RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2022/410 DE LA COMMISSION

du 10 mars 2022

modifiant le règlement (UE) nº 1321/2014 en ce qui concerne la gestion du maintien de la navigabilité au sein d'un seul groupement économique de transporteurs aériens

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le 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 modifiant les règlements (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil ([1]), et notamment son article 17, paragraphe 1, et son article 62, paragraphes 14 et 15,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) nº 1321/2014 de la Commission ([2]) établit les exigences relatives au maintien de la navigabilité des aéronefs, y compris les exigences relatives à sa gestion.

(2) Conformément à l'annexe I (partie M) du règlement (UE) nº 1321/2014, dans le cas d'aéronefs utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil ([3]), l'exploitant est responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef qu'il exploite et est agréé, dans le cadre de son certificat de transporteur aérien, en tant qu'organisme de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO) conformément à l'annexe V *quater* (partie CAMO).

(3) Lorsque les transporteurs aériens font partie d'un même groupement économique, cette exigence crée certains obstacles à la mise en place et à la mise en œuvre d'un système commun de gestion du maintien de la navigabilité («CAW») pour tous les aéronefs exploités par ce groupement. L'absence d'un tel système commun de gestion du maintien de la navigabilité entraîne une duplication des tâches, car les organismes ne bénéficient pas d'objectifs et de procédures similaires, et empêche l'interopérabilité à court terme des aéronefs entre les différents titulaires d'un certificat de transporteur aérien («CTA»).

(4) Le secteur considère en outre que la situation actuelle crée un désavantage concurrentiel par rapport à d'autres transporteurs aériens de pays tiers, qui ne sont pas soumis à de telles contraintes juridiques.

(5) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) nº 1321/2014 afin de permettre aux transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 1008/2008 qui font partie d'un même groupement économique de transporteurs aériens de conclure un contrat avec un CAMO au sein de ce groupement aux fins de la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs qu'ils exploitent.

(6) Les mesures prévues dans le présent règlement se fondent sur l'avis nº 04/2021 ([4]) émis par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) conformément à l'article 75, paragraphe 2, point b), et à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.

(7) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 127, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139,

([1]) JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

([2]) Règlement (UE) nº 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 (JO L 362 du 17.12.2014, p. 1).

([3]) Règlement (CE) nº 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 (refonte) (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3).

([4]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) nº 1321/2014 est modifié comme suit:

1) À l'article 2, le point t) suivant est ajouté:

«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.»;

2) L'annexe I (partie M) est modifiée conformément à l'annexe I du présent règlement;

3) L'annexe V *quater* (partie CAMO) est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement.

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le 10 mars 2022.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE I

L'annexe I (partie M) du règlement (UE) nº 1321/2014 est modifiée comme suit:

1) au point M.A.201, les points e *bis*) et e *ter*) suivants sont insérés:

«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) nº 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*).»;

2) l'appendice I est modifié comme suit:

a) le point 4 est remplacé par le texte suivant:

«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."»;

b) au point 5, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«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:»;

c) au point 5.1.2, le point e) est remplacé par le texte suivant:

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

d) au point 5.1.2, le point i) est remplacé par le texte suivant:

«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;»;

e) au point 5.1.2, les points j), k) et l) sont remplacés par le texte suivant:

«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;»;

f) au point 5.1.2, le point m) suivant est ajouté:

«m) aider l'exploitant ou le pilote-propriétaire en ce qui concerne le maintien de la navigabilité de l'aéronef lorsqu'il effectue des vols de contrôle de maintenance.»;

g) au point 5.2, les points 13, 14 et 15 suivants sont ajoutés:

«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.»;

h) le point 7 suivant est ajouté:

«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.

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.».

ANNEXE II

L'annexe V *quater* (partie CAMO) du règlement (UE) nº 1321/2014 est modifiée comme suit:

1) le point CAMO.A.105 est remplacé par le texte suivant:

«CAMO.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.»;

2) au point CAMO.A.125, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Nonobstant le point a), pour les transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 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.»;

3) au point d) du point CAMO.A.125, le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) gérer le maintien de la navigabilité des aéronefs utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 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;»;

4) au point CAMO.A.135, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«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.»;

5) au point CAMO.A.135, le point d) suivant est ajouté:

«d) En cas de retrait ou de restitution, le certificat d'organisme doit être renvoyé sans délai à l'autorité compétente.»;

6) au point CAMO.A.200, le point e) suivant est ajouté:

«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.»;

7) Au point CAMO.A.305, le point b *bis*) suivant est ajouté:

«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*).»;

8) au point CAMO.B.300, le point g) suivant est ajouté:

«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.»;

9) l'appendice I est remplacé par le texte suivant:

«*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 …

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.».