



**BULLETIN
D'INFORMATION
GSAC**

Edité par : **DGAC FRANCE**
Le : **Edition originale** : **09 JUIN 2009**
Révision 1 : **21 JUILLET 2009**

**TITRE : ENTREE EN VIGUEUR DE LA PARTIE M POUR L'AVIATION
GENERALE**

A. OBJET

Le présent Bulletin d'Information (BI) a pour objet :

- d'informer de la date d'entrée en vigueur de la Partie M pour les aéronefs d'aviation générale
- de décrire les principales dispositions de la Partie M (telles que modifiées notamment par le règlement (CE) 1056/2008 du 27 octobre 2008)
- de décrire le dispositif de transition associé.

La révision 1 de ce BI a pour but de prendre en compte :

- certaines corrections éditoriales,
- la suppression du BI 2006/05.

B. APPLICABILITE

Sont concernés par le présent BI toutes les personnes et organismes impliqués dans la maintenance et/ou la gestion du maintien de la navigabilité d'aéronefs :

- relevant de la réglementation communautaire (c'est-à-dire ceux qui n'en sont pas exclus par l'Annexe II du règlement (CE) 216/2008), et
- utilisés en aviation générale (*).

(*) Voir définition au § C.2

C. GENERALITES

C.1. Contexte réglementaire

Le 27 octobre 2008, la Commission a adopté le règlement (CE) 1506/2008, modifiant le règlement (CE) 2042/2003.

Cette modification du règlement est l'aboutissement, dans le domaine de l'entretien, de deux initiatives réglementaires lancées par l'AESA :

- M.017 : étude d'impact sur l'aviation légère de la nouvelle réglementation Partie M (cette étude était rendue obligatoire par le règlement lui-même)
- MDM.032 : « concept pour une meilleure réglementation de l'aviation générale ».

D'autres travaux réglementaires sont encore en cours dans des domaines connexes, qui devraient aboutir, courant 2009, à :

- l'allègement, pour les aéronefs légers, des exigences en matière d'approbations de conception (certification de type, approbation des modifications et réparations) et de fabrication de pièces : NPA 2008-07 (groupe MDM.032)
- l'allègement du dispositif de qualifications de type et de groupe pour les licences Partie 66 : NPA 2007-07 (groupe 66.009)
- la création de nouvelles catégories de licences pour aéronefs légers : NPA 2008-03 (groupe 66.022).

Afin d'accorder un délai raisonnable de mise en conformité avec ces nouvelles dispositions, le règlement modifié permet aux Autorités nationales :

- de reporter l'entrée en vigueur :
 - de la Partie M pour l'aviation générale, jusqu'au 28 septembre 2009
 - de l'obligation de détenir une licence Partie 66 pour les personnels APRS sur avions et hélicoptères non lourds en aviation générale, jusqu'au 28 septembre 2010
- de continuer à délivrer ou proroger les CEN selon les règles nationales jusqu'au 28 septembre 2010.

La DGAC a modifié, le 23 juin 2009, l'arrêté du 5 octobre 2006 "relatif à la mise en œuvre du règlement (CE) n° 2042/2003" afin de :

- formaliser les nouveaux reports d'échéances pour l'aviation générale (voir § D)
- adapter le dispositif de transition (voir Annexe 5).

□

Note : le Bulletin d'Information 2008/56, qui couvrait une phase dérogatoire temporaire dans l'attente de l'adoption de la modification du règlement (CE) 2042/2003, et le BI 2006/05 relatif aux modalités de mise en œuvre du processus de remplacement des documents de navigabilité nationaux par des documents de navigabilité AESA sont abrogés et remplacés par le présent BI.

C.2. Terminologie

Aéronef ELA1 : désigne

- i) un avion, un planeur ou un planeur motorisé d'une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure à 1000 kg, non classé comme aéronef motorisé complexe ;
- ii) un ballon dont le volume maximal de gaz ou d'air chaud n'excède pas 3400 m³ pour les ballons à air chaud, 1050 m³ pour les ballons à gaz et 300 m³ pour les ballons à gaz captifs ;
- iii) un dirigeable conçu pour deux occupants au maximum et dont le volume maximal de gaz ou d'air chaud n'excède pas 2500 m³ pour les dirigeables à air chaud et 1000 m³ pour les dirigeables à gaz ;

Aéronef lourd : avion de plus de 5700 kg ou hélicoptère multimoteur

Aéronef LSA : désigne un aéronef ayant toutes les caractéristiques suivantes:

- i) une masse maximale au décollage n'excédant pas 600 kg ;
- ii) une vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage (VSO) maximale ne dépassant pas 45 noeuds en vitesse corrigée (VC) pour la masse maximale au décollage certifiée et pour le centre de gravité le plus critique de l'aéronef ;
- iii) une capacité maximale de deux places assises, y compris le pilote ;
- iv) un moteur unique sans turbine doté d'une hélice ;
- v) une cabine non pressurisée.

Aéronef motorisé complexe : désigne :

i) un avion:

- ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg, ou
- certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf, ou
- certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
- équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur, ou

ii) un hélicoptère certifié:

- pour une masse maximale au décollage supérieure à 3 175 kg, ou
- pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf, ou
- pour une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou

iii) un aéronef à rotors basculants ;

APRSeur : personne autorisée à délivrer l'approbation pour remise en service (APRS)

Arrêté du 24 juillet 1991 : arrêté relatif à l'utilisation des aéronefs en aviation générale

Aviation générale : Dans le cadre de ce BI, l'expression « aviation générale » désigne tous les cas d'utilisation qui ne sont pas du transport aérien commercial au sens de l'article 1.3 du règlement (CE) 2042/2003.

Sont donc aussi concernés par le présent BI les exploitants réalisant, sous licence d'exploitation nationale ou sans licence, des opérations commerciales de transport aérien :

- d'aéronefs non motorisés (ballons), ou
- limitées à des vols de A vers A (vols locaux ou touristiques).

En effet, ces types d'exploitation sont exclus du champ d'application du règlement communautaire (CE) 1008/2008 relatif aux licences d'exploitations.

Certifier/certification : délivrer/délivrance de l'APRS

CDN : certificat de navigabilité
CDN national : CDN à durée limitée
CDN AESA : Form 25 de l'AESA, à durée illimitée

CEN : certificat d'examen de navigabilité (en anglais : ARC « airworthiness review certificate »)

CEN national : CEN sur lequel figure la mention suivante :

«Ce certificat d'examen de navigabilité est établi conformément aux procédures et réglementation applicables en France au moment de son émission. Les conditions d'établissement ne sont pas nécessairement conformes au règlement (EC) 2042/2003 Partie M. La décision d'acceptabilité de ce certificat pour l'émission d'un nouveau certificat de navigabilité dans un autre Etat de l'UE, conformément à l'article 21A.179 (a) (2) du règlement (CE) 1702/2003 est laissée à l'appréciation de l'Autorité importatrice. »

Etat Membre de l'AESA : Etat de l'Union Européenne ou Etat ayant passé une convention d'association avec l'AESA (à ce jour : Islande, Norvège, Suisse et Liechtenstein)

Organisme Partie M/F : organisme de maintenance titulaire d'un agrément Partie M sous-partie F

Organisme Partie M/G : organisme de gestion titulaire d'un agrément Partie M sous-partie G

Organisme Partie M/G-I : organisme Partie M/G titulaire du privilège I, c'est-à-dire du privilège de réaliser les examens de navigabilité prévu au MA711(b)

D. DECISIONS DE REPORT

Les reports ne concernent que les aéronefs utilisés en aviation générale (au sens défini au § C.2).

Sont donc aussi concernés par les reports et mesures transitoires décrits dans le présent BI les exploitants réalisant, sous licence d'exploitation nationale ou sans licence, des opérations commerciales de transport aérien :

- d'aéronefs non motorisés (ballons), ou
- limitées à des vols de A vers A (vols locaux ou touristiques).

Les décisions de report détaillées ci-dessous ont été prises par la DGAC en application de l'article 7 du règlement (CE) 2042/2003 modifié le 27 octobre 2008 et ont été notifiées à la Commission Européenne.

D.1. Report de la Partie M

En application de l'article 7.3(a), la DGAC a fixé au 28 septembre 2009 l'entrée en vigueur de la Partie M pour l'aviation générale.

D.2. Report de l'obligation de conformité à la Partie 66

En application de l'article 7.3(g), la DGAC a fixé au 28 septembre 2010 l'entrée en vigueur de l'exigence de conformité à la Partie 66 pour les personnels APRS sur aéronefs non lourds utilisés en aviation générale :

- dans les organismes de maintenance agréés par le ministre chargé de l'aviation civile, que ces organismes interviennent sur des aéronefs français ou non français, ou
- en dehors d'un organisme agréé, pour les aéronefs immatriculés en France.

Rappel : aéronef lourd = avion de plus de 5700 kg ou hélicoptère multi moteurs.

E. PRINCIPALES DISPOSITIONS DE LA PARTIE M ET REGIME TRANSITOIRE

Les principales dispositions de la Partie M sont décrites dans les Annexes 1 à 4 :

Annexe 1 : maintien de la navigabilité : concepts généraux, régimes de gestion et de maintenance

Annexe 2 : délivrance et prorogation des CEN

Annexe 3 : règles de gestion du maintien de la navigabilité

Annexe 4 : standards de maintenance

L'Annexe 5 décrit le régime transitoire.

ANNEXE 1 : MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

Concepts généraux, régimes de gestion et de maintenance

1. GENERALITES

Le « maintien de la navigabilité » d'un aéronef consiste à garantir qu'à chaque vol l'aéronef est navigable, c'est-à-dire que :

- a. ses documents de navigabilité sont valides
(c'est-à-dire qu'ils ne sont pas périmés ou suspendus et que l'aéronef n'a pas changé d'immatriculation)
- b. il est dans une configuration approuvée
(toutes les modifications et réparations sont approuvées, les dommages et défauts éventuels ont été rectifiés selon des standards approuvés à moins que des données approuvées permettent de les laisser en état ou de différer leur rectification)
- c. il a été entretenu conformément à un programme d'entretien approuvé et aux mesures rendues obligatoires par l'AESA ou l'autorité d'immatriculation
- d. tous les travaux de maintenance ont été réalisés selon des standards réglementaires et par des personnes autorisées
(maintenance = révision, réparation, inspection, remplacement, modification et correction de défaut d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef, à l'exception de la visite pré-vol)

Parmi les activités concourant au maintien de la navigabilité, la réglementation communautaire distingue deux aspects qui jusqu'alors, dans la réglementation française pour l'aviation générale, étaient moins nettement séparés :

- la gestion du maintien de la navigabilité, et
- la maintenance

De façon résumée :

- Gestion du maintien de la navigabilité = supervision globale du maintien de la navigabilité, notamment la définition du programme d'entretien, la veille des consignes de navigabilité et le lancement par bon de commande des travaux de maintenance aux dates requises
- Maintenance = exécution d'un bon de commande et approbation pour remise en service (APRS) attestant la conformité au bon de commande

On entend par « régime de maintien de la navigabilité » d'un aéronef les conditions générales dans lesquelles sont réalisées la gestion du maintien de sa navigabilité et sa maintenance.

Autrement dit :

Régime de maintien de la navigabilité = régime de gestion du maintien de la navigabilité + régime de maintenance

Les régimes de gestion et de maintenance doivent, chacun, satisfaire des exigences qui sont décrites aux §§ 2 et 3 ci-dessous.

D'autre part, du régime global de maintien de la navigabilité retenu découle la possibilité, ou non, de proroger les CEN, et donc la périodicité des examens de navigabilité à réaliser sur l'aéronef : voir § 4 ci-dessous.

2. REGIMES DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

2.1. Principe par défaut : responsabilité du propriétaire

Par défaut, le propriétaire est responsable de la gestion du maintien de la navigabilité de son aéronef.

Qui est considéré comme propriétaire ?

Le propriétaire d'un aéronef est la personne physique ou morale titulaire du Certificat d'Immatriculation (CI) de l'aéronef.

Toutefois, en cas de location de l'aéronef, les responsabilités du propriétaire (dans le domaine du maintien de la navigabilité) sont transférées au locataire, sous réserve que :

- la location soit mentionnée sur le CI, ou que
- le contrat de location prévoit explicitement ce transfert de responsabilités

Dans ce cas, pour l'application de la Partie M et en particulier dans le cadre de ce Bulletin d'Information, « propriétaire » désigne alors le locataire.

2.2. Possibilité de confier la gestion à un organisme Partie M/G

De façon optionnelle, le propriétaire peut transférer ses responsabilités à un organisme Partie M/G (organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé) en signant avec cet organisme un contrat de gestion.

Que doit contenir le contrat de gestion ?

Le contrat de gestion doit être conforme à l'Appendice I de la Partie M. En pratique, l'organisme Partie M/G dispose d'un format type qui a été approuvé par l'autorité. Toutefois ce format type peut être amendé pour tenir compte de dispositions particulières avec le propriétaire concerné (si ce contrat contient des procédures non décrites dans le manuel - MGN – de l'organisme Partie M/G, ou différentes de celles décrites dans le MGN, le contrat doit être considéré comme une annexe au MGN et, à ce titre, approuvé par le GSAC).

Dans tous les cas, une copie de chaque contrat signé doit être adressé au GSAC local. Un contrat unique peut couvrir plusieurs immatriculations dès lors que le propriétaire et l'organisme Partie M/G concerné sont les mêmes.

Que signifie que les responsabilités sont transférées à l'organisme Partie M/G ?

L'organisme Partie M/G devient responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef et de la conformité à la Partie M, dans les limites toutefois des obligations du propriétaire définies au § 5.2 de l'Appendice 1 à la Partie M, qui doivent être reprises dans le contrat.

Note : si le contrat assigne des responsabilités complémentaires au propriétaire, ces responsabilités doivent être considérées comme de la sous-traitance de l'organisme Partie M/G et doivent donc faire l'objet de contrôles de sa part.

Il peut arriver que l'organisme Partie M/G soumette des propositions à la décision du propriétaire (notamment en raison de l'impact financier de ces décisions : choix d'un organisme de maintenance, décision d'appliquer un BS non impératif etc.) l'organisme Partie M/G est garant de la conformité réglementaire. Il a l'obligation d'alerter l'autorité (voire de dénoncer le contrat de gestion) si le propriétaire refuse une action que l'organisme Partie M/G estime nécessaire à la conformité réglementaire. En particulier, le programme d'entretien est de la responsabilité de l'organisme Partie M/G.

En l'absence d'un contrat de gestion avec un organisme Partie M/G, le propriétaire est responsable du maintien de la navigabilité de son aéronef.

« Etre responsable » signifie-t-il « Exécuter soi-même toutes les tâches de gestion » ?

Non, le propriétaire peut sous-traiter certaines tâches à d'autres personnes ou organismes (exemples : un organisme de maintenance, un mécanicien hors cadre agréé etc.) mais sous son entière responsabilité (même si cette sous-traitance est formalisée dans un contrat).

2.3. Cas d'obligation de confier la gestion à un organisme Partie M/G

Dans certains cas, il est obligatoire de confier la gestion à un organisme de gestion Partie M/G :

- Aéronefs lourds (avion de plus de 5,7 t ou hélicoptère multimoteur)
- Aéronef exploité commercialement par un organisme titulaire d'un certificat lié à son exploitation

Sont concernés :

- Les opérateurs de transport aérien commercial titulaires d'un CTA pour vols circulaires (et donc dont la licence d'exploitation n'est pas communautaire), notamment les CTA OPS3R
- Les organismes de formation FTO ou TRTO avec une activité commerciale (c'est-à-dire la quasi-totalité de ces organismes, à l'exclusion des organismes ayant une structure associative et qui réservent la formation à leurs membres)

Ne sont pas concernés les organismes qui exploitent exclusivement des aéronefs qui relèvent de l'Annexe II du règlement (CE) 216/2008.

Ne sont pas concernés, dans l'état actuel de la réglementation (*) :

- les opérateurs de ballons (même en transport aérien commercial)
- les organismes de formation déclarés prévus au 2ème alinéa du L.410-3 (même ceux dont une partie de l'activité est commerciale).
- les organismes réalisant des activités particulières ou assurant la formation pour ces activités particulières (chapitre 3 de l'annexe l'arrêté du 24 juillet 1991), même commerciales

(*) les travaux règlementaires de l'AESA en cours, dans le domaine des opérations, sont susceptibles de modifier les cas où des agréments de gestion et/ou de maintenance seront nécessaires.

3. REGIMES DE MAINTENANCE

3.1. Notion de maintenance en cadre agréé

Maintenance "en cadre agréé" désigne la maintenance réalisée par un organisme de maintenance agréé :

- organismes Partie 145
- organismes Partie M/F (aéronefs non lourds uniquement)

Dans le cas contraire, la maintenance est dite « hors cadre agréé ». Les personnes autorisées à signer l'APRS hors cadre agréé sont définies au § 3.3 ci-dessous.

3.2. Cas d'obligation d'entretien en cadre agréé

En fonction du type d'aéronefs, du type d'exploitation et de la nature des tâches réalisées, la réalisation de la maintenance en cadre agréé peut être obligatoire :

3.2.1. Obligation liée au type d'aéronef

Les aéronefs lourds (avions de plus de 5,7t et hélicoptères multi moteurs) doivent être entretenus exclusivement par des organismes Partie 145.

3.2.2. Obligation liée au type d'exploitation

Les aéronefs exploités commercialement par un organisme titulaire d'un certificat lié à son exploitation doivent être entretenus exclusivement par des organismes de maintenance agréés (Partie 145 ou Partie M/F si aéronef non lourd).

Sont concernés :

- les opérateurs de transport aérien commercial titulaires d'un CTA pour vols circulaires (et donc dont la licence d'exploitation n'est pas communautaire), notamment les CTA OPS3R
- les organismes de formation FTO ou TRTO avec une activité commerciale (c'est-à-dire la quasi-totalité de ces organismes, à l'exclusion des organismes ayant une structure associative et qui réservent la formation à leurs membres)

Ne sont pas concernés les organismes qui exploitent exclusivement des aéronefs qui relèvent de l'Annexe II du règlement (CE) 216/2008.

Ne sont pas concernés, dans l'état actuel de la réglementation (*) :

- les opérateurs de ballons (même en transport aérien commercial)
- les organismes de formation déclarés prévus au 2ème alinéa du L.410-3 (même ceux dont une partie de l'activité est commerciale).
- les organismes réalisant des activités particulières ou assurant la formation pour ces activités particulières (chapitre 3 de l'annexe l'arrêté du 24 juillet 1991), même commerciales

(*) les travaux règlementaires de l'AESA en cours, dans le domaine des opérations, sont susceptibles de modifier les cas où des agréments de gestion et/ou de maintenance seront nécessaires.

3.2.3. Tâches de maintenance complexes

Les tâches complexes sont celles qui sont décrites à l'Appendice VII de la Partie M.

A l'exception des aéronefs ELA1, les tâches complexes doivent être réalisées par des organismes de maintenance agréés (Partie 145 ou Partie M/F si aéronef non lourd).

Pour les aéronefs ELA1, cette restriction ne s'applique pas. Hors cadre agréé, l'APRSeur est responsable de s'assurer, avant de réaliser une tâche complexe, qu'il a les compétences, les outillages et la documentation appropriés.

3.2.4. Maintenance des équipements

3.2.4.1. Règles générales :

Seuls les organismes agréés sont autorisés à réaliser la maintenance des équipements, si le type d'équipement considéré figure dans leur domaine d'agrément. Cela suppose notamment que l'organisme Partie M/F ou Partie 145 :

- soit titulaire d'un « rating B » pour la maintenance de moteurs et d'APU
- soit titulaire d'un « rating C » pour la maintenance des autres équipements.

Après la maintenance d'équipements, le certificat libératoire est l'EASA Form 1.

3.2.4.2. Exceptions et cas particuliers :

Il existe un certain nombre d'exceptions aux règles générales présentées ci-dessus. Pour toutes ces exceptions, les principes suivants s'appliquent :

- les exceptions ne concernent que les équipements restés avionnés durant leur maintenance ou qui sont ré-avionnés par l'organisme qui a réalisé leur maintenance (autrement dit : il n'est pas possible, dans le cadre de ces exceptions, de livrer à l'extérieur les équipements entretenus)
- dans le cadre de ces exceptions, une EASA Form 1 ne peut être émise : la maintenance des équipements doit faire l'objet d'une APRS aéronef (couvrant aussi, si l'équipement avait été temporairement déposé, la repose sur aéronef)

Sous réserve du respect des principes ci-dessus, les exceptions sont les suivantes :

- Pour un aéronef ELA1, peuvent être réalisées hors cadre agréé :
 - toutes les opérations de maintenance d'équipements qui ne sont pas des révisions générales ;
 - la révision générale des moteurs et hélices d'avions CS-VLA, CS-22 et LSA
- La maintenance d'un équipement, réalisée à partir des données d'entretien de niveau aéronef (exemples : manuel de maintenance AMM ou BS du détenteur du certificat de type de l'aéronef), peut être réalisée hors cadre agréé ou par un organisme Partie M/F ou Partie 145 qui n'est pas titulaire du rating B ou C normalement requis.
- Avec l'accord de l'autorité, certaines opérations simples de maintenance d'équipements réalisées à partir des données d'entretien de niveau équipement (exemple : manuel de maintenance moteur ou équipement - CMM), peuvent être réalisées hors cadre agréé, ou par un organisme Partie M/F ou Partie 145 qui n'est pas titulaire du rating B ou C normalement requis.

Sont notamment autorisées dans ce cadre les opérations de dépose et repose de cylindres de moteurs à pistons.

3.3. Personnes autorisées à signer l'APRS hors cadre agréé

3.3.1. Principes généraux

A partir du 28 septembre 2010, ne pourront signer l'APRS hors cadre agréé que :

- pour les avions et les hélicoptères : le titulaire d'une licence Partie 66 valable pour l'aéronef et les tâches de maintenance considérées, ou
- pour les planeurs et les ballons : le titulaire d'une licence nationale de maintenance (voir § 3.3.3 ci-dessous) valable pour l'aéronef et les tâches de maintenance considérées, ou
- le pilote-proprétaire, dans les cas et selon les conditions prévus au § 3.3.2 ci-dessous

Notes :

- le régime transitoire jusqu'au 28 septembre 2010 est décrit en annexe 5 de ce BI.
- l'AESA prévoit, d'ici quelques années, de rendre obligatoire une version allégée de Licence Partie 66 pour les planeurs et les ballons : voir NPA 2008-03

3.3.2. Cas particulier : M.A.803 et Appendice VIII / maintenance du pilote-proprétaire

Le § M.A.803 et l'Appendice VIII de la Partie M couvrent en fait un double privilège :

- le privilège, pour le pilote-proprétaire, de réaliser des opérations de maintenance sans détenir de licence Partie 66 ou de licence nationale de maintenance
- le privilège, pour un organisme Partie M/G, de confier des opérations de maintenance au pilote-proprétaire ou à un APRSeur hors cadre agréé, sans invalider le cycle à 3 ans des examens de navigabilité

Dans les deux cas, ces privilèges ne peuvent s'exercer que si les conditions suivantes sont réunies :

- l'aéronef est un avion ou un hélicoptère de masse maximale inférieure ou égale à 2730 kg qui n'est pas un « aéronef motorisé complexe » (voir définition au § C.2 du BI), ou un planeur, un moto planeur ou un ballon
- l'aéronef n'est pas exploité commercialement par un organisme titulaire d'un certificat lié à son exploitation (cas pour lequel toute la maintenance doit être réalisée en cadre agréé : voir § 3.2.2 ci-dessus)
- les opérations de maintenance satisfont les critères de l'Appendice VIII de la Partie M
- le Programme d'Entretien (PE) a été révisé pour identifier :
 - le(s) pilote(s)-proprétaire(s) susceptible(s) d'intervenir sur l'aéronef
 - les opérations de maintenance (parmi celles figurant dans le PE) qui peuvent être confiées au(x) pilote(s)-proprétaire(s) désigné(s) (*)

(*) pour les travaux non protocolaires hors PE :

- si les travaux sont commandés par un organisme Partie M/G, il est de sa responsabilité de s'assurer qu'ils seront réalisés en conformité avec la Partie M (en l'occurrence : l'aéronef, les travaux prévus et le pilote-proprétaire sont éligibles)
- sinon, il est de la responsabilité du pilote-proprétaire de s'assurer qu'il est en mesure de réaliser les travaux (éligibilité réglementaire, compétence, outillage, documentation)

Conformément au M.A.803, pour être reconnue comme « pilote-proprétaire », une personne doit :

- détenir une licence de pilote valide pour le type ou la classe d'aéronef
- être proprétaire de l'aéronef :
 - soit en tant que personne physique inscrite sur le certificat d'immatriculation, ou
 - soit en tant que membre d'une association à but non lucratif inscrite sur le certificat d'immatriculation, autorisé par cette association à réaliser la maintenance Appendice VIII

Lorsqu'il délivre l'APRS, le pilote-proprétaire doit indiquer le n° de sa licence de pilote (outre son nom, la date, le lieu, le résumé des travaux et si nécessaire la référence à un dossier de travail).

3.3.3. Licence nationale de maintenance

Dans le système national actuel, les personnes autorisées à signer l'APRS hors cadre agréé étaient identifiées sur une « déclaration d'entretien » (formulaire AC130 du GSAC).

Or le principe de la déclaration d'entretien n'est pas prévu par la Partie M :

- pour ce qui est de la responsabilité de la gestion de la navigabilité, elle est remplacée par le contrat de gestion conforme à l'Appendice 1 de la Partie M (voir § 2.2 ci-dessus)
- pour ce qui est des personnes autorisées à signer l'APRS, elle n'est plus utile puisque les personnels APRS sont censés détenir une licence Partie 66

Dans l'attente, d'une part, de l'entrée en vigueur de l'obligation de détention d'une licence Partie 66 (28 septembre 2010 pour les avions et hélicoptères) et, d'autre part, d'une révision de la Partie 66 pour la rendre applicable aux planeurs et aux ballons, se pose donc la question de l'autorisation de signer l'APRS hors cadre agréé.

Pour y répondre, les dispositions suivantes ont été intégrées dans la réglementation française :

Une licence nationale de maintenance est créée.

Les personnels de maintenance identifiés au 28/09/09 sur une déclaration d'entretien seront considérées automatiquement comme titulaires d'une licence nationale limitée à l'aéronef objet de la déclaration d'entretien (voir annexe 5 de ce BI), jusqu'au 28 septembre 2010.

Dans les autres cas (absence de déclaration d'entretien ou entretien d'un nouvel aéronef), une licence sera requise pour signer l'APRS hors cadre agréé (hors maintenance par le pilote-proprétaire, voir § 3.3.2 ci-dessus) :

- soit une licence Partie 66
- soit une licence nationale (aéronefs non lourds uniquement)

A l'image d'une licence Partie 66, une licence nationale est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile sur avis du GSAC (département Licences et Formation : GSAC/LF).

Elle est délivrée :

- pour des types ou groupes d'aéronefs identifiés
- pour des types de tâches de maintenance identifiés (équivalent des catégories et des limitations figurant sur les licences Partie 66)

Dans l'état actuel de la réglementation nationale, il n'y a pas d'exigences détaillées prédéfinies pour l'obtention de cette licence : à l'image des pratiques actuelles dans les organismes de maintenance agréés, le postulant devra démontrer, pour l'obtention ou la révision de cette licence, une combinaison appropriée de formation et d'expérience et produire tous les documents justificatifs nécessaires.

La licence nationale est valide :

- pour les avions et hélicoptères, jusqu'au 28 septembre 2010 (éventuellement en complément d'une licence Partie 66, pour couvrir des privilèges qui n'ont pu être obtenu conformément à la Partie 66)
- pour les planeurs et les ballons, jusqu'à ce qu'une licence Partie 66, couvrant les planeurs et les ballons, devienne obligatoire (et au plus tard jusqu'au 27 septembre 2014)

Un guide (contenant notamment un formulaire de demande) sera publié prochainement.

4. SYNTHÈSE : RÉGIMES DE MAINTIEN DE NAVIGABILITÉ

4.1. Notion d'environnement contrôlé

Un aéronef est dit en « environnement contrôlé » à l'instant t si :

- à cet instant, il fait l'objet d'un contrat de gestion avec un organisme Partie M/G
- dans les 12 mois précédents (ou, en pratique, depuis le précédent acte de délivrance ou de prorogation du CEN) :
 - ce même organisme Partie M/G a assuré la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef, et
 - l'aéronef a été entretenu uniquement par des organismes de maintenance agréés.Toutefois, dans les cas prévus au M.A.803(b) (voir § 3.3.2 ci-dessus) la réalisation hors cadre agréé de tâches simples de l'Appendice VIII de la Partie M ne remet pas en cause l'environnement contrôlé.

4.2. Synthèse des régimes de maintien de navigabilité

4.2.1. Aéronefs lourds ou sous certificat commercial

Gestion obligatoire par un organisme Partie M/G

Maintenance exclusivement en cadre agréé (Partie 145 ou Partie M/F si aéronef non lourd)

4.2.2. Autres aéronefs

Le régime de navigabilité retenu est au choix du postulant (même si, pour certaines tâches complexes ou sur équipements, une APRS en cadre agréé peut être obligatoire).

Comme indiqué dans les généralités au § 1 ci-dessus, du régime de maintien de la navigabilité retenu découle la possibilité, ou non, de proroger les CEN, et donc la périodicité des examens de navigabilité à réaliser sur l'aéronef.

4.2.3. Incidence sur le cycle des examens de navigabilité

4.2.3.1. Cas général

Dans le système communautaire les CDN ont une validité illimitée. En revanche doit être associé au CDN un Certificat d'Examen de Navigabilité (CEN) dont la durée de validité, elle, est limitée.

Les CEN sont émis pour une durée de validité initiale de 1 an mais, sous certaines conditions relatives au régime de navigabilité de l'aéronef qui a prévalu depuis la délivrance du CEN, cette validité peut être étendue (sans examen de navigabilité) jusqu'à deux fois pour une période de 1 an à chaque fois.

Cette extension de validité sans examen de navigabilité s'appelle « prorogation » du CEN.

La possibilité de proroger deux fois un CEN entraîne un cycle d'examens de navigabilité de 3 ans.

La règle est la suivante :

Un CEN peut être prorogé si, au moment envisagé pour la prorogation, l'aéronef est en environnement contrôlé.

Le CEN est alors prorogé par l'organisme Partie M/G qui est responsable de la gestion de l'aéronef.

Si un CEN ne peut être prorogé alors un nouveau CEN doit être émis après un examen de navigabilité réalisé, selon le cas, par un organisme Partie M/G+I ou par l'autorité.

Voir en annexe 2 de ce BI le détail des conditions de délivrance et de prorogation des CEN.

4.2.3.2. Cas des aéronefs ELA1

Les règles exposées au § 4.2.3.1 ci-dessus s'appliquent aussi aux aéronefs ELA1.

Toutefois les aéronefs ELA1 peuvent, si leur propriétaire en fait le choix, bénéficier d'un régime spécifique qu'on pourrait qualifier de « pseudo cycle à 3 ans ».

La spécificité ne porte pas sur la périodicité des examens de navigabilité (la règle demeure : si l'aéronef n'est pas en environnement contrôlé, un examen de navigabilité doit être réalisé tous les ans), mais sur les conditions de l'examen de navigabilité :

A l'expiration d'un CEN qui avait été délivré suite à un examen de navigabilité réalisé, classiquement, par un organisme Partie M/G+I ou par l'autorité, les deux examens de navigabilité suivants peuvent être réalisés par le titulaire d'une licence Partie 66 (avions) ou d'une licence nationale de maintenance (planeurs et ballons) habilité par l'autorité.

Autrement dit, un aéronef ELA1 ne doit être présenté à l'autorité ou à un organisme Partie M/G+I, pour un examen de navigabilité, que tous les 3 ans.

Voir en annexe 2 de ce BI le détail des conditions de délivrance et de prorogation des CEN.

ANNEXE 2 : DELIVRANCE ET PROROGATION DES CEN

1. CONCEPTS GENERAUX

1.1. Terminologie

Classification : délivrance des documents de navigabilité (CDN et CEN) au moment de l'inscription d'un aéronef au registre d'immatriculation.

Examen de navigabilité : contrôle physique et documentaire d'un aéronef en vue de la délivrance d'un CEN (décrit au M.A.710 de la Partie M, l'examen de navigabilité est l'équivalent de la visite de classification ou de renouvellement de CDN dans le système français)

Prorogation d'un CEN : extension de la validité d'un CEN (sans examen de navigabilité), portée sur l'une des deux (*) rubriques « Extension » du CEN.

(*) Selon la Partie M révisée, tous les CEN AESA, qu'ils soient délivrés par l'Autorité (Form 15a) ou par un organisme Partie M/G+I (Form 15b), incluent 2 rubriques « Extension ». Seuls certains CEN 15a émis par l'autorité avant le 28 septembre 2008 ne comportaient pas de rubrique « Extension ».

Renouvellement : le terme « renouvellement » désignait jusqu'à présent l'extension de validité d'un CDN national après un examen de navigabilité. Si on souhaite employer le terme « renouvellement » à propos d'un CEN, il faut veiller à ce qu'il n'y ait pas d'ambiguïté sur le sens visé : soit extension de validité d'un CEN existant (sans examen de navigabilité), soit délivrance d'un nouveau CEN après un examen de navigabilité.

1.2. Classification

1.2.1. Aéronefs neufs

Pour les aéronefs neufs, un examen de navigabilité selon le M.A.710 n'est pas requis.

Le CDN et le CEN associé sont délivrés par l'Autorité, sur la base de la Form 52 (aéronefs produits dans un Etat Membre) ou du CDN export (aéronefs produits dans un Etat Tiers).

Cela n'exclut pas toutefois, pour les aspects qui restent nationaux (exemples : LSA, immatriculation, langue des marquages et plaquettes) une inspection de l'Autorité.

1.2.2. Aéronefs usagés

1.2.2.1. Importation d'un aéronef usagé en provenance d'un Etat Membre :

Voir le Bulletin d'Information GSAC n° BI 2008/09.

1.2.2.2. Importation d'un aéronef usagé en provenance d'un Etat Tiers :

En plus d'une attestation de navigabilité (CDN pour export ou CDN récent) émis par l'autorité d'exportation, un examen de navigabilité selon le M.A.710 est requis (en application du M.A.904(a)(2)).

Les différentes possibilités d'examen de navigabilité sont décrites au § 3 ci-dessous.

Dans tous les cas, le CEN est délivré par l'Autorité (CEN 15a) sur la base, le cas échéant, d'une recommandation émise par la personne ou l'organisme qui a réalisé l'examen de navigabilité.

Cela n'exclut pas, pour les aspects qui restent nationaux (exemples : LSA, immatriculation, langue des marquages et plaquettes) ou pour conforter certains aspects de la recommandation, une inspection de l'Autorité.

Note : la possibilité de réaliser un examen sur aéronef importé d'un Etat Tiers doit figurer explicitement dans le MGN de l'organisme Partie M/G+I (avec la procédure associée).

1.3. Aéronefs déjà inscrits au registre français des immatriculations

La possibilité de proroger un CEN dépend du régime de gestion de navigabilité et de maintenance de l'aéronef dans la période des 12 mois précédents. Les conditions de prorogation sont décrites au § 3 ci-dessous.

Lorsqu'un CEN ne peut être prorogé (parce qu'il s'agit d'un CEN 15a non prorogeable, ou parce qu'il a déjà été prorogé deux fois, ou parce que les conditions d'une prorogation ne sont pas remplies), un nouveau CEN doit être délivré, après un examen de navigabilité.

Les différents cas d'examen de navigabilité, ainsi que les modalités de délivrance du CEN à l'issue de l'examen, sont décrits au § 2 ci-dessous.

2. EXAMENS DE NAVIGABILITE

2.1. Examens de navigabilité par le GSAC

A partir du 28 septembre 2010 le GSAC ne pourra réaliser les examens de navigabilité, à la demande du propriétaire, que pour :

- les aéronefs d'aviation générale dont la navigabilité est gérée par un organisme Partie M/G non communautaire, et
- les aéronefs de moins de 2730 kg, et les ballons.

Si l'examen est satisfaisant, le GSAC délivre un CEN AESA 15a.

2.2. Examens de navigabilité par un organisme Partie M/G+I

Les organismes Partie M/G+I peuvent réaliser les examens de navigabilité sur tout type d'aéronef dans le domaine de leur privilège I.

A l'issue de l'examen :

- Dans le cas d'un aéronef de 2730 kg ou moins, ou d'un ballon, l'organisme Partie M/G+I peut délivrer un CEN 15b (*), quel que soit le régime de gestion ou de maintenance de l'aéronef et même si l'aéronef n'est pas sous contrat de gestion avec cet organisme Partie M/G+I.
- Pour les autres aéronefs :
 - Si l'aéronef est en environnement contrôlé (voir définition au § 4.1. de l'annexe 1 et § 3.3 de l'Annexe 5 durant la période de transition) sous contrat avec l'organisme Partie M/G+I qui a réalisé l'examen, cet organisme délivre un CEN 15b (*)
 - Dans les autres cas (aéronef qui n'est pas en environnement contrôlé ou si l'organisme Partie M/G responsable de la gestion de l'aéronef ne détient pas le privilège I et n'a donc pas lui-même réalisé l'examen), l'organisme Partie M/G+I qui a réalisé l'examen rédige une recommandation que le propriétaire de l'aéronef (ou l'organisme Part M/G s'il est dûment mandaté par le propriétaire) adresse au GSAC. Le GSAC délivre alors un CEN 15a après étude de la recommandation.

(*) une copie du CEN 15b doit être adressée au GSAC, comme décrit dans le BI 2008-51R1.

2.3. Aéronefs ELA1 : examens de navigabilité par un mécanicien indépendant

2.3.1. Principes

Pour les aéronefs ELA1 non exploités commercialement par un organisme titulaire d'un certificat lié à son exploitation (voir §§ 2.3 et 3.3.2 de l'annexe 1 de ce BI) :

Un personnel de maintenance peut réaliser les examens de navigabilité, sous réserve :

- d'avoir été préalablement habilité par la DGAC (voir § 2.3.2 ci-dessous), et
- qu'au moins l'un des deux précédents examens de navigabilité ait été réalisé par l'Autorité ou un organisme G+I (en d'autres termes : un mécanicien indépendant ne peut réaliser plus de 2 examens de navigabilité consécutifs sur le même aéronef)

A l'issue de l'examen :

Le mécanicien habilité rédige une recommandation que le propriétaire (ou le mécanicien lui-même, s'il est dûment mandaté par le propriétaire) doit adresser au GSAC en même temps que sa demande de délivrance d'un CEN.

Le GSAC délivrera alors un CEN 15a après étude de la recommandation.

2.3.2. Habilitation pour la réalisation d'examens de navigabilité

L'habilitation par la DGAC est délivrée après vérification par le GSAC :

- de la détention d'une licence Partie 66 (avions et hélicoptères) ou d'une licence nationale de maintenance (avions, hélicoptères, planeurs et ballons) appropriée
- du critère d'expérience de 3 ans en maintien de la navigabilité (selon le M.A.707(a)2.a.)
- de l'aptitude du candidat à réaliser un examen de navigabilité

Les demandes d'habilitation doivent être adressées au GSAC local au travers du formulaire AC188, disponible sur le site du GSAC.

3. PROROGATION DES CEN – CYCLE A 3 ANS

3.1. Principes

Sous certaines conditions, la Partie M autorise un cycle à 3 ans des examens de navigabilité en permettant 2 prorogations successives du CEN (sans examen de navigabilité).

La règle est la suivante :

Un CEN peut être prorogé si, au moment envisagé pour la prorogation, l'aéronef est en « environnement contrôlé ».

En outre, pour réaliser une prorogation, l'organisme Partie M/G doit posséder le privilège approprié :

- privilège I, pour proroger un CEN qu'il a lui-même délivré
- privilège de prorogation prévu au MA711(a)(4), pour proroger un CEN délivré par l'Autorité ou un organisme Partie M/G+I. Voir BI 2008/52 et § 4.2 de l'Annexe 4 au présent BI.

Le CEN est prorogé par l'organisme Partie M/G qui est responsable de la gestion de l'aéronef.

Il est possible de réaliser la prorogation du CEN jusqu'à 30 jours avant la date limite de validité du CEN, sans changer le jour anniversaire du CEN.

Note : un organisme Partie M/G ne doit pas proroger un CEN s'il sait ou s'il a des raisons de penser que l'aéronef n'est pas navigable. Toutefois un aéronef en cours de maintenance, dont toutes les non-conformités ont été identifiées et seront rectifiées avant la remise en service, n'est pas considéré, en vue d'une prorogation, comme non-navigable.

3.2. Exemple

- Le 1^{er} juin 2008, réalisation d'un examen de navigabilité par le GSAC et délivrance d'un CEN 15a prorogeable valable jusqu'au 1^{er} juin 2009
- Entre le 1^{er} juin 2008 et le 1^{er} août 2009, l'aéronef est entretenu par un organisme UEA dans le cadre d'une déclaration d'entretien « en cadre figé » (c'est-à-dire que l'UEA est aussi responsable de la gestion de navigabilité de l'aéronef)
- Le 20 mai 2009, prorogation du CEN 15a par le GSAC, jusqu'au 1^{er} juin 2010 (maintien de la date anniversaire), sur la base d'une déclaration du propriétaire sur les conditions d'entretien de l'aéronef depuis le 1^{er} juin 2008
- L'UEA obtient un agrément Partie M/F et un agrément Partie M/G le 1^{er} août 2009 et à cette date, la déclaration d'entretien est remplacée par un contrat de gestion avec l'organisme Partie M/G. L'entretien continue d'être réalisé par le même organisme, désormais au titre de son agrément Partie M/F.
- Le 25 mai 2010, prorogation du CEN 15a par l'organisme Partie M/G, jusqu'au 1^{er} juin 2011 (maintien de la date anniversaire) puisque depuis 12 mois l'aéronef :
 - a été géré par le même organisme (au titre de son agrément UEA dans le cadre d'une déclaration d'entretien jusqu'au 1^{er} août 2009 puis au titre de son agrément Partie M/G dans le cadre d'un contrat de gestion)
 - a été entretenu par un organisme agréé (UEA jusqu'au 1^{er} août 2009, puis Partie M/F)
- Le 10 avril 2011 un examen de navigabilité est réalisé et un CEN émis, valide jusqu'au 1^{er} juin 2012 (maintien de la date anniversaire)

ANNEXE 3 : REGLES DE LA GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

1. OBLIGATIONS GENERALES

« Gérer le maintien de la navigabilité » signifie s'assurer qu'à tout instant (en tout cas avant chaque vol) l'aéronef est maintenu en état de navigabilité, ce qui, concrètement, nécessite les actions suivantes :

- Disposer à tout instant d'un programme d'entretien (PE) approuvé par l'autorité d'immatriculation ou par un organisme Partie M/G spécialement autorisé.

Est-il obligatoire de disposer d'un PE par aéronef ?

Oui, au sens où le PE doit être approuvé pour chaque aéronef (mention de l'immatriculation sur le PE).

Non, au sens où rien n'interdit que ce PE puisse être commun à plusieurs immatriculations d'aéronefs de même type voire de la même « famille » (sous réserve que les éventuelles spécificités de chaque immatriculation soient prises en compte).

Qui est responsable du PE ?

C'est la personne (propriétaire ou organisme Partie M/G) qui est responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef.

Cela n'impose pas qu'il rédige lui-même son contenu mais il est responsable de son contenu.

Il est possible, dans le cas où l'aéronef disposait d'un PE déjà approuvé (changement de propriétaire vente ou signature d'un nouveau contrat de gestion avec un organisme Partie M/G), de s'appuyer sur ce PE existant, mais :

- le nouveau responsable de l'aéronef doit s'assurer de la conformité du PE (il devient responsable de son contenu)
- une nouvelle approbation doit être demandée par le nouveau responsable (ce qui suppose au minimum une page de garde à son nom) car le précédent PE contenait potentiellement des dispositions spécifiques à l'exploitation précédente (type d'exploitation, déviations aux données constructeur accordées à l'ancien responsable de l'aéronef dans le cadre d'un agrément Partie M/G etc.)

Que doit contenir le PE ?

La Partie M (M.A.302 et AMC associée) ne contient pas d'exigences nouvelles par rapport aux règles nationales précédentes, sauf la nécessité d'identifier dans le PE les pilotes-propriétaires autorisés à intervenir sur l'aéronef et les tâches qu'ils sont autorisés à réaliser (voir § 3.3.2 de l'Annexe 1 de ce BI).

Le principe reste le respect des recommandations constructeur (cellule, moteur, équipements), sauf accord de l'autorité sur la base de justifications appropriées.

Dans le cas où un fichier de suivi (type kardex) est utilisé pour la gestion de la navigabilité de l'aéronef, il est possible de faire approuver ce fichier comme annexe au PE afin d'éviter la duplication inutile des informations.

- S'assurer que les opérations de maintenance prévues dans le PE approuvé sont réalisées dans les délais prévus par le PE approuvé (en tenant compte d'éventuelles tolérances définies dans le PE). Toute déviation doit être approuvée par l'autorité.
- S'assurer que les consignes de navigabilité (CN) et autres actions impératives publiées par l'AESA ou l'autorité d'immatriculation sont appliquées dans les délais impartis.
- S'assurer que toutes les modifications et réparations appliquées sur l'aéronef sont approuvées.
- S'assurer que tous les défauts ou dommages détectés sur l'aéronef sont rectifiés selon un standard approuvé. Si la rectification ne peut intervenir avant le vol suivant, son report doit être prononcée par un personnel APRS habilité sur la base de données approuvées, ou bien faire l'objet d'une dérogation de la DGAC (ou d'un laissez-passer de la DGAC, dont les conditions de vol doivent être approuvées par l'AESA).

- S'assurer que toutes les opérations de maintenance sont réalisées par des personnes ou organismes autorisés (ce qui dépend du type d'aéronef, de la nature de son exploitation et de la nature des opérations d'entretien demandées).
- Tenir à jour les enregistrements permettant de vérifier la conformité aux points précédant (situation de l'entretien vis-à-vis du PE approuvé, état des CN, liste des modifications/réparations etc.).

Attention : la tenue de ces enregistrements est requise même hors cadre agréé, y compris pour les aéronefs ELA1. Ils doivent pouvoir être produits à l'autorité en cas de contrôle à tout moment (et pas uniquement à l'occasion des examens de navigabilité en vue de la délivrance ou de la prorogation des CEN).

2. ORGANISMES PARTIE M/G

2.1. Prorogation des CEN

Les organismes Part M/G+I peuvent proroger les CEN qu'ils ont eux-mêmes émis, dans les conditions rappelées au § 4.2 de l'Annexe 1 du présent BI.

En application des §§ M.A.711(a)(4) et M.A.901(f) de la Partie M modifiée le 27 Octobre 2008, un organisme Partie M/G peut aussi proroger un CEN qui a été émis par un autre organisme Partie M/G+I ou par l'Autorité, dans les conditions rappelées au § 4.2 de l'Annexe 1 du présent BI.

Pour ce faire, il doit préalablement avoir obtenu le privilège correspondant qui doit être documenté dans le MGN.

Cas des organismes Partie M/G+I :

- Si la procédure de prorogation décrite dans le MGN d'un organisme Partie M/G+I est explicitement limitée aux CEN que l'organisme a lui-même délivrés, alors une modification mineure du MGN devra être approuvée afin d'autoriser la prorogation des CEN émis par un autre organisme Partie M/G+I ou par l'Autorité (privilège M.A.711(a)(4)).
- Dans le cas contraire, l'organisme Partie M/G+I est autorisé dès maintenant à proroger les CEN émis par un autre organisme Partie M/G+I ou par l'Autorité. Une référence explicite au nouveau privilège M.A.711(a)(4) devra toutefois être introduite dans le MGN à l'occasion d'une prochaine évolution du MGN et au plus tard avant le 28 septembre 2009.

2.2. Notion de programme d'entretien générique

Afin d'obtenir un agrément Partie M/G pour un type d'aéronef donné, un organisme Partie M/G doit démontrer son aptitude à développer un programme d'entretien pour ce type d'aéronef.

Si l'organisme n'a pas, pour un type d'aéronef particulier, d'aéronef sous contrat de gestion et ne dispose donc pas d'un programme d'entretien individuel approuvé, il doit développer un programme générique et le soumettre à l'autorité.

Par programme "générique" on entend un programme qui n'est pas lié à une immatriculation particulière. Réciproquement, le programme d'entretien approuvé d'un aéronef particulier est appelé programme d'entretien "individuel".

Note : le nouveau § MA709 (b) distingue en fait :

- Programme d'entretien "de base" : spécifique à un type d'aéronef donné
- Programme d'entretien "générique" : valable pour une famille d'aéronefs

Toutefois en pratique et sauf mention explicite du contraire, « programme d'entretien générique » désignera indifféremment l'un ou l'autre cas.

Le programme d'entretien générique doit répondre aux mêmes exigences de contenu et de présentation qu'un programme d'entretien individuel.

Il n'est pas obligatoire qu'il soit amendé aussi fréquemment qu'un programme d'entretien individuel (sauf en cas de changement de sa structure).

En revanche, lorsqu'un contrat de gestion est conclu pour un aéronef d'un type couvert par un programme d'entretien générique, et que l'organisme Partie M/G entend dériver de ce programme générique le programme d'entretien individuel de l'aéronef sous contrat, il doit veiller à ce que le programme d'entretien soit à jour des données constructeur et à le personnaliser afin de couvrir la définition exacte de l'aéronef particulier (exemple : l'aéronef peut être équipé d'un STC nécessitant un suivi en maintenance non documenté dans le programme générique).

2.3. Aéronefs étrangers

Aéronef immatriculé dans un Etat non membre de l'AESA

Un organisme Partie M/G ne peut pas, au titre de son agrément, gérer la navigabilité d'un aéronef immatriculé dans un Etat non membre de l'AESA.

Note : il peut bien entendu le faire hors agrément (sous réserve du respect de la réglementation applicable dans l'Etat d'immatriculation).

Aéronef immatriculé dans un autre Etat Membre de l'AESA

Un organisme Partie M/G peut, au titre de son agrément et dans le cadre d'un contrat conforme à l'Annexe 1 de la Partie M, gérer la navigabilité d'un aéronef immatriculé dans un autre Etat Membre de l'AESA, à la condition que le MGN ait été préalablement révisé pour intégrer les relations nécessaires avec l'autorité d'immatriculation :

- accès à la documentation de l'Autorité d'immatriculation (bulletins d'information, consignes de navigabilité nationales etc;)
- approbation du programme d'entretien, de ses révisions et des déviations
- délivrance des dérogations (AD, ALI, modification non approuvée etc.)
- compte-rendu des événements en service
- délivrance des CEN par l'Autorité d'immatriculation ou, le cas échéant, envoi à cette Autorité des copies des CEN délivrés ou prorogés par l'organisme G

S'agissant en particulier du programme d'entretien (PE):

- Jusqu'au 28/09/2009, si le PE est approuvé par l'Autorité d'immatriculation, l'organisme Partie M/G doit obtenir une attestation de cette Autorité que le PE est conforme au MA302 (à moins que ce soit explicite dans le PE lui-même).
- De façon optionnelle, un accord de délégation à la DGAC/GSAC de l'approbation du PE peut être conclu avec l'Autorité d'immatriculation.
- Le privilège d'approbation indirecte du PE et/ou de ses amendements et/ou de déviations au PE ne peut s'appliquer aux aéronefs étrangers sauf accord entre la DGAC et l'Autorité d'immatriculation.

ANNEXE 4 : STANDARDS DE MAINTENANCE

1. GENERALITES

Outre les questions relatives aux personnes ou organismes autorisées à réaliser la maintenance et à signer l'APRS, la Partie M définit des exigences générales relatives à la maintenance :

- sous-partie D : standards de maintenance
- sous-partie E : maintenance des équipements
- sous-partie H : APRS (hors Partie 145, qui contient ses propres exigences)

Attention : ces exigences s'appliquent de la même façon en cadre agréé et hors cadre agréé, y compris pour les aéronefs ELA1.

Les paragraphes qui suivent apportent des clarifications sur les principales spécificité de la Partie M par rapport aux exigences nationales actuelles.

Voir aussi :

- le § 3.2.4 de l'Annexe 1 de ce BI pour les règles relatives à l'APRS après maintenance sur équipements
- le § 3.3.2 de l'Annexe 1 de ce BI pour l'APRS par le pilote-proprétaire

2. ACCEPTATION DES ELEMENTS D'AERONEF USAGES (REVISES, REPAIRES ETC.)

Jusqu'au 28 septembre 2009, continuent à être acceptés les certificats libératoires d'éléments d'aéronefs usagés émis par :

- les organismes UEA, AEA, JAR-145, Partie M/F ou Partie 145
- les organismes de maintenance agréés d'Etats Membres de l'Union Européenne
- les organismes de maintenance agréés d'Etats avec lesquels la DGAC ou l'EASA a établi des accords bilatéraux portant sur la maintenance : Etats-Unis, Canada

Notes sur ce dernier cas :

- une double certification (en anglais : « dual release ») nationale + EASA Partie 145 n'est pas requise
- pour les éléments dits « re-manufacturés », un certificat pour export de l'autorité exportatrice est requis

A partir du 28 septembre 2009, seuls sont acceptés les certificats libératoires d'éléments d'aéronefs émis par :

- les organismes Partie M/F ou Partie 145 (EASA Form 1 ou, pour certains organismes Partie 145 étrangers, document national avec « dual release »)
- les organismes UEA, AEA ou JAR-145, pour les certificats émis avant le 28 septembre 2009
- les organismes de maintenance agréés d'Etats Membres de l'Union Européenne, pour les certificats émis avant le 28 septembre 2009

Toutefois l'AMC M.A.613(a) (§ 2.8) autorise un organisme Partie M/F avec un « rating » aéronef (sans nécessairement posséder de rating « équipement ») à émettre une EASA Form 1 « Partie M/F » sur la base d'un certificat libératoire émis par un organisme FAR-145 (USA) ou CAR573 (Canada), même si cet organisme n'a pas d'agrément EASA Partie 145 et ne peut donc réaliser de « dual release », après les contrôles suivants :

- identification de l'aéronef à qui est destiné l'équipement
- vérification de l'applicabilité des CN
- vérification que la configuration de l'équipement est approuvée EASA pour l'aéronef considéré
- vérification de l'état général (dommages, corrosion, fuite etc.)

Note : cette souplesse n'est pas offerte aux organismes Partie 145 car une EASA Form 1 émise par un organisme Partie 145 autorise le montage sur un aéronef exploité en transport aérien commercial.

3. CARTES DE TRAVAIL

La Partie M contient des exigences plus détaillées que l'arrêté du 24 juillet 1991 (article 7.7) quand à l'enregistrement des travaux de maintenance.

Une de ces exigences (M.A. 401(c)) est que les travaux réalisés doivent être enregistrés sur des « cartes de travail ».

Pour les aéronefs non lourds en aviation générale, un système acceptable de cartes de travail doit répondre aux principes suivants :

- L'objectif principal des cartes de travail est de permettre, grâce à l'émargement de chaque étape de la carte de travail, de garantir une traçabilité suffisamment précise du travail réalisé.
- Pour une visite protocolaire, la carte de travail peut consister en une photocopie du protocole de visite de la documentation constructeur (ou du programme d'entretien).
Note : lorsque le protocole de visite (et donc la carte de travail) renvoie à des instructions détaillées du manuel de maintenance constructeur, ces instructions détaillées doivent être appliquées (sauf accord de l'autorité pour une méthode alternative). Il n'est pas en revanche obligatoire (même si c'est recommandé) d'émarger chaque étape de ces instructions détaillées.
- Pour un bulletin service (ou équivalent), la carte de travail est le BS lui-même dont chaque étape doit être émargée.
- Dans tous les cas, la carte de travail doit permettre :
 - l'émargement de chaque étape par le (les) exécutant(s)
 - l'émargement d'un contrôleur indépendant, pour les tâches critiques (voir § 4 ci-dessous)
 - le relevé de paramètres, lorsque nécessaire

4. CONTROLES INDEPENDANTS

La Partie M contient une exigence de contrôle indépendant des tâches critiques pour la sécurité des vols (M.A.402(a)).

Les tâches considérées comme critiques pour la sécurité des vols sont :

- Les tâches pour lesquelles la documentation du constructeur prévoit explicitement un contrôle indépendant ;
- A défaut : toute manipulation d'un système de commande qui, en cas d'erreurs, pourrait conduire à une panne, un dysfonctionnement ou un défaut mettant en danger la sécurité des vols.
Un système de commande est un système de l'aéronef susceptible de modifier la trajectoire, l'assiette ou la force propulsive de l'aéronef, notamment les commandes de vol, de moteur et d'hélice, les systèmes de commande liés et les mécanismes de fonctionnement associés.

Exemples de tâches potentiellement critiques :

- installation, réglage et ajustement des commandes de vol.
- montage de moteurs, hélices et rotors sur aéronef.
- révision générale, calibrage ou réglage de composants comme des moteurs, des hélices, des transmissions et des boîtiers d'engrenage.

Il est de la responsabilité de la personne qui délivre l'APRS d'évaluer la criticité des tâches de maintenance réalisées afin de déterminer la nécessité d'un contrôle indépendant. Il doit aussi tenir compte, pour cette évaluation, de sa connaissance de l'expérience en service et de l'expérience de la personne qui a réalisé les tâches concernées.

En application de l'AMC au § M.A.402(a), « contrôle indépendant » signifie un contrôle réalisé par une personne autre que celle qui a réalisé la tâche à contrôler.

Toutefois pour les aéronefs de moins de 2730 kg qui ne sont pas des aéronefs motorisés complexes, pour les planeurs et les ballons, des solutions alternatives peuvent être proposées à l'approbation de l'autorité (exemple : auto-contrôle, à condition de ne pas se contenter de reprendre, dans le même ordre, les étapes déjà réalisées, mais d'inclure des points de vérifications qui ne supposent pas de connaître la façon dont la tâche à contrôler a été réalisée).

ANNEXE 5 : MESURES TRANSITOIRES

1. GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

1.1. Principes généraux – Responsabilité de la gestion

Les déclarations d'entretien (cadre agréé : AC119, cadre non agréé : AC130) restent valables jusqu'au 28/09/09.

Il est possible, sans attendre le 28/09/09, de signer un contrat de gestion avec un organisme Partie M/G. Ce contrat annule alors automatiquement toute déclaration d'entretien relative à l'aéronef concerné.

En tout état de cause, les déclarations d'entretien deviennent caduques (*) au 28/09/09 (même si elles n'ont pas été formellement dénoncées auprès du GSAC).

(*) Toutefois, comme indiqué au § 3.3.3. de l'Annexe 1 et au § 2.1 ci-dessous, les déclarations d'entretien valides au 28/09/09 sont considérés, jusqu'au 28 septembre 2010, comme valant licence nationale permettant de continuer à signer l'APRS hors cadre agréé.

A cette date, si le propriétaire n'a pas signé un contrat de gestion avec un organisme Partie M/G, il devient responsable du maintien de la navigabilité.

Note : Comme indiqué au § 2.2 de l'Annexe 1 de ce BI, si l'aéronef était précédemment en cadre agréé ou que le propriétaire avait déclaré confier la gestion, hors cadre agréé, à un tiers, le propriétaire peut continuer de confier tout ou partie des tâches de gestion à la personne ou l'organisme précédemment responsable de la gestion, mais la responsabilité du propriétaire est entière.

1.2. Programme d'entretien (PE)

Si la gestion est confiée à un organisme Partie M/G, celui-ci est responsable de soumettre un PE à l'approbation du GSAC.

Sinon, le propriétaire restant ou devenant responsable de la gestion du maintien de navigabilité de l'aéronef, il est notamment responsable de garantir qu'au 28/09/09 un programme d'entretien (PE) conforme aux exigences du M.A.302 est approuvé.

Or les exigences nationales en matière de PE étant considérées comme équivalentes à celles du M.A.302, le programme d'entretien (PE) de l'aéronef, dans sa version approuvée au 28/09/09 ou au moment de la rupture de la déclaration d'entretien, reste valide.

Si le propriétaire estime ce PE adapté, il peut donc l'utiliser sans solliciter préalablement une approbation du GSAC.

Toutefois, si l'aéronef était précédemment en cadre agréé (AC119) :

- si le PE était au nom de l'organisme de maintenance, le propriétaire doit déclarer son utilisation au GSAC
- si le PE contient des dispositions moins restrictives que les données constructeur (dispositions qui avaient été accordées en raison du cadre agréé), le propriétaire doit, avant le 28/09/10, faire réapprouver le PE après avoir rétabli la conformité aux données constructeurs ou justifié le maintien des déviations.

Dans tous les cas, si il est prévu de faire réaliser certains travaux de maintenance par le(s) pilote(s)-propriétaire(s) non détenteur(s) d'une licence de maintenance Partie 66 ou nationale, le PE doit être préalablement révisé pour lister le(s) pilote(s)-propriétaire(s) et identifier les travaux de maintenance qu'ils sont autorisés à réaliser (travaux conformes à l'Appendice VIII de la Partie M).

1.3. Etat au 28/09/09 des travaux différés

Dans le cas où l'aéronef était précédemment en cadre agréé et que l'organisme de maintenance agréé avait, dans le cadre de ses privilèges, accordé des reports d'échéance de maintenance (potentiels moteurs, butées équipement selon fascicule P42-20) au-delà du 28/09/09, les conditions de ces reports doivent être analysées :

- Si le report avait été accordé sous réserve que l'aéronef soit continuellement entretenu par un atelier agréé, le report est théoriquement invalidé au moment de la rupture du contrat d'entretien.

- Si le report mentionnait une date *finale* conditionnée à des contrôles périodiques *intermédiaires* par un atelier agréé, alors, faute de confier ces contrôles à un atelier Partie M/F ou Partie 145, la date finale de report est caduque et le report doit être considéré comme limité à l'échéance du premier contrôle intermédiaire dû après le 28/09/09.
- Dans les autres cas, le report reste valide même si l'aéronef sort du cadre agréé (mais une éventuelle prolongation peut nécessiter un contrôle par un organisme de maintenance agréé)

1.4. Organisation du transfert de responsabilité vers le propriétaire

Lorsqu'un organisme de maintenance UEA, AEA ou JAR-145 n'envisage pas l'obtention de l'agrément Partie M/G avant le 28/09/09, il est fortement recommandé que le transfert de responsabilités vers le propriétaire (voir §§ 1.1 à 1.3 ci-dessus) soit organisé de façon centralisée entre l'organisme de maintenance et le GSAC local en charge de l'organisme.

Les organismes concernés sont invités à contacter leur GSAC local au plus vite.

2. MAINTENANCE

2.1. Personnes autorisées à délivrer l'APRS hors cadre agréé

Comme indiqué au § 3.3.3 de l'Annexe 1 de ce BI, la Partie M ne prévoit plus de document listant les personnes autorisées à délivrer l'APRS de l'aéronef hors cadre agréé (comme le permettait la déclaration d'entretien AC130) puisque ces personnes sont censées être titulaires d'une licence Partie 66 (hors cas du pilote-proprétaire).

Dans la phase transitoire (jusqu'au 28/09/10 pour les avions et hélicoptères et jusqu'à l'obligation d'une licence Partie 66 adaptée pour les planeurs et ballons) le principe d'une licence nationale a donc été introduit dans la réglementation française.

A partir du 28/09/09, chaque personne autorisée à signer l'APRS hors cadre agréé devra détenir une licence individuelle. Il peut s'agir :

- pour les avions et hélicoptères :
 - d'une licence Partie 66, ou
 - jusqu'au 28 septembre 2010, d'une licence nationale (aéronefs non lourds), éventuellement en complément d'une licence Partie 66 pour couvrir des privilèges qui n'ont pu être obtenus conformément à la Partie 66
- pour les planeurs et les ballons : d'une licence nationale

Exceptions :

- dans les cas et selon les conditions prévus au M.A.803 (voir § 3.3.2 de l'Annexe 1 de ce BI), les pilotes-proprétaires ne sont pas soumis à l'obligation de détenir une licence.
- toute personne identifiée sur une déclaration AC130 est automatiquement considérée, jusqu'au 28/09/10, comme titulaire d'une licence nationale (*), limitée à l'aéronef objet de la déclaration d'entretien et aux travaux compatibles avec la fiche de renseignement en annexe à la déclaration d'entretien.

Toute extension du domaine de cette autorisation ou, pour les planeurs et les ballons, le maintien de sa validité au-delà du 28/09/10, nécessite l'obtention d'une « véritable » licence nationale.

(*) automatiquement : c'est-à-dire sans démarche auprès du GSAC et donc sans autre certificat que l'ancienne déclaration d'entretien elle-même, qui doit donc être conservée.

Les licences nationales peuvent être obtenues et révisées comme décrit au § 3.3.3 de l'Annexe 1 de ce BI (un guide détaillé sera publié prochainement).

En particulier, les personnels APRS des organismes UEA, AEA ou JAR-145 qui n'auront pas obtenu d'agrément Partie M/F ou Partie 145 au 28/09/09, lorsque ces personnels ne possèdent pas une licence Partie 66 couvrant tous leurs privilèges APRS actuels (*), doivent adresser une demande de licence nationale au GSAC dès que possible (sans même attendre la publication du guide).

(*) Sont concernés :

- les personnels APRS planeurs et ballons
- les personnels APRS avions ou hélicoptères non lourds qui ont obtenu tout ou partie de leurs privilèges selon les règles nationales après le 28/09/06

2.2. Organismes UEA, AEA et JAR-145

2.2.1. Généralités

Les organismes UEA, AEA et JAR-145 restent valides jusqu'au 28 septembre 2009.

A cette date, les agréments UEA, AEA et JAR-145 seront automatiquement invalidés ou, le cas échéant, le domaine d'agrément sera automatiquement considéré comme réduit aux aéronefs Annexe II, le cas échéant.

A partir du 28 septembre 2009, les organismes UEA, AEA et JAR-145 ne pourront continuer à travailler sur des aéronefs non Annexe II, en tant qu'organisme de maintenance agréé, que s'ils ont obtenu un agrément Partie 145 ou Partie M/F.

Dans le cas contraire, les personnes habilitées APRS au sein de ces organismes pourront en revanche continuer à signer l'APRS hors cadre agréé, dans le cadre d'une licence Partie 66 ou d'une licence nationale : voir § 2.1 ci-dessus.

2.2.2. Conversion des UEA, AEA, JAR-145 en agrément Partie M/F

Afin de faciliter, pour les organismes UEA, AEA et JAR-145, le maintien d'un agrément de maintenance après le 28/09/09, la mesure suivante a été décidée :

Pour tout organisme UEA, AEA ou JAR-145 postulant à un agrément Partie M/F (sans changement de domaine d'agrément), le manuel de procédures approuvé de l'organisme UEA ; AEA ou JAR-145 est considéré, jusqu'au 28 septembre 2010, comme un MOM conforme au M.A.604, sous réserve d'annexer un additif relatif notamment aux points suivants :

- nomination d'un Dirigeant Responsable et d'un Responsable Entretien
- délivrance des EASA Form 1
- cartes de travail
- contrôle indépendant des tâches critiques

En revanche, les dispositions réglementaires autres que celles relatives au MOM (M.A.604) seront auditées par le GSAC et les éventuels écarts devront être corrigés avant la délivrance de l'agrément.

Un MOM rédigé selon les consignes de l'AMC MA604 et des guides GSAC associés devra avoir été approuvé avant le 28/09/2010.

Un guide de conversion sera publié prochainement.

2.3. Organismes Partie M/F

Les personnels APRS des organismes Partie M/F ne sont pas soumis à l'obligation de détenir une licence Partie 66 avant le 28 septembre 2010.

Les évolutions de domaine d'agrément pourront, jusqu'à cette date, être obtenues selon les pratiques actuelles par démonstration, au cas par cas, d'une combinaison appropriée de formation et d'expérience permettant de démontrer des compétences suffisantes pour le nouveau type aéronef.

En revanche, au 28/09/10, pour les avions et les hélicoptères, seuls les types aéronefs couverts par une licence Partie 66 pourront faire l'objet d'une habilitation APRS.

Note : pour les planeurs et les ballons, aucune licence n'est pour l'instant rendue obligatoire au sein d'un organisme Partie M/F. L'obtention d'une licence nationale est toutefois recommandée, pour faciliter une éventuelle future règle de conversion vers une licence Partie 66 pour planeurs et ballons.

2.4. Organismes Partie 145

Les personnels APRS des organismes Partie 145 ne sont pas soumis à l'obligation de détenir une licence Partie 66 avant le 28 septembre 2010 dès lors que leur habilitation APRS est limitée à des aéronefs non lourds utilisés en aviation générale.

Les évolutions de domaine d'agrément pourront, jusqu'à cette date, être obtenues selon les pratiques actuelles par démonstration, au cas par cas, d'une combinaison appropriée de formation et d'expérience permettant de démontrer des compétences suffisantes pour le nouveau type aéronef.

En revanche, au 28/09/10, pour les avions et les hélicoptères, seuls les types aéronefs couverts par une licence Partie 66 pourront faire l'objet d'une habilitation APRS.

Note : pour les planeurs et les ballons, aucune licence n'est pour l'instant rendue obligatoire au sein d'un organisme Partie 145. L'obtention d'une licence nationale est toutefois recommandée, pour faciliter une éventuelle future règle de conversion vers une licence Partie 66 pour planeurs et ballons.

3. DELIVRANCE ET PROROGATION DES CEN

Dès à présent (y compris avant le 28 septembre 2009), les règles relatives à la délivrance des CDN et à la délivrance et à la prorogation des CEN sont celles décrites à l'Annexe 2 de ce BI (*), avec toutefois des dispositions transitoires décrites aux §§ 3.1 à 3.3 ci-dessous.

(*) En particulier, la réalisation des examens de navigabilité par des mécaniciens indépendants pour les aéronefs ELA1 est possible dès à présent, sous réserve que les personnels concernés aient été habilités conformément au § 2.3.2 de l'Annexe 2 de ce BI.

Les personnes intéressées, et en priorité les personnels APRS des organismes UEA, AEA, JAR-145, Partie M/F ou Partie 145 qui n'envisagent pas l'obtention d'un agrément Partie M/G mais qui souhaitent être habilités pour réaliser les examens de navigabilité d'aéronefs ELA1, sont invités à contacter le GSAC dès que possible afin d'organiser les modalités de l'habilitation.

3.1. Conversion des CDN/CDNS/CEN nationaux

Certains aéronefs détenaient encore au 28 septembre 2008 un CDN national, un CDNS national ou un CEN national (accompagnant un CDN AESA illimité).

Ces documents resteront valables jusqu'à leur expiration ou jusqu'au 28 septembre 2009 (première des 2 dates atteinte). En revanche, à cette date, ils devront être remplacés par des documents AESA (formulaire de demande : AC181) selon les modalités suivantes :

Pour les documents nationaux expirant avant le 28 septembre 2009 :

Ils pourront être remplacés par des documents AESA (selon le cas : CEN AESA, ou CDN et CEN AESA, ou CDN restreint et CEN AESA), après un examen de navigabilité (cas 1a et 1b de l'AC 181). Les différentes possibilités d'examen de navigabilité sont décrites au § 2 de l'Annexe 2 de ce BI.

Pour les documents nationaux expirant après le 28 septembre 2009 :

Ils pourront être échangés par correspondance, avant le 28 septembre 2009, contre un CDN AESA (ou, le cas échéant, un CDN restreint AESA) accompagné d'un CEN AESA (cas 2 de l'AC 181). La date limite de validité du document national est reportée sur le CEN AESA.

3.2. Prorogation des CEN et examens de navigabilité par le GSAC

3.2.1. Examens de navigabilité par le GSAC

Jusqu'au 27 septembre 2010, le GSAC peut réaliser, sur demande du propriétaire, l'examen de navigabilité de tout aéronef utilisé en aviation générale.

Rappel (voir § 2.1 de l'Annexe 2 du BI) : à partir du 28 septembre 2010, le GSAC ne pourra réaliser les examens de navigabilité, à la demande du propriétaire, que pour :

- les aéronefs d'aviation générale dont la navigabilité est gérée par un organisme Partie M/G non communautaire, et
- les aéronefs de moins de 2730 kg, et les ballons

3.2.2. Prorogation des CEN

Jusqu'au 27 septembre 2010, le GSAC proroge le CEN AESA d'un aéronef lorsqu'il a reçu du propriétaire ou de l'exploitant une déclaration attestant que l'aéronef :

- est en état de navigabilité,
- a été entretenu, depuis le précédent acte de délivrance ou de prorogation, par des organismes de maintenance agréés (qui peuvent être des organismes UEA, AEA ou JAR-145 jusqu'au 27 septembre 2009).

3.3. Prorogation des CEN et examens de navigabilité par un organisme Partie M/G

En vue de la prorogation ou de la délivrance d'un CEN, un organisme Partie M/G doit dans certains cas vérifier si l'aéronef est en environnement contrôlé (voir § 4.1 de l'Annexe 1 de ce BI), ce qui suppose de vérifier le régime de gestion du maintien de la navigabilité et de maintenance dans les 12 mois précédents.

Les dispositions transitoires suivantes s'appliquent :

Jusqu'au 27 septembre 2010, dans le cadre de la délivrance ou de la prorogation d'un CEN AESA par un organisme de gestion de navigabilité Partie M, sous partie G, un aéronef est considéré en environnement contrôlé au sens du M.A.901(b) même si :

- a) avant le 28 septembre 2009, il a été entretenu par des organismes agréés UEA, AEA ou JAR145 ; ou
- b) l'organisme Partie M/G assurait la gestion du maintien de navigabilité de l'aéronef avant le 28 septembre 2009, avant l'obtention de son agrément Partie M/G, dans le cadre d'une déclaration d'entretien selon l'arrêté du 24 juillet 1991 susvisé.