II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) 2015/1536 DE LA COMMISSION

du 16 septembre 2015

modifiant le règlement (UE) nº 1321/2014 en ce qui concerne l'alignement des règles relatives au maintien de la navigabilité sur le règlement (CE) nº 216/2008, les tâches critiques de maintenance et le contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) nº 1592/2002 et la directive 2004/36/CE ([1]), et notamment son article 5, paragraphe 5, et son article 8, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) nº 1321/2014 de la Commission ([2]) établit des règles détaillées relatives au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques.

(2) L'annexe IV du règlement (CE) nº 216/2008 établit les exigences applicables en matière de maintien de la navigabilité pour l'exploitation d'aéronefs, y compris les exigences applicables aux organismes gérant le maintien de la navigabilité des aéronefs motorisés complexes et des aéronefs exploités à des fins commerciales. Il convient de mettre à jour le règlement (UE) nº 1321/2014 afin que ces exigences soient mises en œuvre.

(3) Il est nécessaire d'établir les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil ([3]) peuvent exploiter des aéronefs immatriculés dans un pays tiers, afin de veiller à ce que les exigences essentielles applicables énoncées à l'annexe IV du règlement (CE) nº 216/2008 soient respectées.

(4) Il est nécessaire de veiller à une application uniforme des exigences du programme de contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs au sein de l'Union. À cette fin, il convient de modifier les dispositions contenues dans l'annexe I du règlement (UE) nº 1321/2014 en ce qui concerne la mise en œuvre, par les autorités compétentes, d'un programme de contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs.

(5) Il est nécessaire d'atténuer les risques liés à l'exécution de la maintenance et, notamment, de s'assurer que les personnes et organismes concernés prennent les mesures nécessaires afin de déceler les erreurs commises lors de l'exécution de la maintenance qui sont susceptibles d'affecter la sécurité des vols. Dès lors, il convient de modifier les exigences relatives à l'exécution de la maintenance énoncées aux annexes I et II du règlement (UE) nº 1321/2014.

([1]) JO L 79 du 19.3.2008, 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 (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3).

(6) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) nº 1321/2014 en conséquence.

(7) Il convient de laisser suffisamment de temps à l'industrie aéronautique et aux administrations des États membres pour s'adapter à ce nouveau cadre réglementaire. Une date d'application différée doit dès lors être prévue pour ce règlement dans son ensemble.

(8) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis de l'Agence européenne de la sécurité aérienne soumis conformément à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 216/2008.

(9) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité établi par l'article 65 du règlement (CE) nº 216/2008,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

1) L'article 1er est remplacé par l'article suivant:

«*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) nº 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) nº 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil (*).

(*) 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 (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3).»

2) L'article 2 est modifié comme suit.

a) Le point g) est remplacé par le texte suivant:

«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) Les points suivants sont ajoutés:

«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) nº 965/2012 de la Commission (*);

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;

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) nº 1178/2011 de la Commission (**), 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) nº 965/2012;

r) "vol de compétition": le "vol de compétition" tel que défini à l'article 2, point 10, du règlement (UE) nº 965/2012;

s) "manifestation aérienne": la "manifestation aérienne" telle que définie à l'article 2, point 11, du règlement (UE) nº 965/2012.

(*) Règlement (UE) nº 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) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

(**) Règlement (UE) nº 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) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).»

3) L'article 3 est modifié comme suit.

a) Les paragraphes 1, 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«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 dispositions de l'annexe I.

2. Les personnels et organismes participant au maintien de la navigabilité des aéronefs visés à l'article 1er, point a), et des éléments destinés à y être installés, y compris la maintenance, sont conformes à l'annexe I et, le cas échéant, aux dispositions des articles 4 et 5.

3. Par dérogation au paragraphe 1, le maintien de la navigabilité des aéronefs visé à l'article 1er, point a), possédant une autorisation de vol 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) nº 748/2012.»

b) Le paragraphe 5 suivant est inséré:

«5. Le maintien de la navigabilité des aéronefs visés à l'article 1er, point b), et des éléments destinés à y être installés est assuré conformément aux dispositions de l'annexe V *bis*.»

4) À l'article 4, le paragraphe 1 est remplacé par le paragraphe suivant:

«1. Les agréments des organismes de maintenance sont délivrés conformément aux dispositions de l'annexe I, sous-partie F, ou de l'annexe II.»

5) L'article 8 est modifié comme suit.

a) Au paragraphe 2, le point c) suivant est ajouté:

«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) nº 1008/2008, jusqu'au 25 août 2017, les exigences de l'annexe V *bis*.»

b) Le paragraphe 2 *bis* suivant est inséré:

«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) nº 1008/2008, énoncées au règlement (UE) nº 965/2012, tel que modifié par le règlement (UE) nº 379/2014 (*), 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) nº 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) nº 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) nº 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) nº 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) nº 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,

— 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) nº 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.

(*) Règlement (UE) nº 379/2014 de la Commission du 7 avril 2014 modifiant le règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 123 du 24.4.2014, p. 1).»

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

7) L'annexe II (partie 145) est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement.

8) L'annexe III (partie 66) est modifiée conformément à l'annexe III du présent règlement.

9) Le texte énoncé à l'annexe IV du présent règlement est inséré en tant qu'annexe V *bis* (partie T).

Article 2

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

Il s'applique à partir du 25 août 2016.

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

Fait à Bruxelles, le 16 septembre 2015.

Par la Commission

Le président

Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE I

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

1) La table des matières est modifiée comme suit:

   a) Le titre du point M.A.306 est remplacé par «M.A.306 **Système de compte rendu matériel d'aéronef**»;

   b) L'appendice I est remplacé par «Appendice I — Contrat de gestion de maintien de navigabilité».

2) Au point M.1, le point 4 est remplacé par le texte suivant:

   «4. pour l'agrément des programmes d'entretien:

      i) l'autorité nommée par l'État membre d'immatriculation; ou

      ii) en cas d'accord avec l'État membre d'immatriculation avant l'agrément du programme d'entretien:

         a) l'autorité nommée par l'État où l'exploitant a son lieu d'établissement principal ou l'État dans lequel il est établi ou réside; ou

         b) l'autorité responsable de la supervision de l'organisme de gestion du maintien de navigabilité qui gère le maintien de navigabilité de l'aéronef, ou avec lequel un contrat restreint, conformément au point M.A.201(i)(3), a été établi par le propriétaire.».

3) Au point M.A.201, les points d), e), f), g), h), i) et j) sont remplacés par le texte suivant:

   «d) Le pilote commandant de bord ou, dans le cas de transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 1008/2008, l'exploitant sera responsable du bon déroulement de la visite pré-vol. Cette visite doit être effectuée par le pilote ou toute autre personne qualifiée mais ne doit pas nécessairement être effectuée par un organisme de maintenance agréé ou par un personnel de certification Partie-66.

   e) Dans le cas d'un aéronef utilisé par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 1008/2008, 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 définies au point a) sont remplies;

      2) être agréé, au titre de son certificat de transporteur aérien, en tant qu'organisme de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO) conformément à la sous-partie G (CAMO) de la section A de la partie M pour l'aéronef qu'il exploite; et

      3) être agréé conformément à la partie 145 ou établir un contrat conformément au point M.A.708(c) avec un tel organisme.

   f) Pour les aéronefs motorisés complexes utilisés dans le cadre d'une exploitation spécialisée commerciale ou d'une exploitation à des fins de transport aérien commercial autre qu'une exploitation par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 1008/2008, ou d'une exploitation par des ATO commerciaux, l'exploitant doit s'assurer que:

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

      2) les tâches associées au maintien de navigabilité sont effectuées par un CAMO agréé. Lorsque l'exploitant n'est pas lui-même un CAMO agréé, il doit établir un contrat écrit conformément à l'appendice I avec un tel organisme, et

      3) le CAMO visé au point 2) est agréé conformément à la partie 145 pour l'entretien de l'aéronef et des éléments destinés à y être installés, ou a établi un contrat conformément au point M.A.708(c) avec de tels organismes.

g) Pour les aéronefs motorisés complexes non inclus au point e) ou au point f), le propriétaire doit s'assurer que:

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

2) les tâches associées au maintien de navigabilité sont effectuées par un CAMO agréé. Lorsque le propriétaire n'est pas lui-même un CAMO agréé, il doit établir un contrat écrit conformément à l'appendice I avec un tel organisme, et

3) le CAMO visé au point 2) est agréé conformément à la partie 145 pour l'entretien de l'aéronef et des éléments destinés à y être installés, ou a établi un contrat conformément au point M.A.708(c) avec de tels organismes.

h) Pour les aéronefs, autres que les aéronefs motorisés complexes, utilisés dans le cadre d'une exploitation spécialisée commerciale ou d'une exploitation à des fins de transport aérien commercial autre qu'une exploitation par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 1008/2008, ou d'une exploitation par des ATO commerciaux, l'exploitant doit s'assurer que:

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

2) les tâches associées au maintien de navigabilité sont effectuées par un CAMO agréé. Lorsque l'exploitant n'est pas lui-même un CAMO agréé, il doit établir un contrat écrit conformément à l'appendice I avec un tel organisme, et

3) le CAMO visé au point 2) est agréé conformément à la sous-partie F de la partie M ou à la partie 145 pour l'entretien de l'aéronef et des éléments destinés à y être installés, ou a établi un contrat conformément au point M.A.708(c) avec de tels organismes.

i) Pour les aéronefs, autres que les aéronefs motorisés complexes, non inclus au point e) ou h), ou utilisés dans le cadre d'une "exploitation limitée", le propriétaire est chargé de s'assurer que lors de tout vol, les conditions définies au point a) sont remplies. À cette fin, le propriétaire doit:

1) sous-traiter les tâches associées au maintien de la navigabilité à un CAMO agréé en établissant un contrat écrit conformément à l'appendice I, qui transférera la responsabilité de l'exécution de ces tâches au CAMO sous-traitant, ou;

2) gérer le maintien de la navigabilité de l'aéronef sous sa propre responsabilité, sans établir de contrat de sous-traitance avec un CAMO agréé, ou;

3) gérer le maintien de navigabilité de l'aéronef sous sa propre responsabilité et établir un contrat restreint pour l'élaboration du programme d'entretien et les démarches pour son approbation conformément au point M.A.302 avec:

— un CAMO agréé, ou

— dans le cas d'aéronefs ELA2, un organisme de maintenance agréé conformément à la Partie-145 ou à la sous-partie F de la section A de la partie M.

Ce contrat restreint transfère la responsabilité de l'élaboration et, sauf dans le cas où le propriétaire émet une déclaration conformément au point M.A.302(h), des démarches pour l'approbation du programme d'entretien à l'organisme sous-traitant.

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.».

4) Le point M.A.301 est modifié comme suit:

a) Le point 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. la remise aux normes conformément aux données spécifiées au point M.A.304 et/ou au point M.A.401, le cas échéant, de tout défaut ou dommage affectant la sécurité de l'exploitation, prenant en compte la liste minimale d'équipement (MEL) et la liste des dérogations de configuration, le cas échéant;».

b) Le point 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. l'analyse de l'efficacité du programme d'entretien agréé conformément 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) nº 1008/2008;».

c) Le point 7 est remplacé par le texte suivant:

«7. l'établissement d'une politique de mise en œuvre des visites et/ou modifications non obligatoires, pour tous les aéronefs motorisés complexes ou les aéronefs utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 1008/2008;».

5) Le point M.A.302 est modifié comme suit.

a) Le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) Lorsque le maintien de la navigabilité d'un aéronef est géré par un organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé conformément à la sous-partie G de la section A de la présente annexe (partie M) ou lorsqu'il existe un contrat restreint entre le propriétaire et cet organisme conformément au point M.A.201(i)(3), le programme d'entretien de l'aéronef et ses modifications peuvent être agréés au moyen d'une procédure d'approbation indirecte.

i) Dans ce cas, la procédure d'approbation indirecte est établie par l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité dans le cadre des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité et est approuvée par l'autorité compétente responsable de cet organisme de gestion du maintien de la navigabilité.

ii) L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité ne doit pas utiliser la procédure d'approbation indirecte lorsqu'il n'est pas soumis au contrôle de l'État membre d'immatriculation, à moins qu'il n'existe un accord conclu conformément au point M.1, point 4, ii), transférant la responsabilité de l'agrément du programme d'entretien de l'aéronef à l'autorité compétente responsable de l'organisme de gestion du maintien de navigabilité.».

b) Le point f) est remplacé par le texte suivant:

«f) Pour les aéronefs motorisés complexes, lorsque le programme d'entretien est fondé sur une logique de groupe directeur d'entretien ou sur un contrôle de l'état de l'appareil, le programme d'entretien doit inclure un programme de fiabilité.».

6) Au point M.A.305, le point b) 2) est remplacé par le texte suivant:

«2. Lorsque cela est exigé au point M.A.306, le compte rendu matériel de l'exploitant».

7) Le point M.A.306 est modifié comme suit:

a) Le titre est remplacé par le texte suivant:

«M.A.306 **Système de compte rendu matériel d'aéronef**»;

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

«a) Pour l'exploitation à des fins de transport aérien commercial, l'exploitation spécialisée commerciale et l'exploitation par des ATO commerciaux, en plus des exigences du point M.A.305, un exploitant doit utiliser un système de compte rendu matériel d'aéronef contenant les informations suivantes pour chaque aéronef:

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.».

8) Le point M.A.402 est remplacé par le texte suivant:

«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

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».

9) Au point M.A.403, les points b) et c) sont remplacés par le texte suivant:

«b) Seuls les personnels de certification habilités, conformément aux points M.A.801(b)1, M.A.801(b)2, M.A.801(c), M.A.801(d) ou l'annexe II (Partie 145) peuvent décider, en utilisant les données d'entretien du point M.A.401, si un défaut d'aéronef porte gravement atteinte à la sécurité du vol et 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 habilités.

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.».

10) Au point M.A.502, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) Par dérogation au point a), et au point M.A.801(b)2, l'entretien d'un élément d'aéronef installé sur un aéronef ELA1 utilisé par d'autres exploitants que des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 1008/2008, ou temporairement retiré d'un tel aéronef, et effectué selon les données d'entretien de l'élément d'aéronef, peut être confié au personnel chargé de la certification visé au point M.A.801(b)2, sauf en ce qui concerne:

1. la révision d'éléments d'aéronef autres que les moteurs et hélices, et

2. la révision de moteurs et d'hélices d'aéronefs autres que CS-VLA, CS-22 et LSA.

L'entretien de l'élément d'aéronef effectué conformément au point d) ne permet pas la délivrance d'un formulaire 1 de l'EASA et est soumis aux exigences relatives à la remise en service d'un aéronef énoncées au point M.A.801.».

11) Au point M.A.504, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Les éléments d'aéronef inutilisables seront identifiés et stockés dans un endroit sûr sous le contrôle d'un organisme de maintenance agréé jusqu'à ce qu'une décision soit prise sur l'état futur de ces éléments d'aéronef. Néanmoins, pour les aéronefs non utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 1008/2008 et les aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes, la personne ou l'organisme qui a déclaré l'élément d'aéronef inutilisable peut en transférer la garde, après avoir constaté qu'il est inutilisable, au propriétaire de l'aéronef à condition que ce transfert soit inscrit dans le livret de l'aéronef, ou le livret moteur ou le livret de l'élément d'aéronef.».

12) Le point M.A.601 est remplacé par le texte suivant:

«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) nº 1008/2008».

13) Le point M.A.606 est modifié comme suit:

Le point g) est remplacé par le texte suivant:

«g) L'organisme de maintenance doit employer suffisamment de personnels de certification pour délivrer des certificats M.A.612 et M.A.613 de remise en service d'aéronefs et d'éléments d'aéronef. Ils doivent respecter les exigences de l'article 5 du règlement (UE) nº 1321/2014».

14) Au point M.A.703, 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 doit accompagner le certificat de transporteur aérien délivré par l'autorité compétente, pour l'aéronef exploité.».

15) Au point M.A.704, point a), le point 9 est remplacé par le texte suivant:

«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) nº 1008/2008, la liste des programmes d'entretien "généraux" ou "de référence"».

16) Le point M.A.706 est modifié comme suit:

a) Le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Pour les transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 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.».

b) Le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) Pour les transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 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).».

c) Le point k) est remplacé par le texte suivant:

«k) Pour les aéronefs motorisés complexes et pour les aéronefs utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 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».

17) Le point M.A.707 est modifié comme suit:

Le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Pour être habilité à effectuer des examens de navigabilité et, le cas échéant, 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 de la section A de la sous-partie I et, le cas échéant, délivrer une autorisation de vol conformément au point M.A.711(c):

1. pour les aéronefs utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 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) nº 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).».

18) Le point M.A.708 est modifié comme suit:

a) Au point b), le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2. Soumettre à l'autorité compétente pour approbation le programme d'entretien des aéronefs et ses modifications, à moins qu'il ne soit couvert par une procédure d'approbation indirecte conformément au point M.A.302(c), et pour les aéronefs non utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 1008/2008, fournir une copie du programme au propriétaire ou à l'exploitant responsable conformément au point M.A.201;».

b) Le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) Dans le cas d'aéronefs motorisés complexes ou d'aéronefs utilisés dans le cadre d'une exploitation à des fins de transport aérien commercial, ou d'aéronefs utilisés dans le cadre d'une exploitation spécialisée commerciale ou d'une exploitation par des ATO commerciaux, lorsque l'organisme de gestion du maintien de navigabilité n'est pas agréé de façon appropriée conformément à la partie 145 ou à la sous-partie F de la section A de la partie M, l'organisme doit, en concertation avec l'exploitant, établir un contrat d'entretien écrit avec un organisme agréé conformément à la partie 145 ou sous-partie F de la section A de la partie M, ou un autre exploitant, qui détaille les fonctions spécifiées dans les points M.A.301-2, M.A.301-3, M.A.301-5 et M.A.301-6, qui assure qu'en dernier ressort l'entretien est effectué par un organisme agréé conformément à la partie 145 ou sous-partie F de la section A de la partie M, et qui définit le support des fonctions qualité du point M.A.712(b)».

c) Le point d) suivant est ajouté:

«d) Nonobstant le point c), le contrat peut revêtir la forme de bons de commande de travaux individuels adressés à l'organisme de maintenance agréé conformément à la partie 145 ou sous-partie F de la section A de la partie M, dans le cas:

1. d'un aéronef nécessitant un entretien en ligne imprévu,

2. d'entretien d'éléments d'aéronef, y compris l'entretien des moteurs».

19) Au point M.A.709, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Pour les aéronefs non utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 1008/2008, l'organisme de gestion du maintien de navigabilité peut élaborer des programmes d'entretien "de référence" et/ou "généraux" afin de permettre l'agrément initial et/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). Ces programmes d'entretien "de référence" et/ou "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, avant d'exercer les prérogatives visées au point M.A.711».

20) Au point M.A.711, point a), les points 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«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) nº 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) nº 1008/2008, lorsqu'ils figurent à la fois sur la liste du certificat d'agrément et sur son certificat de transporteur aérien (AOC).».

21) Au point M.A.712, les points e) et f) sont remplacés par le texte suivant:

«e) Pour les transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 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) nº 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.».

22) Au point M.A.801, les points c) et d) sont remplacés par le texte suivant:

«c) Par dérogation au point M.A.801(b)2 pour les aéronefs ELA1 qui ne sont pas utilisés dans le cadre d'une exploitation à des fins de transport aérien commercial, dans le cadre d'une exploitation spécialisée commerciale ou d'une exploitation par des ATO commerciaux, les tâches complexes d'entretien énumérées à l'appendice VII peuvent être effectuées par le personnel chargé de la certification visé au point M.A.801(b)2;

d) Par dérogation au point M.A.801(b), dans des situations imprévues, lorsqu'un aéronef est immobilisé au sol en un lieu où aucun organisme de maintenance agréé conformément aux dispositions de la présente annexe ou de l'annexe II, partie 145, et aucun personnel de certification compétent ne sont disponibles, le propriétaire peut autoriser toute personne ayant au minimum trois années d'expérience utile dans le domaine de l'entretien et détenant les qualifications appropriées, à effectuer les travaux d'entretien 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 doit:

1. obtenir et conserver dans les registres de l'aéronef le détail de tous les travaux effectués et des qualifications de la personne qui délivre le certificat, et

2. veiller à ce que tout travail d'entretien fasse l'objet d'une deuxième vérification par une personne dûment autorisée visée au point M.A.801(b) ou un organisme approuvé conformément à la section A, sous-partie F, de la présente annexe (partie M), ou conformément à l'annexe II (partie 145) le plus rapidement possible et dans un délai n'excédant pas 7 jours, et

3. informer l'organisme responsable de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef en cas de sous-traitance conformément au point M.A.201(i), ou l'autorité compétente en l'absence de contrat de sous-traitance, dans un délai de 7 jours suivant la délivrance de l'habilitation de certification».

23) Au point M.A.803, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) En ce qui concerne les aéronefs motorisés autres que complexes ayant une MTOM inférieure ou égale à 2 730 kg, les planeurs, les planeurs motorisés ou les ballons qui ne sont pas utilisés dans le cadre d'une exploitation à des fins de transport aérien commercial, ou d'une exploitation spécialisée commerciale ou d'une exploitation par des ATO commerciaux, le pilote-propriétaire peut délivrer un certificat de remise en service à l'issue d'un entretien limité du pilote-propriétaire comme prévu dans l'appendice VIII.».

24) Le point M.A.901 est modifié comme suit.

a) Les points c), d) et e) sont remplacés par le texte suivant:

«c) En ce qui concerne tous les aéronefs utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, et les aéronefs dont la MTOM est supérieure à 2 730 kg, à l'exception des ballons, qui se trouvent dans un environnement contrôlé, l'organisme, visé au point b) qui gère le maintien de la navigabilité de l'aéronef peut, s'il est dûment agréé et respecte les dispositions du point k):

1. délivrer le certificat d'examen de navigabilité conformément au point M.A.710, et

2. pour les certificats d'examen de navigabilité qu'il a délivrés, lorsque l'aéronef est resté dans un environnement contrôlé, prolonger deux fois la durée de validité du certificat d'examen de navigabilité, pour une période d'un an à chaque fois.

d) En ce qui concerne tous les aéronefs utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 et les aéronefs dont la MTOM est supérieure à 2 730 kg, à l'exception des ballons, qui

i) ne se trouvent pas dans un environnement contrôlé, ou

ii) dont le maintien de la navigabilité est géré par un organisme de gestion du maintien de la navigabilité qui n'a pas les prérogatives nécessaires pour effectuer un examen de navigabilité,

le certificat d'examen de navigabilité est délivré par l'autorité compétente après une évaluation satisfaisante fondée sur une recommandation faite par un organisme de gestion du maintien de la navigabilité dûment agréé conformément aux dispositions de la section A, sous-partie G, de la présente annexe (partie M) envoyée avec la demande du propriétaire ou de l'exploitant. Cette recommandation doit être fondée sur un examen de navigabilité effectué conformément au point M.A.710;

e) 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 dont la MTOM est inférieure ou égale à 2 730 kg, ainsi que les ballons, tout organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé conformément aux dispositions de la section A, sous-partie G, de la présente annexe (partie M) et désigné par le propriétaire ou l'exploitant peut, s'il est dûment agréé et respecte les dispositions du point k):

1. délivrer le certificat d'examen de navigabilité conformément au point M.A.710, et

2. pour des certificats d'examen de navigabilité qu'il a délivrés, lorsque l'aéronef dont il assure la gestion est resté dans un environnement contrôlé, prolonger deux fois la durée de validité du certificat d'examen navigabilité pour une période d'un an, à chaque fois.»

b) Le point g) est remplacé par le texte suivant:

«g) Par dérogation aux points M.A.901(e) et M.A.901(i)2, pour les aéronefs ELA1 qui ne sont pas utilisés dans le cadre d'une exploitation à des fins de transport aérien commercial, ni dans le cadre d'une exploitation spécialisée commerciale ni dans le cadre d'une exploitation par des ATO commerciaux, le certificat d'examen de navigabilité peut également être délivré par l'autorité compétente après une évaluation satisfaisante fondée sur une recommandation faite par un personnel de certification dûment agréé par l'autorité compétente et respectant les dispositions de l'annexe III (partie 66), ainsi que les exigences énoncées au point M.A707(a)2(a), envoyée avec la demande du propriétaire ou de l'exploitant. Cette recommandation doit reposer sur un examen de la navigabilité effectué conformément au point M.A.710 et ne doit pas être émise pour plus de deux années consécutives».

25) Au point M.B.105, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«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 15 du règlement (CE) nº 216/2008.».

26) Les points M.B.303 et M.B.304 sont remplacés par le texte suivant:

«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 aéronefs 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.

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)».

27) Au point M.B.701, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Pour les transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 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».

28) Au point M.B.703, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) Dans le cas de transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 1008/2008, les informations contenues sur le formulaire 14 de l'EASA seront incluses sur le certificat du transporteur aérien».

29) Au point M.B.902, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) L'autorité compétente doit avoir le 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) nº 1008/2008, et les aéronefs dont la MTOM est supérieure à 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 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 aéronautique ou équivalent, et

c) une formation d'entretien aéronautique officielle, et

d) un poste avec des responsabilités appropriées.

Nonobstant les points a) à d), l'exigence établie au point M.B.902(b)1b 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.B.902(b)1a.

2. pour les aéronefs non utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 1008/2008 et dont la MTOM est inférieure à 2 730 kg, 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 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 aéronautique ou équivalent, et

c) une formation d'entretien aéronautique appropriée, et

d) un poste avec des responsabilités appropriées.

Nonobstant les points a) à d), l'exigence établie au point M.B.902(b)2b 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.B.902(b)2a.».

30) L'appendice I est remplacé par le texte suivant:

«Appendice I

Contrat de gestion relatif au maintien de navigabilité

1. Quand un propriétaire/exploitant charge conformément au point M.A. 201 un organisme de maintien de navigabilité agréé selon la sous-partie G de la partie M (CAMO) d'effectuer des tâches de gestion de maintien de navigabilité, une copie du contrat une fois signé par les deux parties doit être envoyée par le propriétaire/exploitant à l'autorité compétente de l'État membre où l'aéronef est immatriculé à la demande de celle-ci.

2. Le contrat doit être élaboré en tenant compte des dispositions de la partie M. Il définit les obligations des signataires en matière de maintien de la navigabilité de l'aéronef.

3. Il doit comprendre au minimum:

— l'immatriculation de l'aéronef,

— le type d'aéronef,

— le numéro de série de l'aéronef,

— le nom du propriétaire de l'aéronef ou du loueur enregistré ou les références de la société, y compris l'adresse,

— les références du CAMO, y compris l'adresse,

— le type d'activité.

4. Il doit stipuler que:

"Le propriétaire/exploitant confie au CAMO la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef, le développement d'un programme d'entretien qui devra être approuvé par l'autorité compétente comme détaillé au point M.1 et l'organisation de l'entretien de l'aéronef conformément audit programme.

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

Le propriétaire/exploitant certifie en toute bonne foi que toutes les informations fournies au CAMO 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.

En cas de non-respect du présent contrat, du fait de l'un quelconque des signataires, ce contrat est rendu caduc. Dans ce cas, le propriétaire/exploitant est entièrement responsable de toute tâche liée au maintien de la navigabilité de l'aéronef et le propriétaire s'engage à en informer les autorités compétentes de l'État membre où l'aéronef est immatriculé, dans un délai de deux semaines."

5. Quand un propriétaire/exploitant sous-traite auprès d'un CAMO selon le M.A.201, les obligations de chaque partie sont les suivantes:

5.1. Obligations du CAMO:

1. avoir le type d'aéronef dans le domaine d'application de son agrément;

2. respecter les conditions assurant le maintien de la navigabilité de l'aéronef suivantes:

a) développer un programme d'entretien de l'aéronef, qui inclut le cas échéant tout programme de fiabilité développé,;

b) déclarer les tâches d'entretien (dans le programme d'entretien) qui peuvent être effectuées par le pilote propriétaire conformément au point M.A.803(c);

c) organiser l'approbation du programme d'entretien de l'aéronef;

d) une fois approuvé, fournir une copie du programme d'entretien de l'aéronef au propriétaire/exploitant;

e) organiser une inspection de transition avec l'ancien programme d'entretien de l'aéronef;

f) organiser tout l'entretien à effectuer par un organisme de maintenance agréé;

g) mettre en place l'application de toutes les consignes de navigabilité applicables;

h) s'assurer que tous les défauts détectés au cours de l'entretien programmé, des examens de navigabilité, ou signalés par le propriétaire sont rectifiés par un organisme de maintenance agréé, coordonner la maintenance programmée, l'application des consignes de navigabilité, le remplacement des pièces à durée de vie limitée, et les exigences d'inspection des éléments d'aéronef;

i) informer le propriétaire chaque fois que l'aéronef doit être confié à un organisme de maintenance agréé;

j) gérer tous les enregistrements techniques;

k) archiver tous les enregistrements techniques;

3. organiser l'approbation de toutes les modifications apportées à l'aéronef conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012 avant qu'elles ne soient effectuées;

4. organiser l'approbation de toutes les réparations apportées à l'aéronef conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012 avant qu'elles ne soient effectuées;

5. informer l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation chaque fois que l'aéronef n'est pas présenté à l'organisme de maintenance agréé par le propriétaire à la demande de l'organisme agréé;

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 10 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 chaque fois que le présent contrat est dénoncé par l'autre partie.

5.2. Obligations du propriétaire/exploitant:

1. avoir une connaissance globale du programme d'entretien approuvé;

2. avoir une connaissance globale de la présente annexe (partie M);

3. présenter l'aéronef à l'organisme de maintenance agréé à la date exigée par la demande du CAMO;

4. ne pas modifier l'aéronef sans d'abord consulter le CAMO;

5. informer le CAMO de tout entretien effectué exceptionnellement sans connaissance et contrôle du CAMO;

6. signaler au CAMO 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 n'importe laquelle des parties;

8. informer le CAMO et l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation chaque fois que l'aéronef est vendu;

9. établir les comptes rendus d'événements, comme exigé par les réglementations applicables;

10. informer régulièrement le CAMO des heures de vol de l'aéronef et de toute autre donnée d'utilisation, comme convenu avec le CAMO;

11. introduire le certificat de remise en service dans les carnets de bord, comme mentionné au point M.A.803(d) lors de l'exécution d'un entretien par le pilote-propriétaire sans dépasser les limites de la liste des tâches d'entretien telle que déclarée dans le programme d'entretien approuvé, comme établi au point M.A.803(c);

12. informer le CAMO au plus tard 30 jours après l'exécution de toute tâche d'entretien par le pilote-propriétaire conformément au point M.A.305(a).»

31) L'appendice VI est remplacé par le texte suivant:

«Appendice VI

Agrément d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité visé à l'annexe I (partie M), sous-partie G

[ÉTAT MEMBRE (*)]

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

ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

CERTIFICAT D'AGRÉMENT

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

Conformément au règlement (CE) n° 216/2008 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 gestion du maintien de 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 sur la liste figurant dans le domaine d'agrément joint et, lorsque cela est stipulé, pour émettre des recommandations ou des certificats d'examen de navigabilité après examen de la navigabilité comme prévu au point M.A.710 de l'annexe I (partie M) et, lorsque cela est stipulé, pour délivrer des autorisations de vol comme prévu au point M.A.711(c) de l'annexe I (partie M) du même règlement.

CONDITIONS

1. Le présent agrément est limité au domaine d'activité indiqué dans la section «champ de l'agrément» des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité approuvées visées à l'annexe I (partie M), section A, sous-partie G, du règlement (UE) n° 1321/2014.

2. Le présent agrément implique le respect des procédures définies dans les spécifications de maintien de la navigabilité approuvées prévues à l'annexe I (partie M) et, le cas échéant, l'annexe V *bis* (partie T) du règlement (UE) n° 1321/2014.

3. Le présent agrément 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 *bis* (partie T) du règlement (UE) n° 1321/2014.

4. Lorsque, dans le cadre de son système qualité, l'organisme de gestion du maintien de navigabilité s'assure par contrat les services d'un ou de plusieurs organismes, le présent agrément 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 agrément est illimitée, sauf si l'agrément 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 suivantes:

6. Le présent agrément ne donne pas l'autorisation d'exploiter des aéronefs des types visés au paragraphe 1. L'autorisation d'exploiter des aéronefs est donnée par le certificat de transporteur aérien (CTA).

7. L'expiration, le retrait ou la suspension du CTA invalide automatiquement le présent agrément 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 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: .....

Signature: .....

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

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

Page 1 sur 2

Formulaire 14 de l'EASA version 4

Page 2 sur 2

ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

DOMAINE D'AGRÉMENT

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

(réf. AOC XX.XXXX)

Organisme: [NOM ET ADRESSE DE LA SOCIÉTÉ]

Type/série/groupe de l'aéronef	Examens de navigabilité autorisés	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] (***)	

Le présent domaine d'agrément est limité au domaine spécifié dans la section suivante des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité approuvées .....

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

Date de première délivrance: .....

Signature: .....

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

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

Formulaire 14 de l'EASA version 4

(*) ou EASA si l'EASA est l'autorité compétente
(**) Biffer pour les États non membres de l'Union européenne ou l'EASA
(***) Biffer, le cas échéant, si l'organisme n'est pas agréé».

32) À l'appendice VIII: Entretien limité du pilote-propriétaire, le point 1 du point b) est remplacé par le texte suivant:

«1. est une tâche critique de maintenance».

ANNEXE II

L'annexe II (partie 145) du règlement (UE) nº 1321/2014 est modifiée comme suit:

1) La table des matières est modifiée comme suit:

a) Le point 145.A.48 suivant est inséré:

«145.A.48 **Réalisation de l'entretien**».

2) Au point 145.A.30, les points h) et i) sont remplacés par le texte suivant:

«h) Tout organisme entretenant des aéronefs, sauf indication contraire dans le 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 la partie 66 et au point 145.A.35. De plus, l'organisme doit avoir des personnels suffisants possédant la qualification de type appropriée appartenant aux catégories B1 et B2 conformément à la partie 66 et 145.A35 pour soutenir le personnel de certification de catégorie C.

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 délivre le certificat de remise en service.

ii) L'organisme doit tenir un registre de tous les personnels de soutien des catégories B1 et B2.

iii) Le personnel de certification de catégorie C doit s'assurer de la conformité au point i) 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 échéance calendaire;

2. dans le cas d'entretien en base d'aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes, avoir soit:

i) un personnel de certification possédant la qualification de type appropriée appartenant aux catégories B1, B2, B3, selon le cas, conformément à l'annexe III (partie 66) et au point 145.A.35, soit

ii) un personnel de certification possédant la qualification de type appartenant à la catégorie C assisté de personnel de soutien tel que spécifié au point 145.A.35(a)(i).

i) Le personnel de certification des éléments d'aéronef doit se conformer aux dispositions de l'article 5, paragraphe 6, du règlement (UE) nº 1321/2014.».

3) Le point 145.A.48 suivant est inséré:

«145.A.48 **Réalisation de l'entretien**

L'organisme doit établir des procédures pour:

a) à l'issue de tout l'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) s'assurer qu'une méthode de détection des erreurs soit mise en œuvre après la réalisation de toute tâche critique de maintenance;

c) 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; et

d) s'assurer que les dommages sont évalués et que les modifications et réparations sont effectuées en utilisant les données spécifiées au point M.A.304.».

4) Au point 145.A.65, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) L'organisme doit établir des procédures acceptées par l'autorité compétente en tenant compte des facteurs humains et des performances humaines pour garantir de bonnes techniques d'entretien et la conformité aux exigences applicables établies aux points 145.A.25 à 145.A.95. Les procédures établies conformément à ce principe doivent:

1. veiller à ce qu'une commande claire des travaux ou un contrat ait été convenu entre l'organisme et l'organisme sollicitant 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; et

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 par rapport auxquelles l'organisme travaillera.».

ANNEXE III

L'annexe III (partie 66) du règlement (UE) nº 1321/2014 de la Commission est modifiée comme suit:

1) Au point 66.A.30, point a), les points 3) et 4) sont remplacés par le texte suivant:

«3. pour la catégorie C en ce qui concerne les aéronefs motorisés complexes:

i) trois ans d'expérience en exerçant les prérogatives de la catégorie B1.1, B1.3 ou B2 sur des aéronefs motorisés complexes ou en tant que personnel de soutien B1.1, B1.3 ou B2 selon le point 145.A.35, ou une combinaison des deux; ou

ii) cinq ans d'expérience en exerçant les prérogatives de la catégorie B1.2 ou B1.4 sur des aéronefs motorisés complexes ou en tant que personnel de soutien selon le point 145.A.35, ou une combinaison des deux;

4. pour la catégorie C en ce qui concerne les aéronefs motorisés autres que complexes: trois ans d'expérience en exerçant les prérogatives de la catégorie B1 ou B2 sur des aéronefs motorisés autres que complexes ou en tant que personnel de soutien selon le point 145.A.35, ou une combinaison des deux;».

2) Au point 66.A.70, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) Par dérogation au point c), pour les aéronefs non utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) nº 1008/2008, autres que des aéronefs motorisés complexes, la licence de navigabilité doit contenir certaines 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 du présent règlement et les prérogatives de la licence de navigabilité de la partie 66 restent les mêmes.».

3) L'appendice V est remplacé par le texte suivant:

«Appendice V

Formulaire de demande — Formulaire 19 de l'EASA

DEMANDE INITIALE/MODIFICATION/RENOUVELLEMENT D'UNE LICENCE DE MAINTENANCE D'AÉRONEFS «PARTIE 66» (LMA)	FORMULAIRE 19 DE L'EASA

IDENTITÉ DU DEMANDEUR:

Nom: .....

Adresse: .....

Nationalité: ..... Date et lieu de naissance: .....

CARACTÉRISTIQUES DE LA LMA «PARTIE 66» (le cas échéant): .....

Licence n°: ..... Date de délivrance: .....

IDENTITÉ DE L'EMPLOYEUR:

Nom: .....

Adresse: .....

Référence de l'agrément de l'organisme de maintenance: .....

Téléphone: ..... Fax: .....

DEMANDE DE: (cocher les cases correspondantes)

LMA initiale ☐ Modification de LMA ☐ Renouvellement de LMA ☐

Qualification	**A**	**B1**	**B2**	**B3**	**C**
Avion à turbine	☐	☐			
Avion à moteurs à pistons	☐	☐			
Hélicoptère à turbine	☐	☐			
Hélicoptère à moteurs à pistons	☐	☐			
Avionique			☐		
Avions non pressurisés à moteurs à pistons ayant une MTOM inférieure ou égale à 2 000 kg				☐	
Aéronefs motorisés complexes					☐
Aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes					☐

Avalisation de type/avalisation de qualification/Retrait de limitations (le cas échéant): .....

Je désire faire une demande initiale/modification/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. ne pas être détenteur d'une quelconque LMA «partie 66» délivrée par un autre État membre,
2. ne pas avoir fait de demande en vue d'une quelconque licence de maintenance d'aéronefs «partie 66» dans un autre État membre, et
3. n'avoir jamais eu de licence de maintenance d'aéronefs «partie 66» délivrée par un autre État membre qui ait été retirée ou suspendue dans un autre État membre quelconque;

avoir connaissance que toute information incorrecte est susceptible d'empêcher la détention d'une LMA «partie 66».

Signature: ..... Nom: ..... Date: .....

Je désire revendiquer les crédits suivants (le cas échéant):

.....

.....

.....

Crédit d'expérience dû à la formation visée à la partie 147

.....

.....

.....

Crédit d'examen dû 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 avalise la LMA «partie 66».

Signature: ..... Nom:.....

Fonction: ..... Date: .....

Formulaire 19 de l'EASA version 4».

4) L'appendice VI est remplacé par le texte suivant:

«Appendice VI

Licence de maintenance d'aéronefs visée à l'annexe III (partie 66):

I.

UNION EUROPÉENNE (*)

[ÉTAT]

[NOM ET LOGO DE L'AUTORITÉ]

II.

LICENCE DE

MAINTENANCE D'AÉRONEFS
PARTIE 66

III.

Licence n° [CODE DE L'ÉTAT MEMBRE].66..[XXXX]

Formulaire 26 de l'EASA version 4

IVa. Nom complet du détenteur:

IVb. Date et lieu de naissance:

V. Adresse du détenteur:

VI. Nationalité du détenteur:

VII. Signature du détenteur:

III. Licence n° :

VIII. CONDITIONS:

Cette licence doit être signée par le détenteur et être accompagnée d'un document d'identité comportant une photographie du détenteur de la licence.

L'avalisation de toute catégorie sur la ou les pages intitulées uniquement CATÉGORIES «PARTIE 66» ne permet pas au détenteur 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 détenteur 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, dans les deux années précédentes, le détenteur 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. N° de licence:

IX. CATÉGORIES «partie 66»

VALIDITÉ	A	B1	B2	B3	C
Avions à turbine			sans objet	sans objet	sans objet
Avions à moteurs à pistons			sans objet	sans objet	sans objet
Hélicoptères à turbine			sans objet	sans objet	sans objet
Hélicoptères à moteurs à pistons			sans objet	sans objet	sans objet
Avionique	sans objet	sans objet		sans objet	sans objet
Aéronefs motorisés complexes	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	
Aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet	
Avions non pressurisés à moteurs à pistons ayant une MTOM inférieure ou égale à 2 000 kg	sans objet	sans objet	sans objet		sans objet

X. Signature du responsable qui délivre la licence et date: .....

XI. Sceau ou tampon de l'autorité qui délivre la licence:

III. N° de licence:

XII. QUALIFICATIONS DE TYPE D'AÉRONEFS «PARTIE 66»		
Qualification de type d'aéronef	Catégorie	Cachet et date
III. N° de licence:		

XIII. LIMITATIONS «PARTIE 66»
Valable jusqu'au:
III. N° de licence:

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. N° de licence:

PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Formulaire 26 de l'EASA version 4».

ANNEXE IV

L'annexe V *bis* (partie T) suivante est ajoutée au règlement (UE) nº 1321/2014.

«*ANNEXE V* bis

PARTIE T

Table des matières

T.1 Autorité compétente

Section A — Exigences techniques

Sous-partie A — GÉNÉRALITÉS

T.A.101 Champ d'application

Sous-partie B — CONDITIONS

T.A.201 Responsabilités

Sous-partie E — ORGANISME DE MAINTENANCE

Sous-partie G — EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES ORGANISMES DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ AGRÉÉS CONFORMÉMENT À L'ANNEXE I (PARTIE M), SOUS-PARTIE G

T.A.701 Champ 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 de l'agrément

T.A.716 Constatations

Section B — Procédures pour les autorités compétentes

Sous-partie A — GÉNÉRALITÉS

T.B.101 Champ d'application

T.B.102 Autorité compétente

T.B.104 Archivage

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 I (PARTIE M), SOUS-PARTIE G

T.B.704 Contrôle permanent

T.B.705 Constatations

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

T.A.101 **Champ 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 IV du règlement (CE) n° 216/2008.

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.

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;

   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.

3. L'organisme de gestion du maintien de 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. À cet effet, lorsque l'organisme de gestion du maintien de navigabilité ne satisfait pas lui-même aux exigences de la sous-partie E, il établit un contrat avec de tels organismes.

SOUS-PARTIE E

ORGANISME DE MAINTENANCE

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.

SOUS-PARTIE G

EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES ORGANISMES DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ AGRÉÉS CONFORMÉMENT À L'ANNEXE I (PARTIE M), SOUS-PARTIE G

T.A.701 **Champ d'application**

La présente sous-partie établit les exigences à remplir en plus des exigences de la partie M, sous-partie G, par un organisme approuvé conformément à la partie M, sous-partie G, pour contrôler les tâches spécifiées au point T.A.201.

T.A.704 **Spécifications en matière de gestion du maintien de la navigabilité**

Outre les exigences visées au point M.A.704, les spécifications de la gestion du maintien de la navigabilité contiennent des procédures précisant la façon dont l'organisme de gestion du maintien de navigabilité assure la conformité à la partie T.

T.A.706 **Exigences en matière de personnel**

Outre les exigences du point M.A.706, le personnel visé aux points M.A.706 (c) et (d) dispose d'une connaissance adéquate des règlements applicables du pays tiers.

T.A.708 **Gestion du maintien de la navigabilité**

Nonobstant le point M.A.708, pour les aéronefs gérés conformément aux exigences de la partie T, l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit:

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.

T.A.709 **Documents**

Nonobstant les points M.A.709(a) et (b), pour chaque aéronef géré selon les exigences de la partie T, l'organisme de gestion du maintien de navigabilité tiendra à jour et utilisera des données d'entretien acceptables pour l'État d'immatriculation.

T.A.711 **Prérogatives**

Un organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé conformément à la partie M, sous-partie G, 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 établie des procédures, agréées par l'autorité compétente, pour garantir la conformité à la partie T.

T.A.712 **Système qualité**

Outre les exigences visées au point M.A.712, l'organisme de gestion du maintien de navigabilité s'assure que le système qualité veille à ce que toutes les activités visées dans la présente sous-partie soient exécutées conformément aux procédures agréées.

T.A.714 **Archivage**

Outre les exigences du point M.A.714(a), l'organisation conserve les archives requises par le point T.A.201(1)(j).

T.A.715 **Maintien de la validité de l'agrément**

Outre les conditions visées au point M.A.715(a) pour un organisme de gestion du maintien de la navigabilité conformément à la présente sous-partie, l'agrément restera valide sous réserve que:

a) l'organisme se conforme aux exigences applicables de la partie T; et

b) l'organisme veille à donner 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.

T.A.716 **Constatations**

Après réception de la notification des constatations conformément au point T.B.705, l'organisme d'approbation de gestion du maintien de navigabilité définit un plan d'action correctif et démontre des mesures correctives satisfaisantes pour l'autorité compétente dans le délai convenu avec cette autorité.

SECTION B

PROCÉDURES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES AUTORITÉS COMPÉTENTES

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.

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 soit 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).

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

EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES ORGANISMES DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ AGRÉÉS CONFORMÉMENT À L'ANNEXE I (PARTIE M), SOUS-PARTIE G

T.B.702 **Agrément initial**

Outre les exigences visées au point M.B.702, lorsque les spécifications de gestion du maintien de la navigabilité de l'organisme contiennent des procédures pour gérer le maintien de la navigabilité de l'aéronef visées à l'article 1er, point b), l'autorité compétente doit établir que ces procédures sont conformes à la partie T et vérifier que l'organisme satisfait aux exigences de la partie T.

T.B.704 **Contrôle permanent**

Outre les exigences visées au point M.B.704, un échantillon adéquat d'aéronefs visé à l'article 1, point b), géré avec l'organisme doit faire l'objet d'audits produits sur chaque période de 24 mois.

T.B.705 **Constatations**

Outre les exigences visées au point M.B.705, pour les organismes de gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs visés à l'article 1, point b), l'autorité compétente doit prendre des mesures lorsque, pendant les audits, les inspections au sol ou par d'autres moyens, des éléments de preuve sont établis, démontrant l'absence de conformité aux exigences de la partie T.»