'examen de navigabilité agissant en son propre nom, comme le permet le point b) 4) du point ML.A.901:
  - 1) est titulaire d'une licence délivrée conformément à l'annexe III (partie 66) qualifiante pour l'aéronef correspondant ou, si l'annexe III (partie 66) ne s'applique pas à cet aéronef particulier, d'une qualification nationale de personnel de certification valable pour cet aéronef; et
  - 2) est titulaire d'une habilitation délivrée:
    - i) soit par l'autorité compétente qui a délivré la licence conformément à l'annexe III (partie 66);
    - ii) soit, si l'annexe III (partie 66) ne s'applique pas, par l'autorité compétente responsable de la qualification nationale de personnel de certification.
- d) L'habilitation requise au titre du point c) 2) est délivrée par l'autorité compétente lorsque:

**▼ C2**

- 1) l'autorité compétente a déterminé que la personne connaît les parties de la présente annexe concernant la gestion du maintien de la navigabilité, la réalisation des examens de navigabilité et la délivrance des CEN;
- 2) la personne a réalisé de manière satisfaisante un examen de navigabilité sous la supervision de l'autorité compétente.

Cette habilitation est valable cinq ans à condition que le titulaire réalise au moins un examen de navigabilité tous les douze mois. Faute de quoi, il est procédé à un nouvel examen de navigabilité, dont l'issue doit être satisfaisante, sous la supervision de l'autorité compétente.

À l'expiration de sa période de validité, l'habilitation est renouvelée pour cinq ans, sous réserve d'une confirmation de la conformité du titulaire avec les points d) 1) et d) 2). Le nombre de renouvellements n'est pas limité.

Le titulaire de l'habilitation conserve les enregistrements de tous les examens de navigabilité réalisés et, sur demande, les met à la disposition de toute autorité compétente et de tout propriétaire d'aéronef pour qui un examen de navigabilité est réalisé.

L'autorité compétente peut retirer cette habilitation à tout moment si elle n'est pas satisfaite de la compétence du titulaire ou de la manière dont celui-ci utilise son habilitation.

**ML.A.905 Transfert d'immatriculation d'aéronef au sein de l'Union**

- a) Lorsqu'une immatriculation d'aéronef est transférée au sein de l'Union, le postulant:
  - 1) tout d'abord, fournit à l'ancien État membre le nom de l'État membre dans lequel l'aéronef sera immatriculé;

**▼ M14**

- 2) et ensuite, présente sa demande au nouvel État membre pour la délivrance d'un nouveau certificat de navigabilité conformément à l'annexe I (Partie 21) ou, selon le cas, à l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012.

**▼ M6****▼ C2**

- b) Nonobstant le point a) 3) du point ML.A.902, l'ancien CEN reste valable jusqu'à sa date d'expiration, à moins qu'il n'ait été délivré par un personnel de certification indépendant titulaire d'une qualification nationale de personnel de certification conformément au point b) 4) du point ML.A.901, auquel cas le point ML.A.906 s'applique.
- c) Nonobstant les points a) et b), dans les cas où l'aéronef n'était pas en état de naviguer dans l'ancien État membre, ou lorsque l'état de navigabilité de l'aéronef ne peut être déterminé au moyen des enregistrements existants, le point ML.A.906 s'applique.

**ML.A.906 Examen de navigabilité des aéronefs importés dans l'Union**

- a) ► **M12** Lorsqu'un aéronef est importé d'un pays tiers, ou d'un système de réglementation où le règlement (UE) 2018/1139 ne s'applique pas, sur le registre d'un État membre, le postulant doit: ◀

**▼ M14**

- 1) présenter sa demande à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation pour la délivrance d'un nouveau certificat de navigabilité conformément à l'annexe I (Partie 21) ou, selon le cas, à l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012;

**▼ C2**

- 2) lorsque l'aéronef n'est pas neuf, fait procéder à un examen de navigabilité, dont l'issue doit être satisfaisante, conformément au point ML.A.901;
  - 3) fait effectuer tous les travaux d'entretien afin d'assurer la conformité avec le programme d'entretien de l'aéronef approuvé ou déclaré.
- b) Si l'aéronef est conforme aux exigences pertinentes, l'autorité compétente, le CAMO ou le CAO, l'organisme de maintenance ou le personnel de certification indépendant qui procède à l'examen de navigabilité, comme prévu au point b) du point ML.A.901, délivre un CEN et en transmet une copie à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation.
- c) Le propriétaire autorise l'accès à l'aéronef à des fins d'inspection par l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation.

**▼ M14**

- d) Un nouveau certificat de navigabilité est délivré par l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation si l'aéronef est conforme à l'annexe I (Partie 21) ou, selon le cas, à l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012.

**▼ M6****▼ C2****ML.A.907 Constatations**

- a) Les constatations sont classées comme suit:
- 1) une constatation de niveau 1 correspond à un non-respect significatif des exigences de la présente annexe abaissant le niveau de sécurité et compromettant gravement la sécurité du vol;
  - 2) une constatation de niveau 2 correspond à un non-respect des exigences de la présente annexe susceptible d'abaisser le niveau de sécurité et de compromettre la sécurité du vol.
- b) Après réception d'une notification de constatations conformément au point ML.B.903, la personne ou l'organisme ayant les responsabilités visées au point ML.A.201 définit un plan d'actions correctives et convainc l'autorité compétente de son bien-fondé, dans un délai convenu avec cette autorité, afin d'éviter toute nouvelle constatation et prévenir la répétition des faits qui y ont donné lieu.

*SECTION B***PROCÉDURE POUR LES AUTORITÉS COMPÉTENTES***SOUS-PARTIE A**GÉNÉRALITÉS***ML.B.101 Domaine d'application**

La présente section établit les exigences administratives à suivre par les autorités compétentes chargées de la mise en œuvre et du contrôle de l'application de la section A de la présente annexe.

**ML.B.102 Autorité compétente**

- a) Généralités

Un État membre désigne une autorité compétente avec attribution de responsabilités pour la délivrance, la prolongation, la modification, la suspension ou le retrait des certificats et pour le contrôle du maintien de la navigabilité. Cette autorité compétente établit des procédures documentées et une structure organisationnelle.

**▼ C2****b) Ressources**

Le nombre de membres du personnel est approprié pour satisfaire aux exigences détaillées dans la présente section.

**c) Qualification et formation**

Tout le personnel prenant part aux activités relevant de la présente annexe est dûment qualifié et possède les connaissances, l'expérience, la formation initiale et continue appropriées pour effectuer les tâches qui lui sont attribuées.

**d) Procédures**

L'autorité compétente établit les procédures détaillant la manière dont la conformité avec la présente annexe est réalisée.

Les procédures sont revues et modifiées pour garantir le respect continu des dispositions.

**ML.B.104 Archivage**

a) L'autorité compétente met en place un système d'archivage permettant une traçabilité appropriée du processus de délivrance, de prolongation, de modification, de suspension ou de retrait de chaque certificat et habilitation.

b) Les enregistrements pour le contrôle de chaque aéronef comprennent au minimum une copie:

- 1) du certificat de navigabilité de l'aéronef;
- 2) des CEN;
- 3) des rapports issus des examens de navigabilité effectués directement par l'État membre;
- 4) de toute la correspondance pertinente relative à l'aéronef;
- 5) des renseignements relatifs à toute mesure de dérogation et d'exécution;
- 6) de tout document approuvé par l'autorité compétente conformément à la présente annexe ou au règlement (UE) n° 965/2012.

c) Les enregistrements spécifiés au point b) sont conservés deux ans à compter du moment où l'aéronef a été définitivement retiré du service.

d) Tous les enregistrements spécifiés au point ML.B.104 sont mis à la disposition de tout autre État membre ou de l'Agence, à leur demande.

**ML.B.105 Échange mutuel d'informations**

a) Afin de contribuer à l'amélioration de la sécurité aérienne, les autorités compétentes participent à un échange mutuel de toutes les informations nécessaires conformément à l'article 72 du règlement (UE) 2018/1139.

b) Sans préjudice des compétences des États membres, en cas de menace potentielle pour la sécurité touchant plusieurs États membres, les autorités compétentes concernées s'entraident aux fins de réaliser les actions de contrôle nécessaires.

**▼ C2**

## SOUS-PARTIE B

*RESPONSABILITÉ***ML.B.201 Responsabilités**

L'autorité compétente visée au point b) du point ML.1 est responsable de la conduite des inspections et des investigations afin de vérifier que les exigences de la présente annexe sont respectées.

## SOUS-PARTIE C

*MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ***ML.B.302 Dérogations**

Toutes les dérogations accordées conformément à l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139 sont enregistrées et archivées par l'autorité compétente.

**ML.B.303 Contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs**

- a) L'autorité compétente élabore un programme d'étude basé sur une approche axée sur le risque pour contrôler l'état de navigabilité de la flotte des aéronefs figurant sur son registre.
- b) Le programme d'étude comprend des audits de produits aéronefs par échantillonnage et couvre tous les aspects des principaux éléments de navigabilité à risques.
- c) L'audit des produits vérifie par échantillonnage les normes de navigabilité atteintes, sur la base des exigences applicables, et identifie chaque constatation.
- d) Toute constatation identifiée est classée conformément au point ML.B.903 et confirmée par écrit à la personne ou à l'organisme responsable en application du point ML.A.201. L'autorité compétente dispose d'une procédure mise en place pour analyser les constatations quant à leur importance pour la sécurité.
- e) L'autorité compétente enregistre toutes les constatations et les actions de clôture.
- f) Si, durant le contrôle de l'aéronef, la preuve est apportée que la présente annexe ou d'autres annexes ne sont pas respectées, la constatation est traitée selon les modalités prévues dans l'annexe concernée.
- g) Si cela est nécessaire pour assurer une action d'exécution appropriée, l'autorité compétente échange des informations concernant les cas de non-conformité relevés, conformément au point f), avec d'autres autorités compétentes.

**ML.B.304 Retrait, suspension et limitation**

L'autorité compétente:

- a) suspend un CEN pour des motifs valables dans le cas d'un risque potentiel en matière de sécurité; ou
- b) suspend ou retire un CEN en application du point a) du point ML.B.903.

L'autorité compétente qui a délivré l'habilitation afférente à l'examen de navigabilité, en application du point c) du point ML.A.904, pour un personnel de certification indépendant retire cette habilitation si le titulaire ne donne pas satisfaction dans ses prestations relatives à l'examen de navigabilité ou fait usage de cette habilitation de manière inappropriée.

**▼ C2**

## SOUS-PARTIE I

*CERTIFICAT D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ (CEN)***ML.B.902 Examen de navigabilité par l'autorité compétente**

- a) Lorsque l'autorité compétente effectue l'examen de navigabilité et délivre le CEN visé à l'appendice IV de la présente annexe (formulaire 15c de l'AESA), l'autorité compétente effectue un examen de navigabilité conformément au point ML.A.903.
- b) L'autorité compétente doit disposer du personnel d'examen de navigabilité approprié pour effectuer les examens de navigabilité. Ce personnel a acquis l'ensemble des éléments suivants:
  - 1) au moins trois ans d'expérience dans le domaine du maintien de la navigabilité;
  - 2) une licence appropriée conformément à l'annexe III (partie 66) ou une qualification de personnel d'entretien reconnue au niveau national, appropriée pour la catégorie d'aéronefs [lorsque l'article 5, paragraphe 6, règlement (UE) n° 1321/2014 renvoie aux règles nationales] ou un diplôme en aéronautique ou équivalent;
  - 3) une formation appropriée en maintenance aéronautique;
  - 4) une fonction qui l'autorise à signer au nom de l'autorité compétente.

Nonobstant les points 1) à 4), l'exigence établie au point b) 2) du point ML.B.902 peut être remplacée par quatre ans d'expérience dans le domaine du maintien de la navigabilité en plus des années d'expérience déjà requises par le point b) 1) du point ML.B.902.
- c) L'autorité compétente tient un registre de tout le personnel compétent en matière d'examen de navigabilité et ce registre donne des informations concernant toute qualification appropriée ainsi qu'un résumé de l'expérience et de la formation utiles en matière de gestion du maintien de la navigabilité.

**▼ M8**

- d) Durant l'exécution de l'examen de navigabilité, l'autorité compétente a accès aux données applicables spécifiées aux points ML.A.305 et ML.A.401.

**▼ M6****▼ C2**

- e) Le personnel qui effectue l'examen de navigabilité délivre un certificat d'examen de navigabilité (formulaire 15c de l'AESA), tel qu'il figure à l'appendice VI, à l'issue d'un examen de navigabilité dont l'issue est satisfaisante.
- f) Chaque fois que les circonstances révèlent l'existence d'un risque potentiel en matière de sécurité, l'autorité compétente effectue l'examen de navigabilité et délivre le CEN elle-même.

**ML.B.903 Constatations**

Si, au cours d'études d'aéronef ou par tout autre moyen, il est prouvé qu'une exigence de la présente annexe n'est pas respectée, l'autorité compétente:

- a) pour les constatations de niveau 1, exige l'adoption d'une mesure corrective appropriée avant tout autre vol, et retire ou suspend immédiatement le CEN; et
- b) pour les constatations de niveau 2, impose la mesure corrective appropriée au regard de la nature de la constatation.

**▼ C2***Appendice I***Contrat de gestion relatif au maintien de navigabilité**

- a) Lorsqu'un propriétaire charge un CAMO ou un CAO d'effectuer les tâches de gestion du maintien de navigabilité, conformément au point ML.A.201, à la demande de l'autorité compétente, une copie du contrat signé par les deux parties est envoyée par le propriétaire à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation.
- b) Ce contrat est élaboré en tenant compte des exigences de la présente annexe; il définit les obligations des signataires en matière de maintien de la navigabilité de l'aéronef.
- c) Il contient au minimum les informations suivantes:
  - 1) l'immatriculation, le type et le numéro de série de l'aéronef;

**▼ M16**

- 2) le nom du propriétaire de l'aéronef ou du locataire enregistré ou les références de la société, y compris l'adresse;

**▼ C2**

- 3) les références du CAMO ou CAO sous-traitant, y compris l'adresse;
- 4) le type d'exploitation.
- d) Il stipule ce qui suit:

«Le propriétaire confie au CAMO ou au CAO la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef, l'élaboration et l'approbation d'un programme d'entretien de l'aéronef, et l'organisation de l'entretien de l'aéronef conformément audit programme d'entretien.

Conformément au présent contrat, les deux signataires s'engagent à respecter leurs obligations respectives au titre du présent contrat.

Le propriétaire certifie en toute bonne foi que toutes les informations fournies au CAMO ou au CAO concernant le maintien de la navigabilité de l'aéronef sont et seront exactes, et que l'aéronef ne sera pas modifié sans approbation préalable du CAMO ou du CAO.

Le non-respect du présent contrat, du fait de l'un ou de l'autre signataire, entraînera la caducité. Dans ce cas, le propriétaire reste entièrement responsable de chaque tâche liée au maintien de la navigabilité de l'aéronef et, dans un délai de deux semaines, informe la ou les autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation de la résiliation du contrat.»

- e) Lorsqu'un propriétaire sous-traite auprès d'un CAMO ou d'un CAO conformément au point ML.A.201, les obligations incombant à chaque partie sont les suivantes.

**1) Obligations du CAMO ou du CAO:**

- i) veiller à ce que le type de l'aéronef figure dans les termes de son agrément;
- ii) respecter toutes les conditions énoncées ci-dessous en matière de maintien de la navigabilité de l'aéronef:

A) élaborer et approuver le programme d'entretien de l'aéronef;

B) une fois que le programme d'entretien de l'aéronef a été approuvé, en fournir une copie au propriétaire ainsi qu'une copie de la justification de tout écart par rapport aux recommandations du DAH;



**▼ C2**

- C) organiser une inspection permettant de faire la transition avec le programme d'entretien de l'aéronef précédent;
- D) veiller à ce que tous les travaux d'entretien soient exécutés par un organisme de maintenance agréé, ou si cela est permis, par un personnel de certification indépendant;
- E) veiller à ce que toutes les consignes de navigabilité applicables soient appliquées;
- F) s'assurer que tous les défauts détectés au cours de l'entretien ou des examens de navigabilité, ou signalés par le propriétaire, sont rectifiés par un organisme de maintenance agréé, ou si cela est permis, par un personnel de certification indépendant;
- G) coordonner les travaux d'entretien programmés, l'application des consignes de navigabilité, le remplacement des pièces à durée de vie limitée, et les exigences d'inspection des éléments d'aéronef;
- H) informer le propriétaire chaque fois que l'aéronef doit être confié à un organisme de maintenance agréé, ou si cela est permis, à un personnel de certification indépendant;
- I) gérer et archiver tous les enregistrements techniques;

**▼ M14**

- iii) organiser l'approbation de toute modification apportée à l'aéronef conformément à l'annexe I (Partie 21) ou, selon le cas, à l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012 avant que cette modification ne soit effectuée.

Dans le cas d'un aéronef faisant l'objet d'une déclaration de conformité de la conception, organiser la déclaration de conformité pour toute modification conformément à l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012 avant qu'il n'y soit procédé;

- iv) organiser l'approbation de toute réparation de l'aéronef conformément à l'annexe I (Partie 21) ou, selon le cas, à l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012 avant que cette réparation ne soit effectuée.

Dans le cas d'un aéronef faisant l'objet d'une déclaration de conformité de la conception, organiser la déclaration de conformité pour toute réparation conformément à l'annexe Ib (Partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012 avant qu'il n'y soit procédé;

**▼ M6****▼ C2**

- v) informer l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation chaque fois que l'aéronef n'est pas présenté par le propriétaire pour l'entretien à la demande du CAMO ou du CAO sous-traitant;
- vi) informer l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation chaque fois que le présent contrat n'a pas été respecté;
- vii) veiller à ce que l'examen de navigabilité de l'aéronef soit effectué lorsque cela est nécessaire, et veiller à ce que le CEN soit délivré;
- viii) envoyer dans les 10 jours une copie de tout CEN délivré ou prolongé à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation;
- ix) établir les comptes rendus d'événements, comme exigé par les réglementations applicables;

**▼ C2**

x) informer l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation chaque fois que le présent contrat est dénoncé par l'une des parties.

**2) Obligations du propriétaire:**

- i) avoir une connaissance globale du programme d'entretien de l'aéronef;
- ii) avoir une connaissance globale des dispositions de la présente annexe;
- iii) présenter l'aéronef à l'entretien sur instruction du CAMO ou du CAO sous-traitant;
- iv) ne pas modifier l'aéronef sans consulter au préalable le CAMO ou le CAO sous-traitant;
- v) informer le CAMO ou le CAO sous-traitant de tout entretien effectué à titre exceptionnel à l'insu et sans intervention du CAMO ou du CAO sous-traitant;
- vi) signaler au CAMO ou au CAO sous-traitant sur le carnet de bord tous les défauts relevés en cours d'exploitation;
- vii) informer l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation chaque fois que le présent contrat est dénoncé par l'une des parties;
- viii) informer l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation et le CAMO ou le CAO sous-traitant chaque fois que l'aéronef est vendu;
- ix) établir les comptes rendus d'événements, comme exigé par les réglementations applicables;
- x) informer régulièrement le CAMO ou le CAO sous-traitant des heures de vol de l'aéronef et de toute autre donnée d'utilisation, comme convenu avec le CAMO ou le CAO sous-traitant;
- xi) mentionner le CRS dans les carnets de bord, comme indiqué au point c) du point ML.A.803, lorsque les travaux d'entretien sont effectués par le pilote-propriétaire;
- xii) informer le CAMO ou le CAO sous-traitant au plus tard trente jours après l'exécution de toute tâche d'entretien effectuée par le pilote-propriétaire.

▼ **M6**▼ **C2***Appendice II***Entretien limité par le pilote-proprétaire**

Outre les exigences énoncées dans la présente annexe, le pilote-proprétaire respecte les principes élémentaires suivants avant d'effectuer toute tâche d'entretien:

**a) Compétence et responsabilité**

- 1) Le pilote proprétaire est toujours responsable des travaux d'entretien qu'il effectue.
- 2) Le pilote-proprétaire possède un degré de compétence satisfaisant pour effectuer la tâche. C'est au pilote-proprétaire qu'il incombe de se familiariser avec les pratiques d'entretien standard pour son aéronef et avec le programme d'entretien de l'aéronef.

**b) Tâches**

Le pilote-proprétaire peut effectuer des inspections visuelles ou des opérations simples pour vérifier l'état général, détecter les dommages évidents et s'assurer du fonctionnement normal de la cellule, des moteurs, des systèmes et des éléments d'aéronef.

Une tâche d'entretien n'est pas exécutée par le pilote-proprétaire dans les cas suivants:

- 1) il s'agit d'une tâche critique d'entretien;
- 2) elle nécessite la dépose d'éléments ou d'un ensemble d'éléments d'aéronef essentiels;
- 3) elle implique de se conformer à une consigne de navigabilité ou à un point des limitations de navigabilité (ALI), sauf si ces consignes ou limitations l'autorisent expressément;
- 4) elle requiert l'utilisation d'un outillage spécial ou étalonné (à l'exception d'une clé dynamométrique et d'une pince à sertir);
- 5) elle requiert l'utilisation d'équipements d'essai ou des essais particuliers (par exemple, essais non destructifs, essais de systèmes ou vérification opérationnelle de l'avionique);
- 6) elle consiste en des inspections spécifiques non programmées (par exemple, un contrôle d'atterrissage lourd);
- 7) elle affecte des systèmes essentiels pour les vols en IFR;
- 8) il s'agit d'une tâche d'entretien complexe conformément à l'appendice III, ou d'une tâche d'entretien d'un élément d'aéronef conformément au point a) ou b) du point ML.A.502;
- 9) elle fait partie de l'inspection des 100 heures/annuelle (pour ces cas, la tâche d'entretien est combinée à l'examen de navigabilité effectué par des organismes de maintenance ou un personnel de certification indépendant).

Les critères visés aux points 1) à 9) prévalent sur des instructions moins restrictives données conformément au programme d'entretien de l'aéronef visé au point ML.A.302.

**▼ C2**

Toute tâche décrite dans le manuel de vol de l'aéronef (ou autres manuels opérationnels), par exemple, préparer l'aéronef pour un vol (assembler les ailes du planeur, ou effectuer une inspection pré-vol, ou assembler une combinaison de nacelle, brûleur, bouteilles de gaz et enveloppe pour un ballon, etc.), n'est pas considérée comme une tâche d'entretien et, par conséquent, ne requiert pas de CRS. Néanmoins, il incombe à la personne qui assemble ces pièces de s'assurer qu'elles remplissent les conditions d'installation et qu'elles sont en état d'être utilisées.

**c) Exécution et enregistrement des tâches d'entretien effectuées par le pilote-proprétaire**

Les données d'entretien spécifiées au point ML.A.401 doivent toujours être disponibles pendant l'entretien effectué par le pilote-proprétaire et doivent être respectées. Le CRS doit détailler les données ayant trait à l'exécution des tâches d'entretien par le pilote-proprétaire conformément au point d) du point ML.A.803.

Le pilote-proprétaire doit informer le CAMO ou le CAO sous-traitant (s'il existe un contrat de sous-traitance) de l'exécution des tâches d'entretien par le pilote-proprétaire au plus tard trente jours après la fin de ces tâches, conformément au point a) du point ML.A.305.

**▼ M6****▼ C2***Appendice III***Tâches d'entretien complexes qui ne peuvent être exécutées par le pilote-proprétaire****▼ M8**

Toutes les tâches suivantes sont des tâches d'entretien complexes qui, conformément à l'appendice II, ne sont pas effectuées par le pilote-proprétaire. Ces tâches sont exécutées soit par un organisme de maintenance agréé, soit par un personnel de certification indépendant:

**▼ M6****▼ C2**

a) la modification, la réparation ou le remplacement par rivetage, collage, contre-placage ou soudage d'une des pièces de cellule d'aéronef suivantes:

- 1) une poutre de caisson;
- 2) une lisse ou membrane d'aile;
- 3) un longeron;
- 4) une semelle de longeron;
- 5) une pièce d'une poutre en treillis;
- 6) l'âme d'une poutre;
- 7) une quille ou quille d'angle d'une coque d'hydravion ou d'un flotteur;
- 8) une pièce de compression en tôle ondulée dans une aile ou un empennage;
- 9) une nervure principale d'aile;
- 10) une contrefiche principale de surface d'aile ou d'empennage;
- 11) un bâti-moteur;
- 12) un longeron ou cadre de fuselage;
- 13) une pièce d'une armature latérale, armature horizontale ou cloison;
- 14) une contrefiche ou une ferrure support de fauteuil;
- 15) un remplacement de rails de fixation fauteuils;
- 16) une contrefiche secondaire ou principale de train d'atterrissage;
- 17) un essieu;
- 18) une roue; et
- 19) un ski ou un support de ski, à l'exclusion du remplacement d'un revêtement à coefficient de frottement réduit;

b) la modification ou réparation d'une des pièces suivantes:

- 1) revêtement de l'avion, ou revêtement d'un flotteur d'aéronef, si le travail nécessite l'utilisation d'un support, bâti ou gabarit;
- 2) revêtement d'aéronef soumis à des contraintes de pressurisation, si l'endommagement du revêtement mesure plus de 15 cm dans une direction quelconque;

**▼ C2**

- 3) pièce porteuse d'un système de commande, y compris un manche pilote, une pédale, un arbre, un quadrant, un renvoi, un tube de transmission, un guignol commande de gouverne et une ferrure forgée ou moulée, à l'exclusion:
    - i) de l'emboutissage d'un raccord de réparation ou d'une garniture de câble; et
    - ii) du remplacement d'un embout de tube symétrique fixé par rivetage;
  - 4) toute autre structure, non répertoriée au point a), qu'un fabricant a identifiée comme structure primaire dans son manuel d'entretien, son manuel de réparations structurales ou ses instructions de maintien de la navigabilité;
- c) l'exécution des travaux d'entretien suivants sur des moteurs à pistons:
- 1) démontage et réassemblage d'un moteur à pistons à d'autres fins que:
    - i) pour avoir accès aux assemblages piston/cylindre; ou
    - ii) pour retirer le panneau auxiliaire arrière en vue d'inspecter et/ou de remplacer les commandes de pompes à huile lorsque cela ne nécessite pas de retirer et de remonter des engrenages intérieurs;
  - 2) démontage puis remontage des démultiplicateurs;
  - 3) soudage et brasage de joints, autres que des petits travaux de soudure des dispositifs d'évacuation des fumées exécutés par un soudeur dûment agréé ou autorisé, à l'exception du remplacement d'éléments d'aéronef;
  - 4) intervention sur des pièces particulières de systèmes assujettis au passage au banc d'essai, sauf le remplacement ou l'ajustement de pièces qui peuvent normalement être remplacées ou ajustées en service;
- d) l'équilibrage d'une hélice, sauf:
- 1) pour la certification de l'équilibrage statique lorsque le manuel d'entretien l'exige; et
  - 2) l'équilibrage dynamique sur des hélices installées au moyen d'instruments électroniques d'équilibrage lorsque le manuel d'entretien ou d'autres données de navigabilité approuvées l'autorisent;
- e) toute autre tâche nécessitant:
- 1) des outillages, équipements ou installations spéciaux; ou
  - 2) des procédures de coordination bien définies en raison de la longueur des tâches et de l'intervention de personnes différentes.

▼ M6▼ C2

## Appendice IV

▼ M11

## Certificat d'examen de navigabilité – Formulaire 15c de l'AESA

*REMARQUE: les personnes et les organismes qui effectuent l'examen de navigabilité en combinaison avec l'inspection des 100 heures/annuelle peuvent utiliser le verso du présent formulaire pour délivrer le CRS visé au point M.L.A.801 correspondant à l'inspection aux 100 heures/annuelle.*

**CERTIFICAT D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ (CEN) (pour les aéronefs conformes à la partie ML)**

Référence du CEN: .....

Conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil:

[NOM DE L'AUTORITÉ COMPÉTENTE] (\*\*)

certifie:

.....avoir procédé à un examen de navigabilité conformément au règlement (UE) n° 1321/2014 sur l'aéronef suivant:

[ou]

.....que l'aéronef neuf suivant:

Constructeur de l'aéronef:..... Nom du constructeur: .....

Immatriculation de l'aéronef: ..... Numéro de série de l'aéronef: .....

(et) est considéré apte au vol au moment de l'examen.

Date d'émission: ..... Date d'expiration: . .....

Heures de vol cellule à la date de l'examen (\*):.....

Signé: ..... Numéro d'autorisation (le cas échéant): .....

[OU]

[NOM DE L'ORGANISME AGRÉÉ, ADRESSE et RÉFÉRENCE DE L'AGRÉMENT] (\*\*)

[ou]

[NOM COMPLET DU PERSONNEL DE CERTIFICATION ET NUMÉRO DE LICENCE PARTIE 66 (OU ÉQUIVALENT NATIONAL)] (\*\*)

certifie avoir procédé à un examen de navigabilité conformément au règlement (UE) n° 1321/2014 sur l'aéronef suivant:

Constructeur de l'aéronef: ..... Nom du constructeur: .....

Immatriculation de l'aéronef: ..... Numéro de série de l'aéronef: .....

(et) est considéré apte au vol au moment de l'examen.

Date d'émission: ..... Date d'expiration: .....

Heures de vol cellule à la date de l'examen (\*): .....

Signé: ..... Numéro d'autorisation (le cas échéant): . .....

1<sup>re</sup> prolongation: l'aéronef satisfait aux conditions du point M.L.A.901 c) de l'annexe V *ter* (partie ML).

Date d'émission: ..... Date d'expiration: . .....

▼ **M11**

Heures de vol cellule à la date de délivrance (*): . .....
Signé: .....Numéro d'autorisation: .....
Raison sociale .....Référence de l'agrément: .....
=====
2 <sup>e</sup> prolongation: l'aéronef satisfait aux conditions du point ML.A.901 c) de l'annexe V <i>ter</i> (partie ML).
Date d'émission: ..... Date d'expiration: .....
Heures de vol cellule à la date de délivrance (*): .....
Signé: .....Numéro d'autorisation: .....
Raison sociale .....Référence de l'agrément: .....

(\*) Sauf pour les ballons et les dirigeables.

(\*\*) L'émetteur du formulaire peut l'adapter à ses besoins en supprimant le nom, la déclaration de certification, la référence à l'aéronef concerné et les informations relatives à la délivrance qui ne sont pas pertinents dans son cas.

Formulaire 15c de l'AESA, version 4.



▼ **M6**▼ **C2**

## ANNEXE V quater

**(Partie CAMO)**

## TABLE DES MATIÈRES

## SECTION A — EXIGENCES RELATIVES AUX ORGANISMES

- CAMO.A.005    Domaine d'application
- CAMO.A.105    Autorité compétente
- CAMO.A.115    Demande de certificat par un organisme
- CAMO.A.120    Moyens de mise en conformité
- CAMO.A.125    ► **M8** Termes de l'agrément et prérogatives de l'organisme ◀
- CAMO.A.130    Modifications de l'organisme
- CAMO.A.135    Maintien de la validité
- CAMO.A.140    Accès
- CAMO.A.150    Constatations
- CAMO.A.155    Réaction immédiate à un problème de sécurité
- CAMO.A.160    Compte rendu d'événements
- CAMO.A.200    Système de gestion
- CAMO.A.202    Dispositif interne de compte rendu en matière de sécurité
- CAMO.A.205    Contrats et contrats de sous-traitance
- CAMO.A.215    Locaux
- CAMO.A.220    Archivage
- CAMO.A.300    ► **M8** Spécifications en matière de gestion du maintien de la navigabilité (CAME) ◀
- CAMO.A.305    Exigences en matière de personnel
- CAMO.A.310    Qualifications du personnel d'examen de navigabilité
- CAMO.A.315    Gestion du maintien de la navigabilité
- CAMO.A.320    Examen de navigabilité
- CAMO.A.325    Données pour la gestion du maintien de la navigabilité

## SECTION B — EXIGENCES RELATIVES À L'AUTORITÉ

- CAMO.B.005    Domaine d'application
- CAMO.B.115    Documentation de de supervision
- CAMO.B.120    Moyens de mise en conformité
- CAMO.B.125    Informations à communiquer à l'Agence
- CAMO.B.135    Réaction immédiate à un problème de sécurité
- CAMO.B.200    Système de gestion
- CAMO.B.205    Attribution de tâches à des entités qualifiées
- CAMO.B.210    Actualisation du système de gestion
- CAMO.B.220    Archivage
- CAMO.B.300    Principes en matière de supervision
- CAMO.B.305    Programme de supervision
- CAMO.B.310    Procédure de certification initiale
- CAMO.B.330    Modifications
- CAMO.B.350    Constatations et actions correctives
- CAMO.B.355    Suspension, limitation et retrait

▼ **M8**

Appendice I — Certificat d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité - Formulaire 14 de l'AESA

▼ M6▼ C2

## SECTION A

## EXIGENCES RELATIVES À L'ORGANISME

CAMO.A.005 **Domaine d'application**

La présente section établit les exigences devant être respectées par un organisme aux fins de la délivrance ou du maintien de son certificat de gestion du maintien de la navigabilité d'un aéronef et des éléments d'aéronef destinés à y être installés.

▼ M13CAMO.A.105 **Autorité compétente**

Aux fins de la présente annexe, l'autorité compétente est:

- a) pour les organismes dont le principal établissement se situe sur un territoire relevant de la responsabilité d'un État membre en vertu de la convention de Chicago, l'une des autorités suivantes:
  - i) l'autorité désignée par l'État membre où se situe le principal établissement de l'organisme si l'agrément n'est pas inclus dans un certificat de transporteur aérien ou si un contrat est conclu avec le CAMO conformément au point M.A.201 e *bis*);
  - ii) l'autorité désignée par l'État membre de l'exploitant si l'agrément est inclus dans un certificat de transporteur aérien;
  - iii) l'autorité désignée par un État membre autre que celle visée au point i) ou ii), si la responsabilité a été réattribuée à cet État membre conformément à l'article 64 du règlement (UE) 2018/1139;
  - iv) l'Agence si la responsabilité a été réattribuée à l'Agence conformément à l'article 64 ou 65 du règlement (UE) 2018/1139;
- b) l'Agence si le principal établissement de l'organisme se situe en dehors d'un territoire relevant de la responsabilité d'un État membre en vertu de la convention de Chicago.

▼ M6▼ C2CAMO.A.115 **Demande de certificat par un organisme**

- a) La demande de certificat ou de modification d'un certificat existant conformément à la présente annexe est présentée sous une forme et selon une procédure établies par l'autorité compétente, en tenant compte des exigences applicables de l'annexe I (partie M), de l'annexe V *ter* (partie ML) et de la présente annexe.
- b) Les postulants à un certificat initial au titre de la présente annexe communiquent à l'autorité compétente:
  - 1) les résultats de l'audit préalable réalisé par l'organisme relativement aux exigences applicables prévues à l'annexe I (partie M), à l'annexe V *ter* (partie ML) et à la présente annexe;
  - 2) la documentation démontrant la manière dont ils entendent respecter les exigences établies dans le présent règlement.

Cette documentation inclut, comme le prévoit le point CAMO.A.130, une procédure décrivant la façon dont les changements qui ne nécessitent pas d'approbation préalable seront gérés et notifiés à l'autorité compétente.

**▼ C2****CAMO.A.120 Moyens de mise en conformité**

- a) Des moyens de mise en conformité autres que les moyens acceptables de mise en conformité (AMC) adoptés par l'Agence peuvent être utilisés par un organisme pour assurer sa conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution.
- b) Lorsqu'un organisme souhaite utiliser un autre moyen de mise en conformité, il en communique à l'autorité compétente une description complète avant de l'utiliser. La description inclut toute révision éventuelle des manuels ou des procédures qui pourraient se révéler pertinents, ainsi qu'une évaluation démontrant le respect du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et d'exécution.

L'organisme peut utiliser ces autres moyens de mise en conformité sous réserve de l'autorisation préalable de l'autorité compétente et de la réception de la notification visée au point CAMO.B.120.

**CAMO.A.125 Termes de l'agrément et prérogatives de l'organisme**

- a) L'agrément est indiqué dans le certificat visé à l'appendice I et délivré par l'autorité compétente.

**▼ M13**

- b) Nonobstant le point a), pour les transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, l'agrément fait partie du certificat de transporteur aérien délivré par l'autorité compétente, pour l'aéronef exploité sauf lorsque, conformément au point M.A.201 e *bis*) de l'annexe I (partie M), des exploitants faisant partie d'un même groupement économique de transporteurs aériens concluent un contrat avec le CAMO.

**▼ M6****▼ C2**

- c) Le domaine d'application est défini dans les spécifications de gestion du maintien de la navigabilité, conformément au point CAMO.A.300.
- d) Un organisme agréé conformément à la présente annexe peut:
  - 1) gérer le maintien de la navigabilité des aéronefs, à l'exception de ceux utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, tels qu'ils figurent sur la liste du certificat;

**▼ M13**

- 2) gérer le maintien de la navigabilité des aéronefs utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, lorsqu'ils figurent à la fois sur la liste de son certificat et sur le certificat de transporteur aérien ou lorsque le point M.A.201 e *bis*) s'applique;

**▼ M6****▼ C2**

- 3) confier l'exécution de tâches limitées de maintien de la navigabilité à un organisme sous-traitant, travaillant selon son système de gestion, figurant sur la liste du certificat;

**▼ M8**

- 4) prolonger un certificat d'examen de navigabilité aux conditions visées au point M.A.901 f) de l'annexe I (partie M) ou au point M.L.A.901 c) de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas;

▼ M8

- 5) approuver le programme d'entretien de l'aéronef, conformément au point ML.A.302 b) 2), pour les aéronefs gérés conformément à l'annexe V *ter* (partie ML).

▼ M6▼ C2

- e) Un organisme agréé conformément à la présente annexe et ayant son principal établissement dans l'un des États membres peut en outre être agréé aux fins de la réalisation des examens de navigabilité conformément au point M.A.901 de l'annexe I (partie M) ou au point ML.A.903 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, et:

▼ M8

- 1) délivrer le certificat d'examen de navigabilité correspondant et le prolonger en temps utile selon les conditions du point M.A.901 c) 2) ou du point M.A.901 e) 2) de l'annexe I (partie M), ou du point ML.A.901 c) de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas;

▼ M6▼ C2

- 2) adresse une recommandation concernant l'examen de navigabilité à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation, selon les conditions énoncées au point d) du point M.A.901 ou au point b) du point M.A.904 de l'annexe I (partie M).
- f) Un organisme détenant les prérogatives visées au point e) peut également être habilité à délivrer une autorisation de vol, conformément au point 21A.711 d) de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012, aux aéronefs particuliers pour lesquels il est habilité à délivrer le certificat d'examen de navigabilité, lorsqu'il atteste la conformité avec les conditions de vol approuvées, sous réserve d'une procédure adéquate prévue dans les spécifications de gestion du maintien de la navigabilité visées au point CAMO.A.300.

CAMO.A.130 **Modifications de l'organisme**

- a) Les modifications de l'organisme suivantes nécessitent une approbation préalable:
- 1) modifications apportées au champ d'application du certificat ou des termes de l'agrément de l'organisme;
  - 2) modifications apportées au personnel nommé conformément aux points a) 3) à a) 5) et au point b) 2) du point CAMO.A.305;
  - 3) modifications apportées aux rapports hiérarchiques entre les membres du personnel nommé conformément aux points a) 3) à a) 5) et au point b) 2) du point CAMO.A.305;
  - 4) modification de la procédure applicable aux modifications ne nécessitant pas une approbation préalable, visées au point c).
- b) Pour toute modification nécessitant une approbation préalable conformément au règlement (UE) 2018/1139 et à ses actes délégués et d'exécution, l'organisme introduit une demande auprès de l'autorité compétente en vue d'obtenir cette approbation. La demande est introduite avant que soit apportée ladite modification, afin de permettre à l'autorité compétente de déterminer le maintien de la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution, et de modifier, le cas échéant, le certificat de l'organisme et les termes de l'agrément correspondants qui y sont joints.

**▼ C2**

L'organisme fournit à l'autorité compétente toute documentation pertinente.

La modification n'est mise en œuvre qu'à la réception d'une approbation officielle émanant de l'autorité compétente, conformément au point CAMO.B.330.

L'organisme exerce son activité dans les conditions établies par l'autorité compétente à l'occasion de telles modifications, le cas échéant.

- c) Toutes les modifications qui ne nécessitent pas d'approbation préalable sont gérées et notifiées à l'autorité compétente conformément à la procédure visée au point b) du point CAMO.A.115, et approuvées par l'autorité compétente conformément au point h) du point CAMO.B.310.

**CAMO.A.135 Maintien de la validité**

- a) Le certificat de l'organisme reste valide pour autant que l'ensemble des conditions suivantes soient respectées:
- 1) l'organisme maintient la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution, en tenant compte des dispositions ayant trait au traitement des constatations visé au point CAMO.B.350;
  - 2) l'autorité compétente se voit accorder l'accès à l'organisme comme prévu au point CAMO.A.140;
  - 3) le certificat ne fait pas l'objet d'une renonciation ou d'un retrait.
- b) Pour les transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, la résiliation, la suspension ou le retrait du certificat de transporteur aérien invalide automatiquement le certificat de l'organisme quant aux immatriculations des aéronefs mentionnées sur le certificat de transporteur aérien, sauf indication contraire expresse de l'autorité compétente.

**▼ M13**

- c) Nonobstant le point b), lorsque des exploitants faisant partie d'un même groupement économique de transporteurs aériens concluent un contrat avec le CAMO conformément au point M.A.201 e *bis* de l'annexe I (partie M), la résiliation, la suspension ou le retrait du certificat de transporteur aérien n'invalide pas automatiquement le certificat du CAMO. Dans ce cas, le contrat conclu conformément à l'appendice I de l'annexe I (partie M) du présent règlement devient nul.
- d) En cas de retrait ou de restitution, le certificat d'organisme doit être renvoyé sans délai à l'autorité compétente.

**▼ M6****▼ C2****CAMO.A.140 Accès**

Aux fins de déterminer la conformité avec les exigences applicables du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et d'exécution, l'organisme autorise à tout moment l'accès à l'ensemble des installations, aéronefs, documents, enregistrements, données, procédures ou autres matériels liés à son activité soumise à certification, que celle-ci fasse l'objet d'un contrat/contrat de sous-traitance ou non, à toute personne habilitée par l'une des autorités suivantes:

**▼ C2**

- a) l'autorité compétente définie au point CAMO.A.105;
- b) l'autorité agissant au titre des dispositions du point d) du point CAMO.B.300 ou du point e) du point CAMO.B.300.

**CAMO.A.150 Constatations**

- a) Après réception d'une notification de constatations conformément au point CAMO.B.350, l'organisme doit:
  - 1) déterminer le ou les faits qui y ont donné lieu et les facteurs qui contribuent au non-respect;
  - 2) définir un plan d'actions correctives;
  - 3) prouver, à la satisfaction de l'autorité compétente, la mise en œuvre de l'action corrective.
- b) Les actions visées aux points a) 1), a) 2) et a) 3) sont mises en œuvre dans les délais convenus avec cette autorité compétente, comme prévu au point CAMO.B.350.

**CAMO.A.155 Réaction immédiate à un problème de sécurité**

L'organisme met en œuvre:

- a) toute mesure de sécurité prescrite par l'autorité compétente conformément au point CAMO.B.135;
- b) toute information obligatoire en matière de sécurité publiée par l'Agence.

**CAMO.A.160 Compte rendu d'événements**

- a) Dans le cadre de son système de gestion, l'organisme met en œuvre un système de compte rendu d'événements qui respecte les exigences définies dans le règlement (UE) n° 376/2014 et dans le règlement d'exécution (UE) 2015/1018 <sup>(1)</sup>.

**▼ M14**

- b) Sans préjudice des dispositions du point a), l'organisme veille à rendre compte à l'autorité compétente et à l'organisme responsable de la conception de l'aéronef de l'ensemble des incidents, défaillances, défauts techniques, dépassements des limitations techniques, événements qui mettraient en évidence des informations inexacts, incomplètes ou ambiguës contenues dans les données établies conformément à l'annexe I (Partie 21) ou, selon le cas, à l'annexe Ib (partie 21 Light) du règlement (UE) n° 748/2012, ou de toute autre circonstance anormale qui a ou est susceptible d'avoir compromis l'exploitation sans risque de l'aéronef, mais qui n'a pas donné lieu à un accident ou à un incident grave.

<sup>(1)</sup> Règlement d'exécution (UE) 2015/1018 de la Commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil (JO L 163 du 30.6.2015, p. 1).

▼ C2

- c) Sans préjudice du règlement (UE) n° 376/2014 et du règlement d'exécution (UE) 2015/1018, les comptes rendus visés aux points a) et b) sont établis sous une forme et selon une procédure définies par l'autorité compétente et contiennent toutes les informations pertinentes sur l'événement connu de l'organisme.
- d) Les comptes rendus sont établis dès que possible, mais en tout état de cause dans les 72 heures suivant le moment où l'organisme a détecté l'événement dont il est rendu compte, sauf à en être empêché par des circonstances exceptionnelles.
- e) S'il y a lieu, l'organisme établit un compte rendu de suivi détaillant les mesures qu'il a l'intention de prendre pour éviter que des événements similaires ne se répètent à l'avenir, dès que ces mesures ont été déterminées. Ce rapport est établi sous une forme et selon une procédure définies par l'autorité compétente.

CAMO.A.200 **Système de gestion**

- a) L'organisme établit, met en œuvre et maintient un système de gestion qui comprend:
  - 1) des fonctions et des responsabilités clairement définies au sein de l'organisme, et notamment une responsabilité directe du dirigeant responsable en ce qui concerne la sécurité;
  - 2) une description de l'ensemble des philosophies et principes de l'organisme en matière de sécurité, le tout constituant sa politique de sécurité;
  - 3) l'identification des dangers pour la sécurité aérienne qui découlent de ses activités, leur évaluation et la gestion des risques associés, y compris la prise de mesures destinées à atténuer les risques et la vérification de leur efficacité;
  - 4) le maintien de personnel formé et compétent pour effectuer les tâches qui lui incombent;
  - 5) la documentation relative aux principaux processus du système de gestion, notamment un processus visant à sensibiliser le personnel à ses responsabilités et la procédure relative à la modification de cette documentation;
  - 6) une fonction de contrôle de la conformité de l'organisme avec les exigences applicables. La fonction de contrôle de la conformité comprend un système de retour d'informations concernant les constatations vers le dirigeant responsable afin d'assurer la mise en œuvre effective des actions correctives le cas échéant;
  - 7) toutes exigences complémentaires énoncées dans le présent règlement.
- b) Le système de gestion est adapté à la taille de l'organisme, ainsi qu'à la nature et à la complexité de ses activités, et prend en compte les dangers et les risques associés qui sont inhérents à ces activités.
- c) Lorsque l'organisme est titulaire d'un ou de plusieurs autres certificats d'organisme qui relèvent du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et d'exécution, le système de gestion peut être intégré à celui requis au titre de ce ou ces certificats additionnels.

▼ C2

- d) Nonobstant le point c), pour les transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, le système de gestion prévu à la présente annexe fait partie intégrante du système de gestion de l'exploitant.

▼ M13

- e) Lorsque, conformément au point M.A.201 e *bis*) de l'annexe I (partie M), un contrat est conclu entre un CAMO et des exploitants faisant partie d'un même groupement économique de transporteurs aériens, le CAMO doit faire en sorte que son système de gestion soit harmonisé avec les systèmes de gestion des exploitants faisant partie de ce groupement économique.

▼ M6▼ C2CAMO.A.202 **Dispositif interne de compte rendu en matière de sécurité**

- a) Dans le cadre de son système de gestion, l'organisme établit un dispositif interne de compte rendu en matière de sécurité permettant la collecte des données sur les événements dont il doit être rendu compte au titre du point CAMO.A.160 et leur évaluation.
- b) Ce dispositif permet également de recueillir des données sur les erreurs, les incidents/ accidents évités de justesse et les dangers dont il est rendu compte en interne et qui ne relèvent pas du point a), et de les évaluer.
- c) Grâce à ce dispositif, l'organisme:
- 1) détermine les causes des erreurs, incidents/ accidents évités de justesse et dangers dont il est rendu compte, ainsi que les facteurs qui y ont contribué, et les traite dans le cadre de la gestion des risques liés à la sécurité, conformément au point a) 3) du point CAMO.A.200;
  - 2) veille à évaluer toutes les informations connues et pertinentes concernant les erreurs, l'incapacité à suivre les procédures, les incidents/ accidents évités de justesse et les dangers, et à adopter une méthode de diffusion des informations autant que de besoin.
- d) L'organisme donne accès à son dispositif interne de compte rendu en matière de sécurité à tout organisme sous-traitant.
- e) L'organisme travaille, dans le cadre des enquêtes de sécurité, en collaboration avec tout autre organisme contribuant dans une mesure importante à la sécurité de ses propres activités de gestion du maintien de la navigabilité.

CAMO.A.205 **Contrats et contrats de sous-traitance**

- a) L'organisme s'assure que, lorsqu'il passe un contrat de maintenance ou un contrat de sous-traitance concernant une partie quelconque de ses activités de gestion du maintien de la navigabilité:



**▼ C2**

- 1) ces activités respectent les exigences applicables; et que
  - 2) tous dangers pour la sécurité aérienne liés à ce contrat ou contrat de sous-traitance sont pris en compte dans le système de gestion de l'organisme.
- b) Lorsque l'organisme sous-traite une partie de ses activités de gestion du maintien de la navigabilité à un autre organisme, l'organisme sous-traitant travaille sous couvert de l'agrément de l'organisme. L'organisme veille à ce que l'autorité compétente ait accès à l'organisme sous-traitant, afin de déterminer le maintien de la conformité avec les exigences applicables.

**CAMO.A.215 Locaux**

L'organisme met à la disposition du personnel visé au point CAMO.A.305 des bureaux adaptés dans des sites appropriés.

**CAMO.A.220 Archivage**

- a) Enregistrements en matière de gestion du maintien de la navigabilité
- 1) L'organisme s'assure que les enregistrements exigés par les points M.A.305 et ML.A.305 et, le cas échéant, le point M.A.306, sont conservés.
  - 2) L'organisme enregistre tous les détails des travaux effectués.
  - 3) Si l'organisme possède la prérogative visée au point e) du point CAMO.A.125, il conserve une copie de chaque certificat d'examen de navigabilité délivré ou, le cas échéant, prolongé, et de chaque recommandation émise, ainsi que tous les documents annexes. En outre, l'organisme conserve une copie de tout certificat d'examen de la navigabilité dont il a prolongé la période de validité au titre de la prérogative visée au point d) 4) du point CAMO.A.125.
  - 4) Si l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité possède la prérogative visée au point f) du point CAMO.A.125, il conserve une copie de chaque autorisation de vol délivrée conformément aux dispositions du point 21.A.729 de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012.
  - 5) L'organisme conserve une copie de tous les enregistrements visés aux points a) 2) à a) 4) jusqu'à trois ans après que la responsabilité de l'aéronef relevant des points M.A.201 ou ML.A.201, a été définitivement transférée à une autre personne ou un autre organisme.
  - 6) Lorsque l'organisme cesse son activité, tous les enregistrements conservés sont transférés au propriétaire de l'aéronef.
- b) Dossiers relatifs au système de gestion, aux contrats et aux contrats de sous-traitance
- 1) L'organisme veille à conserver les dossiers suivants:
    - i) dossiers relatifs aux principaux processus du système de gestion visée au point CAMO.A.200;
    - ii) dossiers relatifs aux contrats et aux contrats de sous-traitance définis au point CAMO.A.205;

**▼ C2**

- 2) les dossiers relatifs au système de gestion, ainsi que tous les dossiers relatifs aux contrats visés au point CAMO.A.205, sont conservés au minimum cinq ans.
- c) Dossiers du personnel
- 1) L'organisme veille à conserver les dossiers suivants:
    - i) les dossiers concernant la qualification et l'expérience du personnel participant à la gestion du maintien de la navigabilité, au contrôle de la conformité et à la gestion de la sécurité;
    - ii) les dossiers concernant la qualification et l'expérience de l'ensemble du personnel d'examen de navigabilité, ainsi que du personnel qui émet les recommandations et délivre les autorisations de vol.
  - 2) Les dossiers concernant l'ensemble du personnel d'examen de navigabilité, du personnel qui émet les recommandations et du personnel qui délivre les autorisations de vol contiennent le détail de toute qualification appropriée ainsi qu'un résumé de l'expérience et de la formation utiles en matière de gestion du maintien de la navigabilité et une copie de l'autorisation.
  - 3) Les dossiers du personnel sont conservés aussi longtemps que la personne travaille pour l'organisme et jusqu'à trois ans après que la personne a quitté l'organisme.
- d) L'organisme établit un système d'archivage permettant un stockage adéquat et une traçabilité fiable de l'ensemble des activités menées.
- e) Le format des dossiers est défini dans les procédures de l'organisme.
- f) Les dossiers sont stockés dans un endroit sûr pour les protéger des dommages, altérations et vols.

**CAMO.A.300 Spécifications en matière de gestion du maintien de la navigabilité**

- a) L'organisme fournit à l'autorité compétente des spécifications en matière de gestion du maintien de la navigabilité et, le cas échéant, tous manuels et procédures associés auxquels elles renvoient, contenant l'ensemble des informations suivantes:
- 1) une déclaration signée du dirigeant responsable attestant du fait que l'organisme travaillera en tout temps conformément à la présente annexe, à l'annexe I (partie M) et à l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, et aux spécifications en matière de gestion du maintien de la navigabilité approuvées. Lorsque le dirigeant responsable n'est pas le président de l'organisme, ce président de l'organisme contresigne cette déclaration;
  - 2) la politique de sécurité de l'organisme visée au point a) 2) du point CAMO.A.200;
  - 3) le domaine d'application de l'organisme relevant des termes de l'agrément;
  - 4) une description générale des ressources humaines et du système en place pour planifier la mise à disposition du personnel comme requis au point d) du point CAMO.A.305;

▼ C2

- 5) les titres et noms des personnes visées aux points a) 3) à a) 5), b) 2) et f) du point CAMO.A.305;
- 6) les missions, les obligations de rendre compte, les responsabilités et les pouvoirs des personnes nommées au titre des points a) 3) à a) 5), b) 2), e) et f) du point CAMO.A.305;
- 7) un organigramme montrant les rapports hiérarchiques en matière d'obligation de rendre compte et de responsabilité entre l'ensemble des personnes visées aux points a) 3) à a) 5), b) 2), e) et f) du point CAMO.A.305, et liées au point a) 1) du point CAMO.A.200;
- 8) une liste du personnel habilité à délivrer des certificats d'examen de navigabilité ou à émettre des recommandations, visé au point e) du point CAMO.A.305, précisant, le cas échéant, le personnel habilité à délivrer des autorisations de vol conformément au point c) du point CAMO.A.125;
- 9) une description générale et l'emplacement des locaux;
- 10) la description du dispositif interne de compte rendu en matière de sécurité requis par le point CAMO.A.202;
- 11) les procédures précisant de quelle manière l'organisme veille à la conformité avec la présente annexe, avec l'annexe I (partie M) et avec l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, et notamment:
  - i) la documentation relative aux principaux processus du système de gestion requise par le point CAMO.A.200;
  - ii) les procédures définissant la manière dont l'organisme contrôle les activités faisant l'objet d'un contrat ou d'un contrat de sous-traitance, comme prévu au point CAMO.A.205 et au point c) du point CAMO.A.315;
  - iii) les procédures de gestion du maintien de la navigabilité, d'examen de navigabilité et d'autorisation de vol, le cas échéant;
  - iv) la procédure définissant la portée des modifications qui ne nécessitent pas d'approbation préalable et indiquant la façon dont ces modifications seront gérées et notifiées, comme prévu au point b) du point CAMO.A.115 et au point c) du point CAMO.A.130;
  - v) les procédures de modification des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité;
- 12) la liste des programmes d'entretien des aéronefs approuvés qui s'appliquent aux aéronefs pour lesquels il existe un contrat de gestion du maintien de la navigabilité conformément au point M.A.201 ou au point ML.A.201;
- 13) la liste des contrats d'entretien conformément au point c) du point CAMO.A.315;
- 14) la liste des autres moyens de mise en conformité actuellement approuvés.

▼ C2

- b) La version initiale des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité est approuvée par l'autorité compétente. Ces spécifications sont modifiées autant que de besoin pour conserver une description à jour de l'organisme.

▼ M8

- c) Les modifications apportées aux spécifications de gestion du maintien de la navigabilité sont gérées comme prévu par les procédures visées aux points a) 11) iv) et a) 11) v). Les modifications qui ne relèvent pas de la procédure visée au point a) 11) iv), ainsi que les modifications visées au point CAMO.A.130 a), sont approuvées par l'autorité compétente.

▼ M6▼ C2

## CAMO.A.305 Exigences en matière de personnel

- a) L'organisme nomme un dirigeant responsable qui détient les droits statutaires pour assurer que toutes les activités de gestion du maintien de la navigabilité peuvent être financées et effectuées conformément au règlement (UE) 2018/1139 et aux actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de celui-ci. Le dirigeant responsable doit:
- 1) veiller à ce que toutes les ressources nécessaires soient disponibles pour gérer le maintien de la navigabilité conformément à la présente annexe, à l'annexe I (partie M) et à l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, conformément au certificat d'agrément de l'organisme;
  - 2) établir et promouvoir la politique de sécurité spécifiée au point CAMO.A.200;
  - 3) nommer une personne ou un groupe de personnes à qui incombe la responsabilité de s'assurer que l'organisme respecte toujours les exigences applicables en matière de gestion du maintien de la navigabilité, d'examen de navigabilité et d'autorisation de vol prévues dans la présente annexe, dans l'annexe I (partie M) et dans l'annexe V *ter* (partie ML);
  - 4) nommer une personne ou un groupe de personnes à qui incombe la responsabilité de gérer la fonction de contrôle de la conformité dans le cadre du système de gestion;
  - 5) nommer une personne ou un groupe de personnes à qui incombe la responsabilité de gérer l'élaboration, l'administration et le maintien de processus efficaces de gestion de la sécurité dans le cadre du système de gestion;
  - 6) veiller à ce que la personne ou le groupe de personnes nommé conformément aux points a) 3) à a) 5) et b) 2) du point CAMO.A.305 puisse le contacter directement pour le tenir dûment informé des questions de conformité et de sécurité;
  - 7) démontrer qu'il a une vision d'ensemble du présent règlement.
- b) Pour les organismes également approuvés en tant que transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, le dirigeant responsable doit en outre:
- 1) être la personne nommée dirigeant responsable du transporteur aérien comme le prévoit le point a) du point ORO.GEN.210 de l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) n° 965/2012;

▼ C2

- 2) nommer une personne responsable de la gestion et de la supervision du maintien de la navigabilité, qui n'est pas employée par un organisme agréé conformément à l'annexe II (partie 145) lié à l'exploitant par un contrat, sauf approbation spécifique de l'autorité compétente.

▼ M13

- b *bis*) Sauf approbation spécifique de l'autorité compétente, la ou les personnes nommées conformément au point CAMO.A.305 a) 3) ne doivent pas être employées par un organisme agréé conformément à l'annexe II (partie 145) lié au CAMO par un contrat si elles participent aux activités de gestion du maintien de la navigabilité couvertes par un contrat établi conformément au point M.A.201 e *bis*).

▼ M6▼ C2

- c) La ou les personnes nommées conformément aux points a) 3) à a) 5) et b) 2) du point CAMO.A.305 doivent pouvoir démontrer qu'elles ont les connaissances utiles, le cursus et une expérience satisfaisante dans le domaine de la gestion du maintien de la navigabilité et qu'elles possèdent une connaissance pratique du présent règlement. Cette personne ou ces personnes rendent compte en dernier ressort au dirigeant responsable.
- d) L'organisme a mis en place un système pour planifier la disponibilité du personnel et s'assurer de disposer d'un personnel suffisant et dûment qualifié pour planifier, exécuter, superviser, inspecter et contrôler les activités de l'organisme conformément aux termes de l'agrément.
- e) Aux fins d'être agréé pour réaliser des examens de navigabilité ou pour émettre des recommandations conformément au point e) du point CAMO.A.125 et, s'il y a lieu, pour délivrer des autorisations de vol conformément au point f) du point CAMO.A.125, l'organisme dispose de personnel d'examen de navigabilité qualifié et habilité conformément au point CAMO.A.310.
- f) Pour les organismes qui prolongent la période de validité des certificats d'examen de navigabilité conformément au point d) 4) du point CAMO.A.125, l'organisme nomme des personnes habilitées à cet effet.
- g) L'organisme établit et contrôle la compétence du personnel qui participe au contrôle de la conformité, à la gestion de la sécurité, à la gestion du maintien de la navigabilité, aux examens de navigabilité ou à l'émission de recommandations et, s'il y a lieu, à la délivrance des autorisations de vol, conformément à une procédure et à une norme approuvées par l'autorité compétente. Outre l'expertise nécessaire pour exercer les fonctions liées au poste, les compétences doivent inclure une compréhension appropriée des principes de gestion de la sécurité et des facteurs humains au regard des fonctions et des responsabilités de la personne au sein de l'organisme.

**▼ C2****CAMO.A.310 Personnel d'examen de navigabilité**

- a) Le personnel d'examen de navigabilité qui délivre des certificats d'examen de navigabilité ou émet des recommandations conformément au point e) du point CAMO.A.125 et, s'il y a lieu, délivre des autorisations de vol conformément au point f) du point CAMO.A.125 doit:
- 1) posséder au moins cinq ans d'expérience dans le domaine du maintien de la navigabilité;
  - 2) être titulaire d'une licence appropriée conformément à l'annexe III (partie 66) ou d'un diplôme en aéronautique ou d'un diplôme national équivalent;
  - 3) avoir suivi une formation officielle en maintenance aéronautique;
  - 4) avoir occupé un poste au sein de l'organisme agréé avec des responsabilités appropriées.
- b) Nonobstant les points a) 1), a) 3) et a) 4), l'exigence énoncée au point a) 2) peut être remplacée par cinq ans d'expérience dans le domaine du maintien de la navigabilité en complément de celles déjà requises au point a) 1).
- c) Le personnel d'examen de navigabilité nommé par l'organisme ne peut recevoir d'habilitation de cet organisme que si cela est officiellement accepté par l'autorité compétente à l'issue d'un examen de navigabilité réalisé de manière satisfaisante sous la supervision de l'autorité compétente, ou sous la supervision du personnel d'examen de navigabilité habilité de l'organisme, conformément à une procédure approuvée par l'autorité compétente dans le cadre des spécifications en matière de gestion du maintien de la navigabilité.
- d) L'organisme s'assure que le personnel d'examen de navigabilité d'aéronefs peut justifier d'une expérience utile et récente en matière de gestion du maintien de la navigabilité.

**CAMO.A.315 Gestion du maintien de la navigabilité**

- a) L'organisme s'assure que toutes les activités de gestion du maintien de la navigabilité sont réalisées conformément à la section A, sous-partie C, de l'annexe I (partie M), ou à la section A, sous-partie C, de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas.
- b) Pour chaque aéronef géré, l'organisme doit en particulier:
- 1) veiller à l'élaboration et au contrôle d'un programme d'entretien d'aéronef, y compris tout programme de fiabilité applicable, comme prévu au point M.A.302 ou au point ML.A.302, selon le cas;

**▼ C2**

- 2) pour un aéronef qui n'est pas utilisé par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, fournir une copie du programme d'entretien d'aéronef au propriétaire ou à l'exploitant responsable au titre du point M.A.201 ou du point ML.A.201, selon le cas;
  - 3) s'assurer que les données utilisées pour toutes modifications et réparations sont conformes au point M.A.304 ou au point ML.A.304, selon le cas;
  - 4) pour tous les aéronefs motorisés complexes ou les aéronefs utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, établir une procédure pour évaluer les modifications et/ou les inspections non obligatoires et décider de leur application, en utilisant le processus de gestion des risques liés à la sécurité de l'organisme, comme requis par le point a) 3) du point CAMO.A.200;
  - 5) s'assurer que l'aéronef, le ou les moteurs, l'hélice ou les hélices et les éléments d'aéronef qui les composent sont confiés à un organisme de maintenance dûment agréé visé à la sous-partie F de l'annexe I (partie M), à l'annexe II (partie 145) ou à l'annexe V *quinquies* (partie CAO) dès que cela s'avère nécessaire;
  - 6) donner des consignes d'entretien, superviser les activités et coordonner les décisions qui s'y rapportent pour garantir que tout entretien est effectué correctement et livré de la manière appropriée aux fins de la détermination de la navigabilité de l'aéronef.
- c) Lorsque l'organisme n'est pas dûment agréé conformément à la sous-partie F de l'annexe I (partie M), à l'annexe II (partie 145) ou à l'annexe V *quinquies* (partie CAO), il gère, en concertation avec l'exploitant, les contrats d'entretien écrits visés aux points e) 3), f) 3), g) 3) et h) 3) du point M.A.201 ou du point ML.A.201, pour garantir que:
- 1) tous les travaux d'entretien sont exécutés par un organisme de maintenance dûment agréé;

**▼ M8**

- 2) les fonctions requises au titre des points M.A.301 b), c), f) et g) de l'annexe I (partie M) ou du point ML.A.301 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, sont clairement spécifiées.

**▼ M6****▼ C2**

- d) Nonobstant le point c), le contrat peut prendre la forme d'ordres de travaux individuels adressés à l'organisme de maintenance dans le cas:
- 1) d'un aéronef nécessitant un entretien en ligne non programmé;
  - 2) d'entretien d'éléments d'aéronef, y compris l'entretien des moteurs et des hélices, le cas échéant.
- e) L'organisme s'assure que les facteurs humains et les limites de la performance humaine sont pris en compte dans la gestion du maintien de la navigabilité, y compris dans le cadre des activités relevant d'un contrat ou d'un contrat de sous-traitance.

**CAMO.A.320 Examen de navigabilité**

Lorsque l'organisme agréé conformément au point e) du point CAMO.A.125 réalise des examens de navigabilité, il s'en acquitte conformément au point M.A.901 de l'annexe I (partie M) ou au point ML.A.903 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas.

**▼ M8****CAMO.A.325 Données pour la gestion du maintien de la navigabilité**

L'organisme doit détenir et utiliser les données d'entretien à jour applicables conformément au point M.A.401 de l'annexe I (partie M) ou au point ML.A.401 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, pour effectuer les tâches de maintien de la navigabilité visées au point CAMO.A.315 de la présente annexe (partie CAMO). Ces données peuvent être fournies par le propriétaire ou par l'exploitant, à condition qu'un contrat en bonne et due forme ait été conclu avec ledit propriétaire ou exploitant. Si tel est le cas, l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit conserver ces données uniquement pendant la durée du contrat, sauf indication contraire du point CAMO.A.220 a).

**▼ M6****▼ C2***SECTION B***EXIGENCES RELATIVES À L'AUTORITÉ****CAMO.B.005 Domaine d'application**

La présente section établit les exigences administratives et les exigences relatives au système de gestion à respecter par l'autorité compétente chargée de l'application et de l'exécution de la section A de la présente annexe.

**CAMO.B.115 Documentation de supervision**

L'autorité compétente fournit l'ensemble des actes législatifs, des normes, des règles, des publications techniques et des documents associés au personnel concerné aux fins de permettre à ce dernier de s'acquitter de ses tâches et d'exercer ses responsabilités.

**CAMO.B.120 Moyens de mise en conformité**

- a) L'Agence doit établir des moyens acceptables de conformité (AMC) qui peuvent être utilisés pour établir la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution.



▼ **C2**

- b) D'autres moyens de mise en conformité peuvent être utilisés pour établir la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution.
- c) L'autorité compétente établit un système en vue d'évaluer de manière cohérente que tous les autres moyens de mise en conformité utilisés par elle ou par les organismes sous sa supervision permettent d'établir la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution.
- d) L'autorité compétente évalue tous les autres moyens de mise en conformité proposés par un organisme conformément au point CAMO.A.120 en analysant la documentation fournie et, si elle le juge nécessaire, en effectuant une inspection de l'organisme.

Lorsque l'autorité compétente constate que les autres moyens de mise en conformité sont conformes au règlement (EU) 2018/1139 et à ses actes délégués et d'exécution, elle doit sans délai:

- 1) notifier à l'organisme que ces autres moyens de mise en conformité peuvent être mis en œuvre et, le cas échéant, modifier l'agrément ou le certificat de l'organisme en conséquence;
  - 2) notifier leur contenu à l'Agence, en y incluant des copies de toute la documentation pertinente.
- e) Lorsque l'autorité compétente utilise elle-même d'autres moyens de mise en conformité pour garantir la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution, elle doit:
- 1) les mettre à la disposition de l'ensemble des organismes et personnes sous sa supervision;
  - 2) en informer l'Agence sans délai.

L'autorité compétente fournit à l'Agence une description complète de ces autres moyens de mise en conformité, notamment toute révision des procédures qui pourrait se révéler pertinente, ainsi qu'une évaluation démontrant qu'ils sont conformes au règlement (UE) 2018/1139 et à ses actes délégués et d'exécution.

**CAMO.B.125 Informations à communiquer à l'Agence**

- a) L'autorité compétente informe sans retard l'Agence de tout problème important survenant dans l'application du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et d'exécution.
- b) L'autorité compétente fournit à l'Agence des informations pertinentes en matière de sécurité provenant des comptes rendus d'événements qu'elle a reçus en application du point CAMO.A.160.

**CAMO.B.135 Réaction immédiate à un problème de sécurité**

- a) Sans préjudice du règlement (UE) n° 376/2014 et du règlement d'exécution (UE) 2015/1018 <sup>(1)</sup>, l'autorité compétente met en œuvre un système visant à recueillir, à analyser et à diffuser de manière appropriée les informations relatives à la sécurité.

<sup>(1)</sup> Règlement d'exécution (UE) 2015/1018 de la Commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil (JO L 163 du 30.6.2015, p. 1).

▼ **C2**

- b) L'Agence met en œuvre un système visant à analyser de manière appropriée toute information reçue relative à la sécurité et à fournir dans les meilleurs délais aux États membres et à la Commission toute information, notamment des recommandations ou des actions correctives à mettre en œuvre, utile pour leur permettre de réagir de manière opportune à un problème de sécurité ayant trait à des produits, des pièces, des équipements, des personnes ou des organismes soumis au règlement (UE) 2018/1139 et à ses actes délégués et d'exécution.
- c) Dès réception des informations auxquelles il est fait référence aux points a) et b), l'autorité compétente prend des mesures appropriées pour traiter le problème de sécurité.
- d) Les mesures prises au titre du point c) sont immédiatement notifiées à l'ensemble des personnes ou des organismes qui sont tenus de s'y conformer en vertu du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et d'exécution. L'autorité compétente notifie également ces mesures à l'Agence et, lorsqu'une action combinée est nécessaire, aux autres États membres concernés.

**CAMO.B.200 Système de gestion**

- a) L'autorité compétente établit et maintient un système de gestion, comportant au minimum:
  - 1) des politiques et des procédures documentées décrivant son organisation, les moyens et les méthodes qu'elle met en œuvre pour garantir la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution. Ces procédures sont tenues à jour et servent de documents de travail de base au sein de cette autorité compétente pour toutes les tâches concernées;
  - 2) un nombre suffisant de membres du personnel pour s'acquitter de ses tâches et exercer ses responsabilités. Un système est mis en place pour planifier la mise à disposition du personnel aux fins de garantir l'exécution correcte de toutes les tâches;
  - 3) un personnel qualifié pour exécuter les tâches qui lui sont attribuées et possédant les connaissances et l'expérience nécessaires, ainsi qu'une formation initiale et de remise à niveau périodique qui lui assurent une compétence constante;
  - 4) des locaux et des bureaux adéquats pour effectuer les tâches attribuées;
  - 5) une fonction de contrôle de la conformité du système de gestion avec les exigences applicables et l'adéquation des procédures, notamment par l'instauration d'un processus d'audit interne et d'un processus de gestion des risques liés à la sécurité. Le contrôle de la conformité comporte un système de retour d'informations concernant les constatations résultant des audits vers les cadres dirigeants de l'autorité compétente, afin d'assurer la mise en œuvre des actions correctives le cas échéant;
  - 6) une personne ou un groupe de personnes, responsable de la fonction de contrôle de la conformité et qui dépend en dernier ressort des cadres dirigeants de l'autorité compétente.
- b) Pour chaque domaine d'activité, y compris le système de gestion, l'autorité compétente nomme une ou plusieurs personnes qui ont la responsabilité globale de la gestion de la ou des tâches pertinentes.

▼ C2

- c) L'autorité compétente établit des procédures participatives prévoyant un échange mutuel de toutes informations et assistance nécessaires avec d'autres autorités compétentes concernées, notamment l'ensemble des constatations relevées et des actions de suivi mises en œuvre en conséquence de la supervision des personnes et des organismes qui exercent des activités sur le territoire d'un État membre, mais qui sont certifiés par l'autorité compétente d'un autre État membre ou par l'Agence.
- d) Une copie des procédures liées au système de gestion ainsi que de leurs modifications est mise à la disposition de l'Agence à des fins de normalisation, et aux organismes soumis au présent règlement, si demande en est faite.

**CAMO.B.205 Attribution de tâches à des entités qualifiées**

- a) Les États membres ne peuvent attribuer qu'à des entités qualifiées les tâches liées à la certification initiale ou à la supervision continue de personnes ou d'organismes soumis au règlement (UE) 2018/1139 et à ses actes délégués et d'exécution. Lors de l'attribution de tâches, l'autorité compétente s'assure:
  - 1) d'avoir mis en place un système pour évaluer initialement et de manière continue que l'entité qualifiée satisfait aux dispositions de l'annexe VI, «Exigences essentielles relatives aux entités qualifiées» du règlement (UE) 2018/1139. Ce système et les résultats des évaluations sont documentés;
  - 2) d'avoir établi un accord documenté avec l'entité qualifiée, approuvé par le niveau approprié d'encadrement des deux parties, qui définit clairement:
    - i) les tâches à exécuter;
    - ii) les déclarations, les comptes rendus et les dossiers à fournir;
    - iii) les conditions techniques à remplir lors de l'exécution de telles tâches;
    - iv) la couverture de responsabilité correspondante;
    - v) la protection assurée aux informations obtenues lors de l'exécution de ces tâches.
- b) L'autorité compétente s'assure que le processus d'audit interne et le processus de gestion des risques liés à la sécurité requis par le point a) 5) du point CAMO.B.200 couvrent toutes les tâches de certification ou de supervision continue effectuées en son nom.

**CAMO.B.210 Modifications du système de gestion**

- a) L'autorité compétente a mis en place un système permettant d'identifier les modifications qui ont une incidence sur sa capacité à s'acquitter de ses tâches et à exercer ses responsabilités au sens du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et d'exécution. Ce système lui permet de prendre les mesures appropriées pour veiller à ce que son système de gestion reste adéquat et efficace.
- b) L'autorité compétente met à jour son système de gestion en temps opportun pour refléter toute modification apportée au règlement (UE) 2018/1139 et à ses actes délégués et d'exécution, de manière à en assurer la mise en œuvre efficace.

**▼ C2**

- c) L'autorité compétente notifie à l'Agence les modifications qui ont une incidence sur sa capacité à s'acquitter de ses tâches et à exercer ses responsabilités au sens du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et d'exécution.

**CAMO.B.220 Archivage**

- a) L'autorité compétente établit un système d'archivage qui permet un stockage et une accessibilité adéquats, et une traçabilité fiable:
- 1) des politiques et procédures documentées du système de gestion;
  - 2) de la formation, de la qualification et de l'habilitation de son personnel;
  - 3) de l'attribution des tâches, couvrant les éléments requis par le point CAMO.B.205, ainsi que du détail des tâches attribuées;
  - 4) des processus de certification et de supervision continue des organismes certifiés, y compris:
    - i) la demande de certificat d'organisme;
    - ii) le programme de supervision continue de l'autorité compétente, y compris tous les enregistrements des évaluations, des audits et des inspections;
    - iii) le certificat de l'organisme, y compris tous les changements qui y ont été apportés;
    - iv) une copie du programme de supervision indiquant les dates auxquelles les audits sont prévus et les dates auxquelles les audits ont été effectués;
    - v) des copies de toute la correspondance officielle;
    - vi) des précisions sur les constatations, les actions correctives, la date de la clôture des actions, toutes mesures de dérogation et d'exécution;
    - vii) tous rapports d'évaluation, d'audit et d'inspection produits par une autre autorité compétente en application du point d) du point CAMO.B.300;
    - viii) des copies des spécifications en matière de gestion du maintien de la navigabilité ou des manuels de tous les organismes, et des modifications qui y ont été apportées;
    - ix) des copies de tous autres documents approuvés par l'autorité compétente;
  - 5) l'évaluation et la notification à l'Agence des autres moyens de mise en conformité proposés par les organismes, ainsi que l'évaluation des autres moyens de conformité utilisés par l'autorité compétente elle-même;
  - 6) les informations relatives à la sécurité et les mesures de suivi conformément au point CAMO.B.125;
  - 7) le recours aux mesures dérogatoires prévues dans le règlement (UE) 2018/1139 et dans ses actes délégués et d'exécution.

▼ C2

- b) L'autorité compétente conserve une liste de tous les certificats d'organismes qu'elle a délivrés.
- c) Tous les enregistrements visés aux points a) et b) sont conservés pendant une période minimale de cinq ans, sous réserve du droit applicable à la protection des données.
- d) Tous les enregistrements visés aux points a) et b) sont, sur demande, mis à la disposition d'une autorité compétente d'un autre État membre ou de l'Agence.

CAMO.B.300 **Principes en matière de supervision**

- a) L'autorité compétente vérifie:
  - 1) la conformité avec les exigences applicables aux organismes avant la délivrance d'un certificat d'organisme, le cas échéant;
  - 2) le maintien de la conformité des organismes qu'elle a certifiés avec les exigences applicables;
  - 3) la mise en œuvre des mesures de sécurité appropriées prescrites par l'autorité compétente, comme prévu aux points c) et d) du point CAMO.B.135.
- b) Cette vérification:
  - 1) s'appuie sur une documentation spécifiquement conçue pour apporter au personnel chargé du contrôle de la sécurité des indications quant à l'exercice de ses fonctions;
  - 2) fournit aux organismes concernés les résultats de l'activité de supervision en matière de sécurité;
  - 3) repose sur des évaluations, des audits et des inspections, y compris des inspections à l'improviste;
  - 4) fournit à l'autorité compétente les éléments de justification nécessaires dans le cas où des actions supplémentaires seraient requises, y compris les mesures prévues au point CAMO.B.350, «Constatations et actions correctives».
- c) La portée de la supervision définie aux points a) et b) tient compte des résultats des activités de supervision passées et des priorités en matière de sécurité.
- d) Lorsque les locaux d'un organisme sont situés dans plus d'un État, l'autorité compétente définie au point CAMO.A.105 peut convenir de confier des tâches de supervision à l'autorité compétente ou aux autorités compétentes du ou des États membres où ces locaux sont situés, ou à l'Agence dans le cas de locaux situés dans un pays tiers. Tout organisme soumis à un tel accord est informé de son existence et de son champ d'application.
- e) En ce qui concerne la supervision effectuée dans des locaux situés dans un autre État, l'autorité compétente définie au point CAMO.A.105 informe l'autorité compétente de cet État, ou l'Agence dans le cas des organismes dont l'établissement principal est situé dans un pays tiers, avant de procéder à un audit ou à une inspection sur site de ces locaux.
- f) L'autorité compétente recueille et traite toute information jugée utile aux fins de la supervision, y compris en ce qui concerne les inspections à l'improviste.

▼ M13

- g) Lorsqu'un contrat est conclu conformément au point M.A.201 e *bis* de l'annexe I (partie M), l'autorité compétente responsable de la supervision du CAMO et les autorités compétentes responsables de la supervision des exploitants concernés doivent coopérer pour garantir l'échange d'informations utiles à l'exécution de leurs tâches. Cette coopération comprend l'échange d'informations sur les résultats des activités de supervision exercées par ces autorités compétentes et peut inclure l'exécution de tâches de supervision du CAMO par les autorités compétentes responsables des exploitants.

▼ M6▼ C2CAMO.B.305 **Programme de supervision**

- a) L'autorité compétente établit et maintient un programme de supervision couvrant les activités de supervision requises au point CAMO.B.300.
- b) Le programme de supervision est élaboré en tenant compte de la nature spécifique de l'organisme, de la complexité de ses activités, des résultats d'activités passées de certification et/ou de supervision, et se fonde sur l'évaluation des risques associés. Chaque cycle de planification de la supervision comprend:
  - 1) des évaluations, des audits et des inspections, y compris des inspections à l'improviste, le cas échéant;
    - i) des évaluations du système de gestion et des audits des processus;
    - ii) des audits de produits d'un échantillonnage pertinent des aéronefs gérés par l'organisme;
    - iii) un échantillonnage des examens de navigabilité réalisés;
    - iv) un échantillonnage des autorisations de vol délivrées;
  - 2) des réunions organisées entre le dirigeant responsable et l'autorité compétente pour s'assurer que tous deux restent informés des questions importantes.
- c) En ce qui concerne les organismes certifiés par l'autorité compétente, un cycle de planification de la supervision de 24 mois au maximum est appliqué.
- d) Nonobstant le point c), le cycle de planification de la supervision peut être prolongé jusqu'à atteindre 36 mois au maximum si l'autorité compétente a établi qu'au cours des 24 mois précédents:
  - 1) l'organisme a démontré son efficacité à détecter les dangers pour la sécurité aérienne et à gérer les risques associés;
  - 2) l'organisme a constamment démontré, au titre du point CAMO.A.130, qu'il contrôle pleinement l'ensemble des modifications;
  - 3) aucune constatation de niveau 1 n'a été émise;
  - 4) toutes les actions correctives ont été mises en œuvre dans les délais impartis ou prolongées par l'autorité compétente, comme prévu au point CAMO.B.350.

Nonobstant le point c), le cycle de planification de la supervision peut être prolongé jusqu'à atteindre 48 mois maximum si, outre les conditions énoncées aux points 1) à 4) du premier alinéa, l'organisme a établi un système, que l'autorité compétente a approuvé, qui lui permet de rendre compte à l'autorité compétente d'une manière continue et efficace de ses performances en matière de sécurité et de sa conformité réglementaire.

- e) Le cycle de planification de la supervision peut être réduit s'il est prouvé que la performance de l'organisme a diminué du point de vue de la sécurité.

**▼ C2**

- f) Le programme de supervision inclut l'enregistrement des dates auxquelles des audits, des inspections et des réunions sont prévus, ainsi que les dates auxquelles ces audits, inspections et réunions ont eu lieu.
- g) À l'issue de chaque cycle de planification de la supervision, l'autorité compétente produit un rapport portant recommandation du maintien de l'agrément en fonction des résultats de la supervision.

**CAMO.B.310 Procédure de certification initiale**

- a) Dès la réception d'une demande de délivrance initiale d'un certificat à un organisme, l'autorité compétente vérifie que l'organisme satisfait aux exigences applicables.
- b) Une réunion avec le dirigeant responsable de l'organisme est organisée au moins une fois durant l'investigation visant la certification initiale afin de s'assurer que celui-ci comprend parfaitement l'importance du processus de certification et la raison pour laquelle il signe la déclaration de l'organisme de se conformer aux procédures indiquées dans les spécifications en matière de gestion du maintien de la navigabilité.
- c) L'autorité compétente enregistre toutes les constatations, les actions de clôture (actions nécessaires pour clôturer une constatation) et les recommandations.
- d) L'autorité compétente confirme par écrit toutes les constatations relevées durant la vérification de l'organisme. Pour la certification initiale, toutes les constatations doivent être corrigées d'une façon jugée satisfaisante par l'autorité compétente avant que le certificat puisse être délivré.
- e) Dès lors qu'il est établi que l'organisme satisfait aux exigences applicables, l'autorité compétente:
  - (1) délivre le certificat visé à l'appendice I, «Formulaire 14 de l'AESA», de la présente annexe;
  - (2) approuve officiellement les spécifications en matière de gestion du maintien de la navigabilité.
- f) Le numéro de référence du certificat est inclus dans le formulaire 14 de l'AESA selon une procédure spécifiée par l'Agence.
- g) Le certificat est délivré pour une durée illimitée. Les prérogatives et le domaine d'application des activités pour lesquelles l'organisme est agréé, y compris toutes limitations applicables, sont spécifiés dans les termes de l'agrément joints au certificat.
- h) Pour permettre à l'organisme de mettre en œuvre des modifications sans l'approbation préalable de l'autorité compétente, conformément au point c) du point CAMO.A.130, l'autorité compétente approuve la procédure pertinente prévue dans les spécifications en matière de gestion du maintien de la navigabilité, qui définit la portée de telles modifications et la manière dont elles seront gérées et notifiées.

**CAMO.B.330 Modifications**

- a) Dès la réception d'une demande de modification soumise à approbation préalable, l'autorité compétente vérifie que l'organisme satisfait aux exigences applicables avant de donner son approbation.

▼ C2

- b) L'autorité compétente définit les conditions dans lesquelles l'organisme peut exercer ses activités pendant l'instruction de la demande de modification, sauf si elle détermine que le certificat de l'organisme doit être suspendu.
- c) Une fois qu'elle est assurée que l'organisme satisfait aux exigences applicables, l'autorité compétente approuve la modification.
- d) Sans préjudice de toute mesure additionnelle de mise en application, lorsque l'organisme met en œuvre des modifications soumises à approbation préalable sans avoir reçu l'approbation de l'autorité compétente au titre du point c), cette dernière suspend, limite ou retire le certificat à l'organisme.
- e) Dans le cas de modifications ne nécessitant pas d'approbation préalable, l'autorité compétente évalue les informations fournies dans la notification envoyée par l'organisme conformément au point c) du point CAMO.A.130 afin d'en vérifier la conformité avec les exigences applicables. À défaut de conformité, l'autorité compétente:
  - 1) notifie la non-conformité à l'organisme et demande des modifications supplémentaires;
  - 2) dans le cas de constatations de niveau 1 ou de niveau 2, agit conformément au point CAMO.B.350.

**CAMO.B.350 Constatations et actions correctives**

- a) L'autorité compétente dispose d'un système d'analyse des constatations pour déterminer l'importance de celles-ci du point de vue de la sécurité.
- b) Une constatation de niveau 1 est émise par l'autorité compétente lorsque toute non-conformité importante est détectée par rapport aux exigences applicables du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et d'exécution, par rapport aux procédures ou manuels de l'organisme, ou par rapport aux termes de l'agrément ou du certificat, qui abaisse le niveau de sécurité ou qui met gravement en danger la sécurité du vol.

Les constatations de niveau 1 comprennent:

- 1) le fait de ne pas avoir permis à l'autorité compétente d'accéder aux locaux de l'organisme, comme prévu au point CAMO.A.140, pendant les heures d'ouverture normales et après deux demandes écrites;
- 2) l'obtention ou le maintien de la validité d'un certificat d'organisme par falsification des preuves documentaires présentées;
- 3) la preuve d'une négligence professionnelle ou d'une utilisation frauduleuse du certificat d'organisme;
- 4) l'absence de dirigeant responsable.
- c) Une constatation de niveau 2 est émise par l'autorité compétente lorsqu'une non-conformité est détectée par rapport aux exigences applicables du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et d'exécution, par rapport aux procédures et manuels de l'organisme ou par rapport aux termes de l'agrément ou du certificat, susceptible d'abaisser le niveau de sécurité ou de mettre en danger la sécurité du vol.



▼ C2

- d) Lorsqu'une constatation est faite au cours de la supervision ou par tout autre moyen, l'autorité compétente, sans préjudice de toute action additionnelle exigée par le règlement (UE) 2018/1139 et par ses actes délégués et d'exécution, communique par écrit la constatation à l'organisme et demande la mise en œuvre d'une action corrective pour traiter la ou les non-conformités détectée(s). Lorsqu'une constatation concerne directement un aéronef, l'autorité compétente informe l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé.
- 1) Dans le cas de constatations de niveau 1, l'autorité compétente prend immédiatement des mesures appropriées pour interdire ou limiter les activités et, si nécessaire, intervient en vue de retirer le certificat ou de le limiter ou de le suspendre, en tout ou partie, en fonction de l'importance de la constatation de niveau 1, jusqu'à ce que l'organisme ait appliqué une action corrective suffisante.
  - 2) Dans le cas de constatations de niveau 2, l'autorité compétente:
    - i) accorde à l'organisme un délai de mise en œuvre de l'action corrective correspondant à la nature de la constatation, mais qui ne peut, initialement, dépasser trois mois. Ce délai court à compter de la date de la communication écrite de la constatation à l'organisme, demandant la mise en œuvre d'une action corrective pour corriger la non-conformité détectée. Au terme de ce délai, et en fonction de la nature de la constatation et du niveau de performance passé de l'organisme, l'autorité compétente peut prolonger les trois mois du délai sur la base d'un plan d'actions correctives satisfaisant, approuvé par l'autorité compétente;
    - ii) évalue le plan d'actions correctives et le plan de mise en œuvre proposés par l'organisme et, si l'évaluation conclut qu'ils sont suffisants pour corriger la ou les non-conformités, les accepte.
  - 3) Dans le cas où un organisme ne soumet pas de plan d'actions correctives acceptable ou n'exécute pas l'action corrective dans le délai imparti ou prolongé par l'autorité compétente, la constatation passe au niveau 1 et des mesures sont prises comme prévu au point d) 1).
  - 4) L'autorité compétente enregistre toutes les constatations qu'elle a relevées ou qui lui ont été communiquées conformément au point e) et, le cas échéant, les mesures de mise en application qu'elle a exécutées, ainsi que toutes les actions correctives et la date de clôture de l'action relative aux constatations.
- e) Sans préjudice de toutes mesures additionnelles de mise en application, lorsque l'autorité d'un État membre, agissant au titre des dispositions du point d) du point CAMO.B.300, détecte une non-conformité aux exigences applicables du règlement (UE) 2018/1139 et de ses actes délégués et d'exécution au sein d'un organisme certifié par l'autorité compétente d'un autre État membre ou par l'Agence, elle en informe cette autorité compétente et indique le niveau de la constatation.

CAMO.B.355 **Suspension, limite et retrait**

L'autorité compétente:

- a) suspend un certificat pour des motifs valables dans le cas d'un risque potentiel en matière de sécurité;

▼ C2

- b) suspend, retire ou limite un certificat conformément au point CAMO.B.350;
- c) suspend un certificat dans le cas où les inspecteurs de l'autorité compétente se trouvent dans l'incapacité, sur une période de 24 mois, de s'acquitter de leurs responsabilités de contrôle par un ou plusieurs audits sur site en raison de la situation en matière de sécurité de l'État où sont situés les locaux.

▼ **M13**

## Appendice I

**Certificat d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité – Formulaire 14 de l'AESA**

[ÉTAT MEMBRE (\*)]

Un État membre de l'Union européenne (\*\*)

CERTIFICAT D'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

Référence: [CODE ÉTAT MEMBRE\*].CAMO.XXXX

[Référence(s): inclure ici le ou les agréments de CTA XX.XXXX]

Conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne et au règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission, et dans le respect des conditions énoncées ci-dessous, l'[AUTORITÉ COMPÉTENTE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*)] certifie:

[NOM ET ADRESSE DE L'ENTREPRISE]

en tant qu'organisme de gestion du maintien de la navigabilité conformément à la section A de l'annexe V *quater* (partie CAMO) du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission.

## CONDITIONS

1. Le présent certificat est limité au domaine d'activité indiqué dans la section «domaine d'application du certificat» des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité approuvées visées à la section A de l'annexe V *quater* (partie CAMO) du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission.
2. Le présent certificat requiert le respect des procédures prévues dans les spécifications de gestion du maintien de la navigabilité approuvées conformément à l'annexe V *quater* (partie CAMO) du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission.
3. Le présent certificat est valable tant que l'organisme agréé de gestion du maintien de la navigabilité respecte les dispositions de l'annexe I (partie M), de l'annexe V *ter* (partie ML) et de l'annexe V *quater* (partie CAMO) du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission.
4. Lorsque, dans le cadre de son système de gestion, l'organisme de gestion du maintien de navigabilité sous-traite le service d'un ou de plusieurs organismes, le présent certificat reste valable à condition que le ou lesdits organismes s'acquittent de leurs obligations contractuelles.
5. Sous réserve du respect des conditions 1 à 4 ci-dessus, la durée de validité du présent certificat est illimitée, sauf si le certificat a été auparavant rendu, remplacé, suspendu ou retiré.

Si le présent formulaire est également utilisé pour les titulaires d'un certificat de transporteur aérien (CTA) [transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008], le numéro de CTA ou, conformément au point M.A.201 e *bis* de l'annexe I (partie M) du règlement (UE) n° 1321/2014, les numéros de CTA, est/sont ajouté(s) à la référence en sus du numéro standard, et la condition n° 5 est remplacée par les conditions additionnelles suivantes:

6. Le présent certificat ne constitue pas une autorisation d'exploiter les types d'aéronefs visés à la condition n° 1. L'autorisation d'exploiter des aéronefs est donnée par le CTA.
7. La résiliation, la suspension ou le retrait du CTA d'un transporteur aérien titulaire d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 invalide automatiquement le présent certificat quant aux immatriculations d'aéronef spécifiées dans le CTA, sauf lorsqu'un contrat est conclu avec le CAMO conformément au point M.A.201 e *bis* de l'annexe I (partie M) du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission, sauf indication contraire expresse de l'autorité compétente.
8. Sous réserve du respect des conditions énoncées ci-dessus, la durée de validité du présent certificat est illimitée, sauf si le certificat a été auparavant rendu, remplacé, suspendu ou retiré.

Date de la première délivrance: .....

Signature: .....

Date de la présente révision: ..... Révision n° : .....

Pour l'autorité compétente: [AUTORITÉ COMPÉTENTE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*)]

Page ..... de .....

▼ **M13**

Page 2 de 2

**ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ****TERMES DE L'AGRÉMENT**

Référence: [CODE ÉTAT MEMBRE\*].CAMO.XXXX

[Référence(s) CTA XX.XXXX]

Organisme: [NOM ET ADRESSE DE L'ENTREPRISE]

Type/série/groupe de l'aéronef	Examen de navigabilité autorisé	Autorisations de vol délivrées	Organisme(s) sous-traitant(s)
	[OUI/NON] ***	[OUI/NON] ***	
	[OUI/NON] ***	[OUI/NON] ***	
	[OUI/NON] ***	[OUI/NON] ***	
	[OUI/NON] ***	[OUI/NON] ***	

Les termes de l'agrément sont limités au domaine d'activité indiqué dans la section des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité approuvées.....

Référence des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité: .....

Date de la première délivrance: .....

Signature: .....

Date de la présente révision: ..... Révision n° : .....

Pour l'autorité compétente: [AUTORITÉ COMPÉTENTE DE L'ÉTAT MEMBRE \*]

**Formulaire 14 de l'AESA – version 6**

(\*) Ou «AESA» si l'AESA est l'autorité compétente.

(\*\*) Biffer pour les États non membres de l'UE ou l'AESA.

(\*\*\*) Biffer, le cas échéant, si l'organisme n'est pas agréé.

▼ M6▼ C2

## ANNEXE V quinquies

## (Partie CAO)

## TABLE DES MATIÈRES

CAO.1	Généralités
SECTION A — EXIGENCES RELATIVES AUX ORGANISMES	
CAO.A.010	Domaine d'application
CAO.A.015	Demande
CAO.A.017	Moyens de mise en conformité
CAO.A.020	Termes de l'agrément
CAO.A.025	Spécifications relatives aux tâches combinées de navigabilité
CAO.A.030	Installations
CAO.A.035	Exigences en matière de personnel
CAO.A.040	Personnel de certification
CAO.A.045	Personnel d'examen de navigabilité
CAO.A.050	Éléments d'aéronef, instruments et outillages
CAO.A.055	Données d'entretien et ordres de travaux d'entretien
CAO.A.060	Normes d'entretien
CAO.A.065	Certificat de remise en service d'aéronef
CAO.A.070	Certificat de remise en service d'éléments d'aéronef
CAO.A.075	Gestion du maintien de la navigabilité
CAO.A.080	Données pour la gestion du maintien de la navigabilité
CAO.A.085	Examen de navigabilité
CAO.A.090	Archivage
CAO.A.095	Prérogatives de l'organisme
CAO.A.100	Système qualité et bilan organisationnel
CAO.A.105	Modifications apportées à l'organisme
CAO.A.110	Maintien de la validité
CAO.A.115	Constatations
Section B — EXIGENCES RELATIVES AUX AUTORITÉS	
CAO.B.010	Domaine d'application

▼ M8▼ M6▼ C2

CAO.B.017	Moyens de mise en conformité
CAO.B.020	Archivage
CAO.B.025	Échange mutuel d'informations
CAO.B.030	Responsabilités
CAO.B.035	Dérogations
CAO.B.040	Demande
CAO.B.045	► <u>M8</u> Procédure de certification initiale ◀
CAO.B.050	► <u>M8</u> Délivrance du certificat initial ◀
CAO.B.055	Contrôle permanent
CAO.B.060	Constatations
CAO.B.065	Modifications
CAO.B.070	Suspension, limitation et retrait
Appendice I	► <u>M8</u> Certificat d'organisme chargé de tâches combinées de navigabilité ( <i>combined airworthiness organisation</i> – CAO) - Formulaire 3-CAO de l'AESA ◀

**▼ C2****CAO.1 Généralités**

Aux fins de la présente annexe (partie CAO), on entend par:

- 1) «autorité compétente»:
  - a) dans le cas des organismes dont le principal établissement se situe dans un État membre, l'autorité désignée par cet État membre;
  - b) dans le cas des organismes dont le principal établissement se situe dans un pays tiers, l'Agence.
- 2) «propriétaire», la personne responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef, à savoir:
  - i) soit le propriétaire enregistré de l'aéronef;

**▼ M16**

- ii) soit le locataire dans le cas d'un contrat de location;

**▼ C2**

- iii) soit l'exploitant.

*SECTION A***EXIGENCES RELATIVES À L'ORGANISME****CAO.A.010 Domaine d'application**

La présente annexe établit les exigences que doit respecter un organisme chargé de tâches combinées de navigabilité (*combined airworthiness organisation* – «CAO») afin de se voir délivrer, sur la base d'une demande, un agrément pour la gestion de l'entretien et du maintien de la navigabilité des aéronefs et des éléments d'aéronef destinés à y être installés, et pour continuer d'exercer ces activités, dès lors que ces aéronefs n'entrent pas dans la catégorie des aéronefs motorisés complexes et qu'ils ne figurent pas dans le certificat de transporteur aérien d'un transporteur aérien titulaire d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008.

**CAO.A.015 Demande**

Les CAO doivent présenter à l'autorité compétente une demande de délivrance, ou de modification, d'un agrément CAO, sous une forme et selon une procédure établies par cette autorité.

**CAO.A.017 Moyens de mise en conformité****▼ M8**

- a) Un organisme peut utiliser des moyens de mise en conformité autres que les moyens acceptables de mise en conformité (AMC) adoptés par l'Agence pour démontrer sa conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution.

**▼ M6****▼ C2**

- b) Lorsqu'un organisme souhaite utiliser un autre moyen de mise en conformité, il doit communiquer à l'autorité compétente, avant de l'utiliser, une description complète dudit moyen. Cette description doit comprendre une évaluation démontrant la conformité de cet autre moyen de mise en conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution.

L'organisme peut utiliser ces autres moyens de mise en conformité sous réserve de l'approbation préalable de l'autorité compétente et de la réception de la notification, comme indiqué au point CAO.B.017.

**CAO.A.020 Termes de l'agrément**

- a) Le CAO doit spécifier le domaine d'application approuvé dans ses spécifications relatives aux tâches combinées de navigabilité (CAE), comme prévu au point CAO.A.025.

▼ C2

- 1) Pour les avions ayant une masse maximale au décollage (MTOM) supérieure à 2 730 kg et pour les hélicoptères ayant une MTOM supérieure à 1 200 kg ou certifiés pour plus de 4 occupants, le domaine d'application doit indiquer les types d'aéronefs particuliers. Les modifications apportées à ce domaine d'application doivent être approuvées par l'autorité compétente conformément au point a) du point CAO.A.105 et au point a) du point CAO.B.065.
- 2) Pour les moteurs à turbines complets, le domaine d'application doit indiquer le fabricant ou le groupe ou la série ou le type du moteur ou la ou les tâches d'entretien. Les modifications apportées à ce domaine d'application doivent être approuvées par l'autorité compétente conformément au point a) du point CAO.A.105 et au point a) du point CAO.B.065.
- 3) Un CAO qui emploie une seule personne pour à la fois planifier et exécuter toutes les tâches d'entretien ne peut pas posséder de prérogatives pour l'entretien:
  - a) des avions équipés d'un moteur à turbines (dans le cas des organismes agréés pour la catégorie aéronefs);
  - b) des hélicoptères équipés d'un moteur à turbines ou de plus d'un moteur à pistons (dans le cas des organismes agréés pour la catégorie aéronefs);
  - c) des moteurs à pistons complets de 450 HP et au-delà (dans le cas des organismes agréés pour la catégorie moteurs); et
  - d) des moteurs à pistons complets (dans le cas des organismes agréés pour la catégorie moteurs).
- 4) Pour les aéronefs autres que ceux visés au point 1), pour les éléments d'aéronef autres que les moteurs à turbines complets et pour les services spécialisés dans les tests non destructifs, le domaine d'application doit être contrôlé par le CAO conformément à la procédure énoncée au point a) 11) du point CAO.A.025. Pour l'entretien des éléments d'aéronef autres que les moteurs complets, le domaine d'application doit être classé conformément aux catégories de systèmes suivantes:
  - i) C1: air conditionné et pressurisation;
  - ii) C2: pilote automatique;
  - iii) C3: communication et navigation;
  - iv) C4: portes et panneaux;
  - v) C5: électricité et éclairage;
  - vi) C6: aménagement;
  - vii) C7: moteur - APU;
  - viii) C8: commandes de vol;
  - ix) C9: carburant;
  - x) C10: hélicoptères - rotors;
  - xi) C11: hélicoptères - transmission;
  - xii) C12: hydraulique;
  - xiii) C13: système d'indication - d'enregistrement;
  - xiv) C14: train d'atterrissage;

▼ C2

- xv) C15: oxygène;
- xvi) C16: hélices;
- xvii) C17: systèmes pneumatiques et de vide;
- xviii) C18: protection givre/pluie/incendie;
- xix) C19: hublots;
- xx) C20: structure;
- xxi) C21: ballast d'eau; et
- xxii) C22: propulsion auxiliaire.

Les organismes qui obtiennent un agrément conformément à la présente annexe sur la base d'un agrément d'organisme existant délivré conformément à la sous-partie G ou à la sous-partie F de l'annexe I (partie M), ou à l'annexe II (partie 145), conformément à l'article 4, paragraphe 4, doivent inclure dans le domaine d'application tous les détails nécessaires pour s'assurer que les prérogatives sont identiques à celles incluses dans l'agrément existant.

- b) L'agrément CAO est délivré sur la base du modèle visé à l'appendice I de la présente annexe.
- c) Un CAO peut fabriquer, conformément aux données d'entretien, une gamme limitée de pièces à utiliser dans le cadre de travaux en cours dans ses propres installations, comme indiqué dans ses CAE.

#### CAO.A.025 **Spécifications relatives aux tâches combinées de navigabilité**

- a) Le CAO doit fournir un manuel contenant au moins les informations suivantes:
  - 1) une déclaration signée par le dirigeant responsable confirmant que l'organisme travaillera en permanence conformément aux exigences contenues dans la présente annexe et aux CAE.
  - 2) le domaine d'application des CAE;
  - 3) le(s) titre(s) et le(s) nom(s) de la ou des personnes visées aux points a) et b) du point CAO.A.035;
  - 4) un organigramme montrant les chaînes de responsabilités entre les personnes visées aux points a) et b) du point CAO.A.035;
  - 5) le cas échéant, une liste des membres du personnel de certification avec leur domaine d'habilitation;
  - 6) le cas échéant, une liste des membres du personnel responsables de l'élaboration et de l'agrément des programmes d'entretien d'aéronefs, avec leur domaine d'habilitation;
  - 7) le cas échéant, une liste des membres du personnel d'examen de navigabilité, avec leur domaine d'habilitation;
  - 8) le cas échéant, une liste des membres du personnel responsables de la délivrance des autorisations de vol;



**▼ C2**

- 9) une description générale et l'emplacement des installations;
  - 10) les procédures spécifiant comment le CAO garantit le respect des exigences de la présente annexe;
  - 11) la procédure de modification des CAE, comme prévu au point b) du point CAO.A.105.
- b) La version initiale des CAE doit être approuvée par l'autorité compétente.
- c) Les modifications des CAE doivent être traités conformément au point CAO.A.105.

**CAO.A.030 Installations**

Le CAO doit veiller à ce que lui soient fournies toutes les installations nécessaires, y compris des locaux à l'usage de bureau adéquats, de manière à pouvoir exécuter tous les travaux prévus.

En outre, lorsque le domaine d'application de l'agrément de l'organisme comprend des activités d'entretien, le CAO doit s'assurer que:

- a) les ateliers, hangars et halls spécialisés offrent une protection adéquate contre les contaminations et l'environnement;
- b) des installations de stockage sécurisées sont prévues pour les éléments d'aéronef, les instruments, les outillages et les matériels, dans des conditions qui garantissent que les éléments d'aéronef et les matériaux inutilisables sont isolés de tous les autres éléments d'aéronef, matériels, instruments et outillages, que les consignes du fabricant en matière de stockage sont respectées, et que l'accès aux installations de stockage est limité au personnel habilité.

**CAO.A.035 Exigences en matière de personnel**

- a) Le CAO doit nommer un dirigeant responsable habilité à veiller à ce que toutes les activités de l'organisme puissent être financées de manière à être réalisées conformément aux exigences de la présente annexe.
- b) Le dirigeant responsable doit nommer une personne ou un groupe de personnes chargée(s) de veiller à ce que le CAO soit toujours en conformité avec les exigences de la présente annexe. Cette ou ces personnes rendent compte en dernier ressort au dirigeant responsable.
- c) Toutes les personnes visées au point b) doivent posséder des connaissances appropriées, un passé et une expérience satisfaisante dans le domaine de la gestion du maintien de la navigabilité ou de l'entretien, de manière à pouvoir exercer correctement leurs fonctions.
- d) Le CAO doit disposer d'un personnel qualifié et suffisant pour être en mesure d'exécuter les travaux prévus. Le CAO est en droit de faire appel à titre temporaire à du personnel sous-traitant.
- e) Le CAO doit contrôler et consigner les qualifications de tout le personnel.
- f) Le personnel qui effectue des tâches spécialisées comme le soudage, ou les tests/le contrôle non destructifs autre que le contrôle du contraste des couleurs, doit être qualifié conformément à une norme reconnue officiellement.

**▼ C2****CAO.A.040 Personnel de certification**

- a) Le personnel de certification doit respecter les exigences de l'article 5. Il n'exerce ses prérogatives pour effectuer l'entretien que si le CAO s'est assuré:
- 1) que ce personnel de certification satisfait aux exigences du point b) du point 66.A.20 de l'annexe III (partie 66), sauf lorsque le paragraphe 6 de l'article 5 renvoie à la réglementation d'un État membre, auquel cas ce personnel satisfait aux exigences de cette réglementation;
  - 2) que ce personnel de certification a une connaissance adéquate de l'aéronef ou du ou des éléments d'aéronef à entretenir, ou des deux, ainsi que des procédures de l'organisme requises pour effectuer cet entretien.
- b) Par dérogation au point a), dans les circonstances imprévues suivantes, lorsqu'un aéronef est immobilisé au sol en un lieu autre que la base principale, où aucun personnel de certification approprié n'est disponible, le CAO titulaire du contrat d'entretien peut délivrer une habilitation de certification ponctuelle:
- 1) soit à l'un de ses employés titulaires des qualifications de type pour des aéronefs caractérisés par la même technologie, la même construction et les mêmes systèmes;
  - 2) soit à toute 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 nécessitant une certification, sous réserve qu'il n'y ait pas d'organisme agréé conformément à la présente annexe en ce lieu et que le CAO sous contrat obtienne et conserve des documents attestant que cette personne possède l'expérience et la licence requises.

La délivrance d'une habilitation de certification ponctuelle doit faire l'objet d'un rapport par le CAO à l'autorité compétente dans les 7 jours suivant la délivrance. Le CAO délivrant l'habilitation de certification ponctuelle doit veiller à ce que tout entretien ainsi réalisé et susceptible d'affecter la sécurité du vol fasse l'objet d'une deuxième vérification.

- c) Par dérogation au point a), le CAO peut recourir à un personnel de certification qualifié conformément aux exigences suivantes lorsqu'il exécute des travaux d'entretien pour les exploitants qui exercent des activités commerciales, sous réserve des procédures appropriées qui doivent être approuvées dans le cadre des CAE:
- 1) pour une consigne de navigabilité pré-vol répétitive qui indique spécifiquement que l'équipage peut exécuter cette consigne de navigabilité, le CAO peut délivrer une habilitation de personnel de certification limitée au pilote commandant de bord sur la base de la licence détenue par l'équipage, à condition que le CAO s'assure que le pilote commandant de bord a suivi une formation pratique suffisante pour être capable d'appliquer la consigne de navigabilité selon la norme requise;
  - 2) dans le cas d'un aéronef fonctionnant en dehors d'un lieu où une assistance est fournie, le CAO peut délivrer une habilitation de personnel de certification limitée au pilote commandant de bord, sur la base de la licence détenue par l'équipage, à condition que l'organisme s'assure qu'une formation pratique suffisante a été dispensée de sorte qu'un commandant de bord puisse appliquer la consigne de navigabilité selon la norme requise.

▼ C2

- d) Le CAO doit enregistrer les informations concernant le personnel de certification et tenir à jour une liste de tous les membres du personnel de certification, avec leur domaine d'habilitation, dans le cadre des spécifications de l'organisme.

CAO.A.045 **Personnel d'examen de navigabilité**

- a) Pour être agréé aux fins de la réalisation d'examens de navigabilité et, le cas échéant, de la délivrance d'autorisations de vol, un CAO doit disposer d'un personnel d'examen de navigabilité compétent qui satisfait à toutes les exigences suivantes:

- 1) disposer d'une expérience dans le domaine du maintien de la navigabilité, d'au moins un an pour les planeurs et les ballons et d'au moins trois ans pour tous les autres aéronefs;

▼ M11

- 2) être titulaire d'une licence appropriée délivrée conformément à l'article 5 du présent règlement ou d'un diplôme en aéronautique ou équivalent, ou disposer d'une expérience dans le domaine du maintien de la navigabilité outre celle visée au point 1), d'au moins deux ans pour les planeurs et les ballons et d'au moins quatre ans pour tous les autres aéronefs;

▼ M6▼ C2

- 3) avoir suivi une formation appropriée en maintenance aéronautique.
- b) Avant de délivrer une habilitation à un membre du personnel d'examen de navigabilité pour réaliser un examen de navigabilité, le CAO doit nommer la personne qui réalisera un examen de navigabilité d'un aéronef sous la supervision de l'autorité compétente ou sous la supervision d'une personne déjà habilitée en tant que personnel d'examen de navigabilité du CAO. Si le résultat de cette supervision est satisfaisant, l'autorité compétente accepte officiellement que ce membre du personnel intègre le personnel d'examen de navigabilité.
- c) Le CAO doit s'assurer que son personnel d'examen de navigabilité peut justifier d'une expérience adéquate et récente en matière de maintien de la navigabilité.
- d) Chaque membre du personnel d'examen de navigabilité doit être identifié dans une liste incluse dans les CAE qui contient l'habilitation pour les examens de navigabilité, visée au point b).
- e) Le CAO doit tenir un registre de tous les membres de son personnel d'examen de navigabilité, qui comprend, pour chacun d'eux, le détail de toutes les qualifications utiles et un résumé de l'expérience et des formations pertinentes en matière de maintien de la navigabilité, ainsi qu'une copie de l'habilitation. Il doit conserver ce registre pendant au moins deux ans à compter de la date à laquelle la personne concernée a cessé de travailler pour le CAO.

CAO.A.050 **Éléments d'aéronef, instruments et outillages**

- a) Le CAO doit:
- 1) détenir les instruments et outillages spécifiés dans les données d'entretien visées au point CAO.A.055, ou des équivalents vérifiés et répertoriés dans les CAE, en fonction de ce qui est nécessaire pour l'entretien courant dans le domaine d'application de l'agrément de l'organisme;
- 2) disposer d'une procédure pour s'assurer d'avoir accès à tous les autres instruments et outillages nécessaires pour exécuter ses travaux, utilisés à titre occasionnel uniquement, s'il y a lieu.

**▼ C2**

- b) Le CAO doit veiller à ce que les outillages et instruments qu'il utilise soient contrôlés et étalonnés selon une norme reconnue officiellement. Il doit conserver les enregistrements de ces étalonnages et les normes utilisées, et respecte le point CAO.A.090.
- c) Le CAO doit inspecter, classer et isoler de manière appropriée tous les éléments d'aéronef entrants, conformément aux points M.A.501 et M.A.504 de l'annexe I (partie M) ou aux points ML.A.501 et ML.A.504 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas.

**CAO.A.055 Données d'entretien et ordres de travaux d'entretien**

- a) Le CAO doit détenir et utiliser les données d'entretien à jour applicables spécifiées au point M.A.401 de l'annexe I (partie M) ou au point ML.A.401 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, pour exécuter l'entretien, y compris les modifications et les réparations. Dans le cas de données d'entretien fournies par un client, le CAO n'est tenu de détenir ces données que lorsque le travail est en cours.
- b) Avant d'engager des travaux d'entretien, un ordre de travaux écrit doit être convenu entre le CAO et la personne ou l'organisme qui sollicite ces travaux afin d'établir clairement les travaux d'entretien à effectuer.

**CAO.A.060 Normes d'entretien**

Lorsqu'il exécute des travaux d'entretien, le CAO doit se conformer à l'ensemble des exigences suivantes:

- a) s'assurer que toute personne effectuant l'entretien est qualifiée conformément aux exigences de la présente annexe;
- b) s'assurer que la zone dans laquelle l'entretien est effectué est bien organisée et propre (pas de souillures ni de contaminations);
- c) utiliser les méthodes, techniques, normes et instructions spécifiées dans les données d'entretien et dans les ordres de travaux d'entretien visés au point CAO.A.055;
- d) utiliser les outillages, instruments et matériels visés au point CAO.A.050;
- e) s'assurer que l'entretien est effectué dans le respect des limites environnementales éventuelles qui sont spécifiées dans les données d'entretien visées au point CAO.A.055;
- f) veiller, en cas de météo défavorable ou de travaux d'entretien de longue durée, à ce que des installations adaptées soient utilisées;
- g) s'assurer que le risque d'erreurs multiples durant les travaux d'entretien et le risque d'erreurs répétées dans des tâches de maintenance identiques sont réduits au minimum;
- h) s'assurer qu'une méthode de saisie des erreurs est mise en œuvre après l'exécution de toute tâche critique de maintenance;
- i) à l'issue de tout entretien, effectuer une vérification générale pour s'assurer qu'il ne reste pas dans l'aéronef ou l'élément d'aéronef d'outillages et d'instruments et d'autres pièces et matériels étrangers, et que tous les panneaux d'accès déposés ont été réinstallés;

**▼ C2**

- j) veiller à ce que tous les travaux d'entretien exécutés soient correctement enregistrés et documentés.

**CAO.A.065 Certificat de remise en service d'aéronef**

À l'issue de tous les travaux d'entretien d'aéronef exécutés conformément à la présente annexe, un certificat de remise en service d'aéronef est délivré conformément au point M.A.801 de l'annexe I (partie M) ou au point ML.A.801 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas.

**CAO.A.070 Certificat de remise en service d'éléments d'aéronef**

- a) À l'issue de tous les travaux d'entretien d'éléments d'aéronef exécutés conformément à la présente annexe, un certificat de remise en service d'élément d'aéronef est délivré conformément au point M.A.802 de l'annexe I (partie M) ou au point ML.A.802 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas. Un formulaire 1 de l'AESA est délivré conformément à l'appendice II de l'annexe I (partie M), sauf dans les cas prévus aux points b) ou d) du point M.A.502 de l'annexe I (partie M) et au point ML.A.502 de l'annexe V *ter* (partie ML) et pour les éléments d'aéronef fabriqués conformément au point c) du point CAO.A.020.
- b) Le formulaire 1 de l'AESA visé au point a) peut être généré à partir d'une base de données informatique.

**CAO.A.075 Gestion du maintien de la navigabilité**

- a) Toutes les activités de gestion du maintien de la navigabilité doivent être réalisées conformément aux exigences de la sous-partie C de l'annexe I (partie M) ou de la sous-partie C de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas.
- b) Pour chaque aéronef géré, le CAO doit:
- 1) élaborer et contrôler le programme d'entretien de l'aéronef géré et:
    - i) pour les aéronefs conformes à l'annexe V *ter* (partie ML), approuver le programme d'entretien de l'aéronef et ses modifications, ou
    - ii) pour les aéronefs conformes à l'annexe I (partie M), présenter le programme d'entretien de l'aéronef et ses modifications à l'autorité compétente pour approbation, à moins que l'approbation ne relève d'une procédure d'approbation indirecte conformément au point c) du point M.A.302 de l'annexe I (partie M);
  - 2) fournir une copie du programme d'entretien de l'aéronef au propriétaire;
  - 3) s'assurer que les données utilisées pour toutes les modifications et réparations éventuelles sont conformes au point M.A.304 ou au point ML.A.304, selon le cas;
  - 4) s'assurer que tous les travaux d'entretien sont exécutés conformément au programme d'entretien de l'aéronef et livrés pour remise en service conformément à la section A, sous-partie H, de l'annexe I (partie M), à la section A de l'annexe II (partie I45), ou à la section A, sous-partie H, de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas;
  - 5) s'assurer que toutes les consignes de navigabilité applicables et toutes les consignes opérationnelles ayant une incidence sur le maintien de la navigabilité sont appliquées;

**▼ C2**

- 6) s'assurer que tous les défauts détectés au cours de l'entretien ou consignés dans un rapport sont rectifiés par un organisme de maintenance dûment agréé ou par un membre du personnel de certification indépendant;
- 7) s'assurer que l'aéronef est présenté pour entretien à un organisme dûment agréé ou à un membre du personnel de certification indépendant, chaque fois que cela est nécessaire;
- 8) coordonner les travaux d'entretien programmés, l'application des consignes de navigabilité, le remplacement des pièces à durée de vie limitée et l'inspection des éléments d'aéronef afin de s'assurer que les travaux sont correctement effectués;
- 9) gérer et archiver tous les enregistrements de maintien de la navigabilité et, le cas échéant, le compte rendu matériel de l'aéronef;
- 10) s'assurer que le devis de masse et centrage correspond à l'état actuel de l'aéronef.

**▼ M8****CAO.A.080 Données pour la gestion du maintien de la navigabilité**

Le CAO doit détenir et utiliser les données d'entretien à jour applicables spécifiées au point M.A.401 de l'annexe I (partie M) ou au point ML.A.401 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, pour effectuer les tâches de gestion du maintien de la navigabilité visées au point CAO.A.075 de la présente annexe (partie CAO). Ces données peuvent être fournies par le propriétaire, sous réserve d'un contrat tel que visé aux points M.A.201 h) 2) ou M.A.201 i) 1) ou M.A.201 i) 3) de l'annexe I (partie M) ou aux points ML.A.201 e) 1) ou ML.A.201 f) de l'annexe V *ter* (partie ML), auquel cas le CAO ne doit conserver ces données que pour la durée du contrat, à moins qu'il ne soit tenu de les conserver en application du point CAO.A.090 b) de la présente annexe (partie CAO).

**CAO.A.085 Examen de navigabilité**

Le CAO doit réaliser les examens de maintien de navigabilité conformément au point M.A.901 de l'annexe I (partie M) ou au point ML.A.903 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas.

**▼ M6****▼ C2****CAO.A.090 Archivage**

- a) Le CAO doit conserver les enregistrements suivants:
  - 1) les enregistrements des travaux d'entretien nécessaires pour démontrer que toutes les exigences de la présente annexe ont été satisfaites aux fins de la délivrance du certificat de remise en service, y compris les documents du sous-traitant pour la remise en service; le CAO doit fournir une copie de chaque certificat de remise en service au propriétaire de l'aéronef, ainsi qu'une copie des données de réparation ou de modification spécifiques utilisées pour les réparations ou les modifications effectuées;
  - 2) les enregistrements liés à la gestion du maintien de la navigabilité prévus aux points suivants:
    - i) point M.A.305 et, le cas échéant, point M.A.306 de l'annexe I (partie M);
    - ii) point ML.A.305 de l'annexe V *ter* (partie ML);
  - 3) lorsque le CAO bénéficie de la prérogative visée au point c) du point CAO.A.095, il doit conserver une copie de chaque certificat d'examen de navigabilité délivré conformément au point a) du point ML.A.901 de l'annexe V *ter* (partie ML) et des recommandations émises ou, selon le cas, ayant fait l'objet d'une prolongation, ainsi que tous les documents annexes;

▼ C2

- 4) lorsque le CAO bénéficie de la prérogative visée au point d) du point CAO.A.095, il doit conserver une copie de chaque autorisation de vol délivrée conformément au point 21.A.729 de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012.
- b) Le CAO doit conserver une copie des enregistrements visés au point a) 1) et de toutes les données d'entretien associées pendant une durée de trois ans à compter de la date à laquelle il a remis en service l'aéronef ou l'élément d'aéronef qui a fait l'objet des travaux.
- c) Le CAO doit conserver une copie des enregistrements visés aux points a) 2) à a) 4) pendant une durée de deux ans à compter de la date à laquelle l'aéronef a été définitivement retiré du service.
- d) Les enregistrements doivent être stockés de façon à être protégés des dommages, altérations et vols.
- e) L'ensemble du matériel informatique utilisé pour sauvegarder les enregistrements d'entretien doit être stocké dans un lieu différent de celui où sont stockées ces données et dans un environnement qui garantisse qu'ils restent en bon état.
- f) Lorsque la gestion du maintien de navigabilité d'un aéronef est transférée à un autre organisme ou à une autre personne, tous les enregistrements conservés au titre des points a) 2) à a) 4) doivent être transférés à cet organisme ou à cette personne. À compter du moment du transfert, les points b) et c) s'appliquent à cet organisme ou cette personne.
- g) Lorsque le CAO cesse son activité, tous les enregistrements conservés doivent être transférés comme suit:
  - 1) les enregistrements visés au point a) 1) sont transférés au dernier propriétaire ou client de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef respectif, ou stockés comme indiqué par l'autorité compétente;
  - 2) les enregistrements visés aux points a) 2) à a) 4) sont transférés au propriétaire de l'aéronef.

**CAO.A.095 Prérogatives de l'organisme**

Le CAO possède les prérogatives suivantes:

- a) Entretien
  - 1) Effectuer des travaux d'entretien sur tout aéronef ou tout élément d'aéronef pour lequel il est agréé, aux lieux précisés sur le certificat d'agrément et dans les CAE.
  - 2) Organiser l'exécution de services spécialisés, sous le contrôle du CAO, sur le lieu d'un autre organisme dûment qualifié, conformément aux procédures appropriées énoncées dans les CAE et approuvées par l'autorité compétente.
  - 3) Effectuer des travaux d'entretien sur tout aéronef ou élément d'aéronef pour lequel il est agréé, dans un endroit quelconque, sous réserve que la nécessité de tels travaux d'entretien découle soit de l'inaptitude au vol de l'aéronef, soit du besoin d'effectuer un entretien occasionnel, conformément aux conditions spécifiées dans les CAE.
  - 4) Délivrer des certificats d'autorisation de remise en service après achèvement des travaux d'entretien, conformément au point CAO.A.065 ou au point CAO.A.070.

**▼ C2**

- b) Gestion du maintien de la navigabilité
  - 1) Gérer le maintien de la navigabilité de tout aéronef pour lequel il est agréé.
  - 2) Approuver le programme d'entretien de l'aéronef, conformément au point b) 2) du point ML.A.302, pour les aéronefs gérés conformément à l'annexe V *ter* (partie ML).
  - 3) Exécuter des tâches limitées de maintien de la navigabilité avec tout organisme sous-traitant, travaillant selon son système qualité, figurant sur la liste du certificat d'agrément.

**▼ M8**

- 4) Prolonger, conformément au point M.A.901 f) de l'annexe I (partie M) ou au point ML.A.901 c) de l'annexe V *ter* (partie ML), un certificat d'examen de navigabilité délivré par l'autorité compétente, ou par un autre organisme ou par une autre personne, selon le cas.

**▼ M6****▼ C2**

- c) Examen de navigabilité
  - 1) Un CAO dont le principal établissement se trouve dans l'un des États membres, et dont l'agrément inclut les prérogatives visées au point b), peut être agréé pour réaliser des examens de navigabilité conformément au point M.A.901 de l'annexe I (partie M) ou au point ML.A.903 de l'annexe V *ter* (partie ML), selon le cas, et pour:
    - i) délivrer le certificat d'examen de navigabilité ou émettre une recommandation à cet égard;
    - ii) prolonger la validité d'un certificat d'examen de navigabilité existant.
  - 2) Un CAO dont le principal établissement se trouve dans l'un des États membres, et dont l'agrément inclut les prérogatives visées au point a), peut être agréé pour réaliser des examens de navigabilité conformément au point ML.A.903 de l'annexe V *ter* (partie ML), et délivrer le certificat d'examen de navigabilité correspondant.

## d) Autorisation de vol

Un CAO dont le principal établissement se trouve dans l'un des États membres, et dont l'agrément inclut les prérogatives visées au point c), peut être agréé pour délivrer une autorisation de vol conformément au point d) du point 21.A.711 de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012 pour les aéronefs pour lesquels il peut délivrer le certificat d'examen de navigabilité lorsqu'il atteste la conformité avec les conditions de vol approuvées, conformément à une procédure adéquate prévue dans les CAE.

- e) Un CAO peut être agréé pour une ou plusieurs prérogatives.

**CAO.A.100 Système qualité et bilan organisationnel**

- a) Pour s'assurer de continuer à satisfaire aux exigences de la présente annexe, le CAO doit mettre en place un système qualité et désigner un responsable qualité.
- b) Ce système qualité sert à contrôler l'exécution des activités de l'organisme relevant de la présente annexe, notamment:
  - 1) que toutes ces activités sont réalisées conformément aux procédures approuvées;



**▼ C2**

- 2) que toutes les tâches d'entretien sous-traitées sont réalisées conformément au contrat;
  - 3) que l'organisme continue de satisfaire aux exigences de la présente annexe.
- c) Les enregistrements de ce contrôle doivent être conservés pour les deux années précédentes au moins.
- d) Lorsque l'organisme titulaire d'un agrément CAO est en outre agréé conformément à une annexe autre que la présente annexe, le système qualité peut être combiné avec celui requis par l'autre annexe.
- e) Un CAO est considéré comme un petit CAO lorsque l'une des conditions suivantes est remplie:
- (1) le domaine d'application du CAO couvre uniquement les aéronefs couverts par la partie ML;
  - (2) le CAO ne dispose pas de plus de 10 membres de personnel équivalents temps plein pour l'entretien;
  - (3) le CAO ne dispose pas de plus de 5 membres de personnel équivalents temps plein pour la gestion du maintien de la navigabilité.
- f) Dans le cas d'un petit CAO, le système qualité peut être remplacé par des bilans organisationnels réguliers, sous réserve de l'approbation de l'autorité compétente. Dans ce cas, le CAO ne doit pas sous-traiter les tâches de gestion du maintien de la navigabilité à d'autres parties.

**CAO.A.105 Modifications apportées à l'organisme****▼ M11**

- a) Afin de permettre à l'autorité compétente de déterminer si la présente annexe continue d'être respectée, le CAO doit l'informer de toute proposition relative aux modifications suivantes, avant que ces modifications n'aient lieu:

**▼ M6****▼ C2**

- 1) modifications portant sur les informations contenues dans le certificat d'agrément visé à l'appendice I et sur les termes de l'agrément fixés par la présente annexe;
  - 2) changements concernant les personnes visées aux points a) et b) du point CAO.A.035;
  - 3) modifications concernant les types d'aéronef couverts par le domaine d'application visé au point a) 1) du point CAO.A.020 dans le cas des avions d'une masse maximale au décollage (MTOM) supérieure à 2 730 kg et dans le cas des hélicoptères d'une masse maximale au décollage (MTOM) supérieure à 1 200 kg ou certifiés pour plus de 4 occupants;
  - 4) modifications concernant le domaine d'application visé au point a) 2) du point CAO.A.020 dans le cas des moteurs à turbines complets;
  - 5) modifications de la procédure de contrôle énoncée au point b) du présent point.
- b) Toute autre modification concernant les lieux, les installations, les instruments, les outillages, les matériels, les procédures, le domaine d'application et le personnel doit être contrôlée par le CAO au moyen d'une procédure de contrôle prévue dans les CAE. Le CAO doit soumettre une description de ces modifications et des modifications correspondantes des CAE à l'autorité compétente dans les 15 jours à compter du jour où la modification a eu lieu.

**▼ C2****CAO.A.110 Maintien de la validité**

- a) Un agrément est délivré pour une durée illimitée et reste valide sous réserve que:
  - 1) l'organisme continue de satisfaire aux exigences de la présente annexe, en particulier en ce qui concerne la manière dont les constatations sont traitées conformément au point CAO.A.115;
  - 2) l'autorité compétente ait accès à l'organisme pour déterminer si les exigences de la présente annexe continuent d'être respectées;
  - 3) l'autorité compétente n'ait pas renoncé à l'agrément ou retiré celui-ci.
- b) En cas de renonciation à l'agrément ou de retrait de celui-ci, l'organisme doit restituer le certificat d'agrément à l'autorité compétente.

**CAO.A.115 Constatations**

- a) Une constatation de niveau 1 correspond à un non-respect significatif des exigences de la partie CAO abaissant le niveau de sécurité et compromettant gravement la sécurité du vol.
- b) Une constatation de niveau 2 correspond à un non-respect des exigences de la partie CAO susceptible d'abaisser le niveau de sécurité et de compromettre la sécurité du vol.
- c) Après avoir reçu la notification d'une constatation conformément au point CAO.B.060, le CAO doit adopter un plan d'actions correctives et démontrer, à la satisfaction de l'autorité compétente, qu'il a mis en œuvre les actions correctives nécessaires pour corriger la constatation dans le délai fixé par cette autorité.

*SECTION B***EXIGENCES RELATIVES AUX AUTORITÉS****CAO.B.010 Domaine d'application**

La présente section établit les exigences administratives que doivent respecter les autorités compétentes en lien avec les exigences relatives aux organismes énoncées à la section A.

**CAO.B.017 Moyens de mise en conformité**

- a) L'Agence doit élaborer des moyens acceptables de conformité (AMC) qui peuvent être utilisés pour démontrer la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution.
- b) Un organisme peut utiliser d'autres moyens de mise en conformité pour démontrer sa conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution.
- c) L'autorité compétente doit établir un système en vue d'évaluer de manière cohérente que tous les autres moyens de mise en conformité utilisés par les organismes sous sa supervision permettent d'établir la conformité avec le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et d'exécution.
- d) L'autorité compétente doit évaluer tous les autres moyens de mise en conformité proposés par un organisme conformément au point CAO.A.017 en analysant la documentation fournie et, si elle le juge nécessaire, en effectuant une inspection de l'organisme.

▼ **C2**

Lorsque l'autorité compétente constate que les autres moyens de mise en conformité sont conformes au règlement (UE) 2018/1139 et à ses actes délégués et d'exécution, elle doit sans délai:

- 1) notifier au demandeur que les autres moyens de mise en conformité peuvent être mis en œuvre et, le cas échéant, modifier l'agrément ou le certificat du demandeur en conséquence;
- 2) notifier leur contenu à l'Agence, en y incluant des copies de toute la documentation pertinente.

**CAO.B.020 Archivage**

- a) L'autorité compétente doit mettre en place un système d'archivage permettant une traçabilité appropriée du processus de conservation des enregistrements relatifs à la délivrance, à la prolongation, à la modification, à la suspension ou au retrait de chaque certificat.
- b) Les enregistrements de l'autorité compétente pour le contrôle des organismes agréés conformément à la présente annexe doivent inclure, au minimum:
  - 1) la demande d'agrément de l'organisme;
  - 2) le certificat d'agrément de l'organisme, y compris toutes les modifications y afférentes;
  - 3) une copie du programme d'audit de l'organisme, indiquant les dates auxquelles les audits ont été effectués et les dates auxquelles les audits sont prévus;
  - 4) les enregistrements du contrôle permanent, y compris tous les enregistrements d'audits, comme prévu au point CAO.B.055;
  - 5) l'ensemble des constatations, des actions requises pour clôturer les constatations et des recommandations;
  - 6) des copies de toute la correspondance pertinente avec l'organisme;
  - 7) le détail de toute dérogation conformément au point CAO.B.035 et des mesures de contrôle de l'application;
  - 8) tous les rapports des autres autorités compétentes relatifs au contrôle de l'organisme;
  - 9) les CAE et leurs modifications;
  - 10) une copie de tout autre document approuvé par l'autorité compétente.
- c) La période d'archivage des enregistrements visés au point b) est d'au moins cinq ans.
- d) Tous les enregistrements doivent être, sur demande, mis à la disposition de l'autorité compétente d'un autre État membre ou de l'Agence.

**CAO.B.025 Échange mutuel d'informations**

- a) Lorsque cela s'avère nécessaire pour l'accomplissement de leurs tâches au titre du présent règlement, les autorités compétentes doivent échanger des informations.
- b) En cas de menace potentielle pour la sécurité touchant plusieurs États membres, les autorités compétentes concernées doivent s'assister mutuellement pour la réalisation des actions de contrôle nécessaires.

**▼ C2****CAO.B.030 Responsabilités**

L'autorité compétente doit procéder aux inspections et investigations nécessaires afin de vérifier et de s'assurer que les organismes pour lesquels elle est responsable conformément au point CAO.1 satisfont aux exigences de la section A de la présente annexe.

**CAO.B.035 Dérogations**

Lorsqu'un État membre accorde une dérogation aux exigences de la présente annexe conformément à l'article 71, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1139, l'autorité compétente doit enregistrer la dérogation. Elle doit conserver ces enregistrements comme prévu au point b) 6) du point CAO.B.020.

**CAO.B.040 Demande**

Lorsque les installations d'un CAO sont situées dans plus d'un État membre, la procédure de certification initiale et le contrôle permanent de l'agrément doivent être effectués en collaboration avec les autorités compétentes désignées par les États membres sur le territoire desquels les autres installations sont situées.

**CAO.B.045 Procédure de certification initiale**

- a) Dès lors qu'il a été établi que l'organisme satisfait aux exigences énoncées aux points a) et b) du point CAO.A.035, l'autorité compétente doit informer officiellement le demandeur que le personnel est accepté.
- b) L'autorité compétente doit s'assurer que les procédures prévues dans les CAE sont conformes à la section A et que le dirigeant responsable a signé la déclaration d'engagement visée au point a) 1) du point CAO.A.025.
- c) L'autorité compétente doit vérifier que l'organisme est en conformité avec la section A.
- d) L'autorité compétente doit organiser une réunion avec le dirigeant responsable au moins une fois durant l'investigation visant l'agrément pour s'assurer que celui-ci comprend parfaitement l'importance de l'agrément et de la déclaration visée au point a) 1) du point CAO.A.025.
- e) Toutes les constatations conformément au point CAO.B.060 doivent être confirmées par écrit à l'organisme demandeur.
- g) Avant de délivrer l'agrément, l'autorité compétente doit clôturer toutes les constatations, une fois que l'organisme les a corrigées.

**▼ M8**  
\_\_\_\_\_**▼ M6****▼ C2****CAO.B.050 Délivrance du certificat initial****▼ M8**

- a) Dès lors que l'autorité compétente a établi que le demandeur respecte le point CAO.B.045, elle doit délivrer le certificat en utilisant le modèle de formulaire 3-CAO de l'AESA visé à l'appendice I et en spécifiant les termes de l'agrément.

**▼ M6****▼ C2**

- b) L'autorité compétente doit inclure le numéro de référence du CAO tel que spécifié dans le modèle de formulaire 3-CAO de l'AESA visé à l'appendice I.

**CAO.B.055 Contrôle permanent**

- a) L'autorité compétente doit établir et tenir à jour un programme de contrôle spécifiant tous les CAO auxquels elle a délivré un certificat, ainsi que les dates des audits de CAO déjà réalisés ou programmés.
- b) L'autorité compétente doit auditer, à des intervalles ne dépassant pas 24 mois, chaque CAO auquel elle a délivré un agrément. Ces audits sont axés, en particulier, sur les modifications qui ont été apportées à l'organisme et qui lui ont été notifiées conformément à la procédure spécifiée au point b) du point CAO.A.105.
- c) Un échantillon représentatif des aéronefs gérés par le CAO, si l'organisme est agréé à cet effet, doit faire l'objet d'études couvrant chaque période de 24 mois. La taille de l'échantillon est décidée par l'autorité compétente selon le résultat des audits antérieurs et des études de produits précédentes.
- d) L'autorité compétente doit confirmer par écrit au CAO toute constatation relevée lors de ces audits.
- e) L'autorité compétente doit enregistrer l'ensemble des constatations relevées durant ces audits, des actions nécessaires pour clôturer les constatations et des recommandations émises.
- f) L'autorité compétente doit organiser une réunion avec le dirigeant responsable du CAO au moins une fois tous les 24 mois.

**CAO.B.060 Constatations**

- a) Si un audit ou tout autre moyen apporte la preuve d'une non-conformité aux exigences de la partie CAO, l'autorité compétente doit prendre les mesures suivantes:
  - 1) pour les constatations de niveau 1, retirer, limiter ou suspendre immédiatement, en tout ou partie, en fonction de la portée de la constatation de niveau 1, l'agrément CAO, et ce jusqu'à ce qu'une action corrective satisfaisante soit mise en œuvre par l'organisme; et
  - 2) pour les constatations de niveau 2, accorder un délai de mise en œuvre de l'action corrective de trois mois au plus, en fonction de la nature de la constatation — dans certaines circonstances, à la fin de ce premier délai et sous réserve de la nature de la constatation, l'autorité compétente peut prolonger ces trois mois de délai sous réserve d'un plan d'actions correctives satisfaisant.
- b) L'autorité compétente doit prendre les mesures nécessaires pour suspendre l'agrément, en tout ou en partie, si la conformité n'est pas effective dans les délais qu'elle a prescrits.

**CAO.B.065 Modifications**

- a) Lorsqu'elle reçoit une demande de modification conformément au point a) du point CAO.A.105, l'autorité compétente doit vérifier que l'organisme satisfait aux exigences applicables avant de donner son approbation.

**▼ C2**

- b) L'autorité compétente peut indiquer les conditions dans lesquelles le CAO exercera son activité durant la modification, à moins qu'elle ne détermine que le certificat de l'organisme doit être suspendu en raison de la nature ou de l'étendue des modifications.
- c) Pour les modifications ne nécessitant pas d'approbation préalable, l'autorité compétente doit évaluer durant les activités de contrôle si le CAO respecte la procédure de contrôle approuvée prévue au point b) du point CAO.A.105 et s'il satisfait aux exigences applicables.

**CAO.B.070 Suspension, limitation et retrait**

L'autorité compétente doit:

- a) suspendre un agrément pour des motifs valables dans le cas d'un risque potentiel en matière de sécurité; ou
- b) suspendre, retirer ou limiter un agrément conformément au point CAO.B.060.

▼ M6▼ C2*Appendice I***Certificat d'organisme chargé de tâches combinées de navigabilité (*combined airworthiness organisation – CAO*) - Formulaire 3-CAO de l'AESA**

- a) Au sein de la (des) classe(s) et catégorie(s) d'agrément établies par l'autorité compétente, le domaine d'application indiqué dans les spécifications relatives aux tâches combinées de navigabilité (CAE) définit les limites exactes de l'agrément. Il est donc essentiel que la (les) classe(s) et catégorie(s) d'agrément soient compatibles avec le domaine d'application de l'organisme.
- b) La **catégorie aéronef**, s'agissant des prérogatives d'entretien, signifie que le CAO peut effectuer des travaux d'entretien sur l'aéronef ou n'importe quel élément d'aéronef (y compris les moteurs), selon les données d'entretien de l'aéronef ou, en cas d'accord de l'autorité compétente, selon les données d'entretien des éléments d'aéronef, seulement lorsque ceux-ci sont montés sur l'aéronef. Quoi qu'il en soit, ledit CAO **agrée pour la catégorie aéronefs** peut retirer temporairement un composant à des fins d'entretien afin de faciliter l'accès à ce composant, sauf lorsque ce retrait rend nécessaires des travaux d'entretien supplémentaires qui ne sont pas couverts par les exigences du point b). À cet effet, une procédure de contrôle sera décrite dans les CAE et approuvée par l'autorité compétente.
- c) La **catégorie moteur (à turbines, à pistons ou électrique)** signifie que le CAO peut effectuer des travaux d'entretien sur le moteur et les éléments du moteur non installés, selon les données d'entretien du moteur ou, en cas d'accord de l'autorité compétente, selon les données d'entretien des éléments de moteur, seulement lorsque ceux-ci sont montés sur le moteur. Quoi qu'il en soit, ledit CAO **agrée pour la catégorie moteurs** peut retirer temporairement un composant à des fins d'entretien, afin de faciliter l'accès à ce composant, sauf lorsque ce retrait rend nécessaires des travaux d'entretien supplémentaires qui ne sont pas couverts par les dispositions du point c). Un CAO **agrée pour la catégorie moteurs** peut également procéder à des travaux d'entretien sur un moteur installé durant l'entretien en base et en ligne, sous réserve d'une procédure de contrôle incluse dans les CAE et approuvée par l'autorité compétente.
- d) La **catégorie composant (autre que les moteurs complets)** signifie que le CAO peut effectuer des travaux d'entretien sur des composants non installés (exception faite des moteurs complets) destinés à être montés sur l'aéronef ou sur le moteur. Ledit CAO peut également procéder à des travaux d'entretien sur un composant non installé (autre qu'un moteur complet) durant l'entretien en base et en ligne, ou dans un atelier d'entretien de moteurs, sous réserve d'une procédure de contrôle incluse dans les CAE et approuvée par l'autorité compétente.
- e) La **catégorie tests non destructifs** est une catégorie autonome qui n'est pas nécessairement liée à un aéronef, à un moteur ou à un composant particulier. La catégorie tests non destructifs n'est nécessaire que pour un CAO qui procède à des tests non destructifs en tant que tâche particulière pour un autre organisme. Un CAO agrée pour la catégorie aéronef, moteur ou composant peut procéder à des tests non destructifs sur des produits dont il assure l'entretien si les CAE contiennent des procédures relatives aux tests non destructifs, sans qu'il doive être agrée pour la catégorie tests non destructifs.



[ÉTAT MEMBRE (\*)]

État membre de l'Union européenne (\*\*)

**CERTIFICAT D'ORGANISME CHARGÉ DE TÂCHES COMBINÉES DE NAVIGABILITÉ**

Référence: [CODE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*).CAO.[XXXX]]

Conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et au règlement (UE) n° 1321/2014, et dans le respect des conditions énoncées ci-dessous, [le/la/l'] [AUTORITÉ COMPÉTENTE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*)] certifie:

[NOM ET ADRESSE DE L'ENTREPRISE]

en tant qu'organisme chargé de tâches combinées de navigabilité conformément à la section A de l'annexe V *quinquies* (partie CAO) du règlement (UE) n° 1321/2014.

CONDITIONS:

- a) le présent agrément est limité à celui spécifié dans les termes de l'agrément ci-joints et dans la section «domaine d'application» des spécifications approuvées relatives aux tâches combinées de navigabilité, comme indiqué à la section A de l'annexe V *quinquies* (partie CAO) du règlement (UE) n° 1321/2014; et
- b) le présent agrément exige de respecter les procédures prévues dans les spécifications approuvées relatives aux tâches combinées de navigabilité; et
- c) le présent agrément est valide tant que l'organisme agréé chargé de tâches combinées de navigabilité respecte les dispositions de l'annexe V *quinquies* (partie CAO) du règlement (UE) n° 1321/2014; et
- d) lorsque l'organisme agréé chargé de tâches combinées de navigabilité sous-traite, dans le cadre de son système qualité, les services d'un ou de plusieurs organismes, le présent agrément reste valide à condition que le ou lesdits organismes s'acquittent de leurs obligations contractuelles applicables; et
- e) sous réserve du respect des conditions énoncées ci-dessus, la durée de validité du présent agrément est illimitée, sauf si l'agrément a auparavant fait l'objet d'une renonciation, d'un remplacement, d'une suspension ou d'un retrait.

Date de première délivrance du certificat d'agrément: .....

Date de la présente révision du certificat d'agrément: .....

Révision n°: .....

Signature: .....

Pour l'autorité compétente: [AUTORITÉ COMPÉTENTE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*)]

(\*) ou AESA si l'AESA est l'autorité compétente.

(\*\*) biffer pour les États non-membres de l'UE ou l'AESA.



▼ C2

Page 2 sur 2

**TERMES DE L'AGRÈMENT DE L'ORGANISME CHARGÉ DE TÂCHES COMBINÉES DE NAVIGABILITÉ**

Référence: [CODE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*).CAO.XXXX

Organisme: [NOM ET ADRESSE DE LA SOCIÉTÉ]

CLASSE	CATÉGORIE	PRÉROGATIVES (***)
<b>AÉRONEFS (**)</b>	Avions — aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes (**)	<input type="checkbox"/> Entretien <input type="checkbox"/> Gestion du maintien de la navigabilité <input type="checkbox"/> Examen de navigabilité <input type="checkbox"/> Autorisation de vol
	Avions ayant une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 2 730 kg (**)	<input type="checkbox"/> Entretien <input type="checkbox"/> Gestion du maintien de la navigabilité <input type="checkbox"/> Examen de navigabilité <input type="checkbox"/> Autorisation de vol
	Hélicoptères — aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes (**)	<input type="checkbox"/> Entretien <input type="checkbox"/> Gestion du maintien de la navigabilité <input type="checkbox"/> Examen de navigabilité <input type="checkbox"/> Autorisation de vol
	Hélicoptères ayant une MTOM inférieure ou égale à 1 200 kg, certifiés pour 4 occupants au maximum (**)	<input type="checkbox"/> Entretien <input type="checkbox"/> Gestion du maintien de la navigabilité <input type="checkbox"/> Examen de navigabilité <input type="checkbox"/> Autorisation de vol
	Dirigeables (**)	<input type="checkbox"/> Entretien <input type="checkbox"/> Gestion du maintien de la navigabilité <input type="checkbox"/> Examen de navigabilité <input type="checkbox"/> Autorisation de vol
	Ballons (**)	<input type="checkbox"/> Entretien <input type="checkbox"/> Gestion du maintien de la navigabilité <input type="checkbox"/> Examen de navigabilité <input type="checkbox"/> Autorisation de vol
	Planeurs (**)	<input type="checkbox"/> Entretien <input type="checkbox"/> Gestion du maintien de la navigabilité <input type="checkbox"/> Examen de navigabilité <input type="checkbox"/> Autorisation de vol
<b>COMPOSANTS (**)</b>	Moteurs à turbines complets (**)	<input type="checkbox"/> Entretien
	Moteurs à pistons complets (**)	
	Moteurs électriques (**)	
	Composants autres que les moteurs complets (**)	
<b>SERVICES SPÉCIALISÉS (**)</b>	Tests non destructifs (**)	▶ <sup>(1)</sup> <input type="checkbox"/> NDT ◀

▼ C2**LIMITATIONS**

**(à inclure uniquement pour les organismes agréés pour les catégories aéronefs, hélicoptères ou moteurs complets, s'ils n'emploient qu'une seule personne pour planifier et exécuter l'ensemble des tâches d'entretien)**

Les travaux d'entretien suivants sont exclus du domaine d'application (\*\*):

- travaux d'entretien sur les avions équipés d'un moteur à turbines;
- travaux d'entretien sur les hélicoptères équipés d'un moteur à turbines ou de plus d'un moteur à pistons; et
- travaux d'entretien sur des moteurs à pistons complets de 450 HP et au-delà, et sur des moteurs à turbines complets.

**Liste des organismes travaillant en vertu d'un système qualité (\*\*)**

Les présents termes de l'agrément sont limités aux produits, pièces et équipements et aux activités figurant dans la section «domaine d'application» des spécifications approuvées relatives aux tâches combinées de navigabilité.

Référence des spécifications relatives aux tâches combinées de navigabilité: .....

Date de la version initiale des spécifications: .....

Date de la dernière révision approuvée: ..... Révision n°: .....

Signature: .....

Pour l'autorité compétente: [AUTORITÉ COMPÉTENTE DE L'ÉTAT MEMBRE (\*)]

(\*) ou AESA si l'AESA est l'autorité compétente.

(\*\*) biffer, le cas échéant, si l'organisme n'est pas agréé.

(\*\*\*) remplir le cas échéant.



## ANNEXE VI

## Tableau de correspondance

Règlement (CE) n° 2042/2003	Le présent règlement
Article 1 <sup>er</sup>	Article 1 <sup>er</sup>
Article 2	Article 2
Article 3, par. 1, 2 et 3	Article 3, par. 1, 2 et 3
Article 3, par. 4	—
Article 4	Article 4
Article 5	Article 5
Article 6	Article 6
—	Article 7
Article 7, par. 1	Article 8, par. 1
Article 7, par. 2	—
Article 7, par. 3, formule introductive	Article 8, par. 2, formule introductive
Article 7, par. 3, points a) à g)	—
Article 7, par. 3, point h)	Article 8, par. 2, point a)
Article 7, par. 3, point i)	Article 8, par. 2, point b)
Article 7, par. 4	—
Article 7, par. 5	Article 8, par. 3
Article 7, par. 6	—
Article 7, par. 7	—
Article 7, par. 8	Article 8, par. 4
Article 7, par. 9	Article 8, par. 5
Article 8	Article 9
Annexe I	Annexe I
Annexe II	Annexe II
Annexe III	Annexe III
Annexe IV	Annexe IV
—	Annexe V
—	Annexe VI