

BULLETIN D'INFORMATION DSAC

Edité par : OSAC pour DGAC FRANCE

Le : 31 JANVIER 2020

Révision 1 : 7 FEVRIER 2020

Révision 2 : 11 MAI 2020

Révision 3 : 1 JUILLET 2020

OBJET : MISE EN ŒUVRE DE LA PARTIE-M, PARTIE-ML, PARTIE-CAO ET PARTIE-CAMO / REGLEMENT (UE) 2019/1383 ET (UE) 2020/270

SOMMAIRE :

A.	OBJET	2
B.	ABREVIATIONS.....	3
C.	DEFINITIONS.....	3
D.	APPLICABILITE.....	4
E.	REFERENCES.....	4
F.	GENERALITES.....	4
G.	ACTIONS IMMEDIATES POUR LES ORGANISMES AGREES.....	6
H.	PERSONNELS D'EXAMEN DE NAVIGABILITE INDEPENDANTS	8
I.	PROGRAMMES D'ENTRETIEN DES AERONEFS	9
I.1	GENERALITES	9
I.2	APPROBATION DES PROGRAMMES D'ENTRETIEN DES AERONEFS REDEVABLES DE LA PARTIE-ML.....	9
I.3	MISE A JOUR DES PROGRAMMES D'ENTRETIEN DEJA APPROUVES	10
J.	ENVIRONNEMENT CONTROLE – PARTIE-M/G VERS PARTIE-CAMO/CAO	11
K.	DELIVRANCE DES CEN.....	11
L.	MODALITES DE TRANSITION VERS LA PARTIE-CAMO ET LA PARTIE-CAO	12
L.1	INTRODUCTION	12
L.2	LOGIGRAMME	13
L.3	PHASE 2 – DÉLIVRANCE DE L'AGRÈMENT PARTIE-CAMO OU PARTIE-CAO PAR « GRAND-PÉRISATION ».....	14
L.4	PHASE 3 – SURVEILLANCE DES ORGANISMES PARTIE-CAMO OU PARTIE-CAO « GRAND-PERISES »	17
L.5	PHASE 4 – FIN DE LA TRANSITION ET MISE A JOUR DU CERTIFICAT D'AGREMENT PARTIE-CAMO OU PARTIE-CAO.....	19
M.	DOCUMENTATION PUBLIQUE.....	20
N.	MISE A DISPOSITION DU REGLEMENT ET DES AMC/GM	20



DSAC

Ministère de la Transition écologique et solidaire

A. **OBJET**

Le présent Bulletin d'Information (BI) a pour objet de transmettre les informations essentielles à la mise en œuvre des règlements (UE) 2019/1383 et (UE) 2020/270 qui viennent modifier le règlement (UE) 1321/2014 avec :

- Une mise à jour des annexes I (Partie-M), II (Partie-145), III (Partie-66), IV (Partie-147), Va (Partie-T), et
- La création des annexes Vb (Partie-ML), Vc (Partie-CAMO), Vd (Partie-CAO).

Les règlements (UE) 2019/1383 et (UE) 2020/270 sont applicables depuis le 24/03/2020 (inclus).

Compte-tenu de la période d'incertitudes relatives à cette date d'applicabilité liées à la crise sanitaire due au COVID19, il est admis qu'entre le 24/03/2020 et le 24/05/2020 (inclus), les organismes agréés et personnels indépendants ont pu émettre des documents conformes au règlement (UE) 1321/2014 dans sa version applicable le 23/03/2020.

La DGAC/OSAC n'exige pas de ces organismes agréés et personnels indépendants qu'ils révisent les documents émis (EASA Form 1, CEN, approbation d'un Programme d'entretien, EASA Form 148, EASA Form 149, etc.) pour les rendre conformes au règlement applicable depuis le 24 mars 2020.

Ainsi, tout document émis pendant la période comprise entre le 24/03/2020 et le 24/05/2020 (inclus), en conformité avec le règlement (UE) 1321/2014 dans sa version applicable le 23/03/2020, est acceptable.

La décision DSAC/NO/MQC/20-032 disponible en téléchargement sur le site internet d'OSAC peut être jointe aux documents concernés en cas de nécessité¹.

Révision 1 : Ajout du §N « Mise à disposition des projets d'AMC/GM » et ajout d'un lien vers la FAQ EASA concernant les modalités de transition dans le §L.

Révision 2 :

- Ajout d'informations concernant la couverture de la période d'incertitude sur la date d'applicabilité des règlements (UE) 2019/1383 et (UE) 2020/270.
- Ajout des références au règlement (UE) 2020/270.
- Prise en compte de la publication des AMC/GM par l'EASA.
- Ajout de précisions concernant la classification des aéronefs.

Révision 3 : Ajout d'une description plus détaillée du processus de transition vers les agréments Partie-CAMO/CAO par « grand-périsation » - voir §L du présent BI.

¹ Il n'est pas impératif de joindre cette décision de manière rétroactive à tous les documents émis sur la période. Cette décision peut en revanche être utilisée par les organismes agréés et personnels indépendants concernés en cas de refus ou de questionnement sur la validité d'un document (EASA Form 1, CEN, APRS, approbation d'un programme d'entretien, EASA Form 148, EASA Form 149, etc.) par un client, un organisme agréé, ou encore une autorité étrangère.

B. ABREVIATIONS

APRS :	Approbation Pour Remise en Service
BI :	Bulletin d'information
CAE :	Manuel des spécifications de l'organisme agréé conformément à la Partie-CAO.
CAME :	Manuel des spécifications de l'organisme agréé conformément à la Partie-CAMO.
CEN:	Certificat d'Examen de Navigabilité
CMPA :	« Complex Motor-Powered Aircraft » / Aéronef motorisé complexe
CRIS :	Compte Rendu d'Inspection de Surveillance
CRM :	Compte Rendu Matériel / Technical Logbook
CRS :	Certificat de Remise en Service
EASA :	Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne
OACI :	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
RBO :	« Risk-Based Oversight » / Surveillance par le risque
TAC :	Transport Aérien Commercial

C. DEFINITIONS

Aéronef Light/Léger:

- Avion autre que motorisé complexe ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 2730Kg
- Hélicoptère autre que motorisé complexe ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 1200Kg, certifié pour maximum 4 occupants.
- Autres aéronefs ELA2/ELA1.

CMPA: « Complex Motor-Powered Aircraft » / Aéronef motorisé complexe

- 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
- un hélicoptère :
 - 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
- un aéronef à rotors basculants.

ELA1: signifie European Light Aircraft 1 (aéronef léger européen) et renvoie aux aéronefs habités suivants :

- un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 1 200 kg, non classé comme aéronef motorisé complexe ;
- un planeur ou motoplaneur d'une MTOM n'excédant pas 1 200 kg;

- un ballon dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m³ pour les ballons à air chaud, 1 050 m³ pour les ballons à gaz et 300 m³ pour les ballons à gaz captifs ;
- un dirigeable conçu pour un maximum de 4 occupants et dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m³ pour les dirigeables à air chaud et 1 000 m³ pour les dirigeables à gaz.

ELA2 : signifie European Light Aircraft 2 (aéronef léger européen) et renvoie aux aéronefs habités suivants :

- un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 2 000 kg, non classé comme aéronef motorisé complexe
- un planeur ou motoplaneur d'une MTOM inférieure ou égale à 2 000 kg ;
- un ballon ;
- un dirigeable à air chaud ;
- un dirigeable à gaz présentant toutes les caractéristiques suivantes :
 - poids statique de 3 % maximum,
 - poussée non dirigée (sauf inversion de poussée),
 - conception simple et classique de la structure, du système de commande et du système de ballonnets, et
 - commandes non assistées ;
- un aéronef à voilure tournante très léger.

D. APPLICABILITE

Le présent BI s'applique à l'ensemble des acteurs (personnes et/ou organismes) détenteur d'une licence ou d'un agrément Partie-145, et/ou Partie-M/F, et/ou Partie-M/G délivré par la France ainsi qu'au propriétaires/locataires d'aéronefs immatriculés en France.

E. REFERENCES

- Règlement (UE) 1321/2014, modifié, 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.
- Règlement (CE) 1008/2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.

F. GENERALITES

Les règlements (UE) 2019/1383 et (UE) 2020/270 viennent modifier le règlement (UE) 1321/2014 de manière conséquente. Ces modifications sont issues des Opinions 05/2016 et 06/2016 et ont pour objectifs :

- La simplification des règlements relatifs à l'aviation légère avec l'ouverture de certains privilèges et l'apparition d'un agrément dit « combiné » (Partie-CAO) qui permet d'obtenir des privilèges de gestion du maintien de la navigabilité et de maintenance sous un seul et unique agrément.

- L'introduction du Système de Gestion de la Sécurité au niveau de certains organismes de gestion du maintien de la navigabilité (Partie-CAMO). Ainsi, la fonction « surveillance de la conformité » qui existe aujourd'hui au sein des organismes agréés Partie-M/G à travers le système qualité, est ajoutée aux quatre piliers OACI du Système de Gestion de la Sécurité pour former le « système de gestion »².
- La mise en œuvre, par OSAC, d'une surveillance basée sur le risque pour certains organismes de gestion du maintien de la navigabilité (Partie-CAMO).

La nouvelle structure du règlement (UE) 1321/2014 comprend les quatre nouvelles annexes suivantes :

- Partie-M : Exigences techniques en termes de gestion du maintien de la navigabilité, et en termes de maintenance, pour les aéronefs non-Light (non-légers) et/ou exploités en TAC sous licence³.
- Partie-ML : Exigences techniques en termes de gestion du maintien de la navigabilité, et en termes de maintenance, pour les aéronefs Light (légers) et non exploités en TAC sous licence.
- Partie-CAMO : Conditions de délivrance ou de maintien des agréments des organismes pour la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs (en remplacement des précédents agréments Partie-M/G qui souhaitent obtenir un agrément Partie-CAMO ou dont le domaine d'agrément exige l'obtention d'un agrément Partie-CAMO).
- Partie-CAO : Conditions de délivrance ou de maintien des agréments des organismes combinés pour la maintenance et la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs (en remplacement des précédents agréments Partie-M/G, Partie-M/F et Partie-145 en aviation légère pour les organismes qui le souhaitent) pour les aéronefs non motorisés complexes⁴ et non exploités en TAC sous licence.

Cette nouvelle structure implique, entre autres :

- Le retrait du privilège de développement des programmes d'entretien des aéronefs ELA2 dont l'exploitation est non commerciale des agréments Partie-M/F et Partie-145 à compter du 24/03/2020, et
- l'invalidité des habilitations M.A.901(g) - habilitation par OSAC de personnels détenteurs d'une licence de mécanicien délivrée par OSAC (Partie-66 ou LNMA) à la réalisation d'examen de navigabilité sur des aéronefs ELA1 dont l'exploitation est non commerciale – à compter du 24/03/2020 (voir §H du présent BI), et
- l'invalidité des agréments Partie-M/F et Partie-M/G à compter du 24/09/2021.

Les Parties « M » et « ML » contiennent uniquement des exigences techniques qui doivent être suivies par les organismes de maintenance et/ou de gestion du maintien de la navigabilité et les mécaniciens/PEN indépendants ainsi que par les propriétaires/locataires

² Depuis 2008, les organismes détenteur d'un agrément Partie-M/G délivré par la France ont l'obligation de disposer d'un Système de Gestion de la Sécurité conforme aux principes de l'annexe 19 de l'OACI. L'article CAMO.A.200 de la Partie-CAMO reprend également les principes de cette annexe de l'OACI même si la présentation en 4 piliers n'y est pas explicite.

³ Exploitation qui nécessite l'obtention d'une licence d'exploitation conformément au règlement (CE) 1008/2008.

⁴ Le point 7 de l'article premier des règlements (UE) 2019/1383 et (UE) 2020/270 indique que le maintien de la navigabilité des avions multimoteurs à turbopropulseurs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 5 700 kg est assuré conformément aux exigences applicables aux aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes. Ainsi, la gestion du maintien de la navigabilité et l'entretien de ces aéronefs peut être assuré par des organismes agréés Partie-CAO lorsque l'exploitation de l'aéronef ne nécessite pas une licence délivrée conformément au règlement (CE) 1008/2008.

qui assurent eux même tout ou partie de la gestion du maintien de navigabilité de leur aéronefs. Ainsi, les acteurs précédemment cités sont amenés à travailler conformément à la Partie-M ou la Partie-ML ou les deux.



Un document de synthèse concernant cette nouvelle structure est disponible sur le site internet d'OSAC.

Par ailleurs, un module de formation en ligne d'une heure environ est également accessible sur le site internet d'OSAC et permet d'appréhender les grandes lignes de cette nouvelle architecture réglementaire.

G. ACTIONS IMMÉDIATES POUR LES ORGANISMES AGREES

Les organismes qui détiennent un agrément Partie-M/G, et/ou Partie-M/F, et/ou Partie-145 valide, doivent amender leur manuel et les éventuelles procédures associées pour prendre en compte les modifications introduites par les règlements (UE) 2019/1383 et (UE) 2020/270. **La prise en compte de ces règlements est une obligation et un prérequis au processus de « grand-périsation » décrit dans la section L du présent BI. Les guides publics disponibles dans la rubrique « documentation pratique / procédures et guides » du site internet d'OSAC sont à jour de ces nouveautés réglementaires (voir section M du présent BI).** Les principales modifications sont les suivantes (liste non exhaustive) :

- Mise à jour des procédures d'émission et des formulaires de Certificat d'Examen de Navigabilité (EASA Form 15 a/b/c) associés. A compter du 24/03/2020, les formulaires EASA Form 15 doivent être utilisés comme suit (voir également §K du présent BI) :
 - EASA Form 15a : émis par l'autorité compétente du pays d'immatriculation pour les aéronefs redevables des exigences de la Partie-M.
 - EASA Form 15b : émis par un organisme de gestion du maintien de la navigabilité pour les aéronefs redevables de la Partie-M.
 - EASA Form 15c : émis par l'autorité compétente du pays d'immatriculation ou par un organisme de gestion du maintien de la navigabilité, ou par un organisme de maintenance, ou par un Personnel d'Examen de Navigabilité indépendant pour les aéronefs redevables de la Partie-ML.
- Les examens de navigabilité pour les aéronefs légers dont l'exploitation ne nécessite pas une licence d'exploitation délivrée conformément au règlement (CE) 1008/2008 doivent être réalisés conformément à la sous-partie I de la Partie-ML.
- Le CEN EASA Form 15c devient prorogeable au même titre que les CEN EASA Form 15a et 15b. Les prorogations de CEN EASA Form 15c doivent être faites conformément à l'article ML.A.901(c).
- La gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs légers dont l'exploitation ne nécessite pas une licence doit être faite conformément aux exigences de la Partie-ML, en particulier :
 - Le programme d'entretien doit être conforme à l'article ML.A.302 et ne peut plus être approuvé par OSAC (voir section I du présent BI).

- L'utilisation d'un Compte Rendu Matériel n'est pas requise.
- La gestion des défauts doit être faite conformément à l'article ML.A.403.
- Le privilège de développement des programmes d'entretien des aéronefs ELA2 dont l'exploitation est non commerciale est retiré des agréments Partie-M/F et Partie-145.
- En accord avec les articles M.A.201 et ML.A.201, entre le 24/03/2020 et le 24/09/2021⁵ :
 - la maintenance peut être réalisée par :
 - un organisme agréé Partie-M/F ou Partie-CAO (avec des privilèges de maintenance) pour les aéronefs non CMPA et dont l'exploitation ne nécessite pas une licence, ou
 - un organisme agréé Partie-145, ou
 - un mécanicien indépendant pour les aéronefs non CMPA et dont l'exploitation est non commerciale, ou
 - le pilote propriétaire en application des limitations des articles M.A.803 et ML.A.803,
 - la gestion du maintien de la navigabilité peut être réalisée par :
 - un organisme agréé Partie-M/G, ou
 - un organisme agréé Partie-CAMO, ou
 - un organisme agréé Partie-CAO (avec des privilèges de gestion du maintien de la navigabilité) pour les aéronefs non CMPA et dont l'exploitation ne nécessite pas une licence, ou
 - le propriétaire pour les aéronefs non CMPA et dont l'exploitation est non commerciale.
 - Intégration du privilège d'approbation des programmes d'entretien des aéronefs redevables des exigences de la Partie-ML pour les organismes agréés Partie-M/G.
 - L'utilisation d'un CRM devient obligatoire uniquement pour les aéronefs redevables de la Partie-M et dont l'exploitation est commerciale. La Partie-M permet à l'organisme gestionnaire de l'aéronef d'approuver de manière indirecte les évolutions du CRM.
 - Intégration de la nouvelle version de l'EASA Form 1 émise à l'issue de travaux d'entretien (EASA Form 1 – MF/CAO/145 Issue 3).
 - Intégration des nouvelles versions EASA Form 148 et Form 149 (Certificat de Reconnaissance).

Bien que les modifications à introduire soient issues d'évolutions réglementaires, les organismes qui disposent d'une prérogative d'approbation indirecte des évolutions de leur manuel peuvent introduire les modifications nécessaires en utilisant cette prérogative.

Tout document émis (EASA Form 1, CEN, APRS, approbation d'un Programme d'entretien, EASA Form 148, EASA Form 149, etc.) pendant la période comprise entre le 24/03/2020 et le 24/05/2020 (inclus), en conformité avec le règlement (UE) 1321/2014 dans sa version applicable le 23/03/2020, est acceptable.

⁵ La mise à jour de certains documents du référentiel d'OSAC intègre uniquement l'introduction de la Partie-ML et des agréments Partie-CAO et Partie-CAMO. En effet, la validité des agréments Partie-M/F et Partie-M/G étant provisoire (ces agréments ne seront plus valides à compter du 24/09/2021), pour ne pas alourdir le référentiel, les agréments Partie-M/F et Partie-M/G ne sont plus nécessairement cités dans le référentiel OSAC bien que toujours provisoirement valides.

La décision DSAC/NO/MQC/20-032 disponible en téléchargement sur le site internet d'OSAC peut être jointe aux documents concernés en cas de nécessité.

Après le 24/05/2020, tous les organismes agréés concernés sont tenus de se conformer aux règlements (UE) 2019/1383 et (UE) 2020/270.

H. PERSONNELS D'EXAMEN DE NAVIGABILITE INDEPENDANTS

L'article M.A.901(g) de l'annexe I (Partie-M) applicable jusqu'au 24/03/2020 permettait l'habilitation par OSAC de personnels détenteurs d'une licence de mécanicien délivrée par OSAC (Partie-66 ou LNMA) à la réalisation d'examen de navigabilité (et la délivrance de la recommandation d'émission du CEN correspondant) sur des aéronefs ELA1 dont l'exploitation est non commerciale.

A compter du 24/03/2020, cette habilitation est associée à l'annexe Vb (Partie-ML) et plus précisément à l'article ML.A.901(b)(4). La Partie-ML permet ici l'habilitation par OSAC de personnels détenteurs d'une licence de mécanicien délivrée par OSAC (Partie-66 ou LNMA) à la réalisation d'examen de navigabilité (et la délivrance du CEN 15c correspondant) sur les aéronefs redevables de la Partie-ML (light/légers) et dont l'exploitation est non commerciale.

Ainsi, toutes les habilitations M.A.901(g) délivrées jusqu'ici ne sont plus valides depuis le 24/03/2020. Les personnels concernés qui souhaitent maintenir leur privilège d'examen de navigabilité doivent donc postuler à une habilitation ML.A.901(b)(4). Une telle habilitation nécessite la réussite :

- **d'un test de connaissance réglementaire relatif à la Partie-ML – supervisé par OSAC, et**
- **d'un examen de navigabilité sous supervision d'un inspecteur OSAC (sauf cas particuliers des postulants déjà PEN au sein d'un organisme agréé – sous conditions).**

Les modalités de délivrance et de maintien des habilitations ML.A.901(b)(4) sont décrites dans la procédure P-40-02 disponible sur le site internet d'OSAC.

I. PROGRAMMES D'ENTRETIEN DES AERONEFS

I.1 Généralités

Les règlements (UE) 2019/1383 et (UE) 2020/270 imposent :

1. Que le programme d'entretien soit approuvé si la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef est assurée par un organisme agréé (Partie-CAMO, Partie-CAO ou Partie-M/G⁶).
2. Que le programme d'entretien soit déclaré si la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef est assurée par le propriétaire de l'aéronef.

Pour rappel, à compter du 24/03/2020, les organismes agréés Partie-M/F et/ou Partie-145 ne disposent plus d'un privilège de développement des programmes d'entretien pour les ELA2 dont l'exploitation est non commerciale.

Dans le cas 1 ci-dessus, les cas de figures suivants sont possibles :

- L'aéronef est redevable de la Partie-M : le programme d'entretien (et ses amendements) est dans ce cas approuvé par OSAC ou via une prérogative d'approbation indirecte octroyée par OSAC à l'organisme gestionnaire de l'aéronef (M.A.302(c)).
- L'aéronef est redevable de la Partie-ML : le programme d'entretien (et ses amendements) est dans ce cas approuvé par l'organisme gestionnaire de l'aéronef (ML.A.302(b)(2)).

I.2 Approbation des programmes d'entretien des aéronefs redevables de la Partie-ML

A compter du 24/03/2020, l'approbation des programmes d'entretien (et leurs amendements) des aéronefs redevables de la Partie-ML revient à l'organisme qui assure la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef le cas échéant.

Les organismes aujourd'hui agréés Partie-M/G et ayant en gestion des aéronefs redevables de la Partie-ML doivent mettre à jour leur manuel d'organisme pour décrire le processus d'approbation de ces programmes d'entretien au plus tard avant la mise en œuvre de ce privilège.

⁶ Les agréments Partie-M/G ne seront plus valides après le 24/09/2021.

I.3 Mise à jour des programmes d'entretien déjà approuvés

Concernant les aéronefs redevables de la Partie-M telle qu'applicable depuis le 24/03/2020 (non light/légers et/ou exploités en TAC sous licence), les règlements (UE) 2019/1383 et (UE) 2020/270 n'ont pas d'impacts sur le contenu des programmes d'entretien et les programmes approuvés avant le 24/03/2020 restent valides et ne nécessitent pas d'amendement particulier.

Concernant les aéronefs redevables de la Partie-ML :

- Les programmes d'entretien approuvés alors que la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef est assurée par le propriétaire, doivent être convertis en programme d'entretien déclaré, et/ou
- les programmes d'entretien déclarés par le propriétaire de l'aéronef alors que la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef est assurée par un organisme agréé, doivent être convertis en programme d'entretien approuvé par l'organisme gestionnaire de l'aéronef et/ou
- pour les ELA1 dont l'exploitation est non commerciale, les programmes d'entretien conformes au M.A.302(h) tel qu'applicable avant le 24/03/2020 doivent être convertis en programme d'entretien conformes au ML.A.302, et/ou
- pour les aéronefs dont le programme d'entretien est conforme au M.A.302(b)(c)(d)(e)(f)(g) tels qu'applicables avant le 24/03/2020, ce dernier doit être converti en programme d'entretien conforme au ML.A.302.

Pour les aéronefs redevables de la Partie-ML, les actions des points ci-dessus doivent être réalisées :

- **à l'occasion du prochain examen de navigabilité, ou**
- **à l'occasion du prochain amendement du programme d'entretien.**

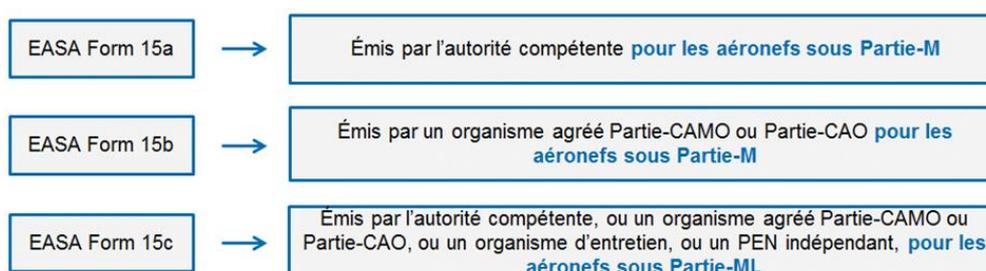
J. ENVIRONNEMENT CONTROLE – PARTIE-M/G VERS PARTIE-CAMO/CAO

A partir du 24/03/2020, les organismes agréés Partie-M/G qui souhaitent maintenir leur activité après le 24/09/2021 doivent obligatoirement convertir leur agrément en un agrément Partie-CAO ou Partie-CAMO.

La conversion d'un agrément Partie-M/G en Partie-CAO ou Partie-CAMO, conformément aux dispositions présentées dans le §L du présent BI, est sans impact sur l'environnement contrôlé (M.A.901(b)(1)/ML.A.901(c)(1)) des aéronefs en gestion au sein de l'organisme objet de la conversion.

K. DELIVRANCE DES CEN

A compter du 24/03/2020, les trois types de CEN suivants sont utilisés :



Ainsi, le CEN 15c est dédié aux aéronefs redevables de la Partie-ML et ce type de CEN ne peut pas être délivré sur la base d'une recommandation. Il est en effet délivré directement par l'organisme ou le PEN indépendant ayant réalisé l'examen de navigabilité.

Par conséquent, les CEN pour les aéronefs légers, dont l'exploitation ne nécessite pas l'obtention d'une licence conformément au règlement (UE) 1008/2008, ne pourront plus être délivrés sur la base d'une recommandation.

Si l'examen de navigabilité n'est pas réalisé par un PEN OSAC, c'est à l'organisme ou au PEN indépendant ayant réalisé l'examen de délivrer directement le CEN correspondant - y compris en cas d'importation ou de transfert - et de le transmettre à OSAC dans les 10 jours qui suivent sa délivrance conformément à l'article ML.A.903(f).

Les dossiers concernant les aéronefs redevables de la Partie-ML et contenant une recommandation en vue de la délivrance d'un CEN 15a par OSAC (y compris les dossiers de classification) **reçus complets** jusqu'au 12/05/2020 (inclus) seront traités et un CEN 15c sera émis par OSAC sur la base du dossier reçu si son étude se révèle satisfaisante.

Les CEN délivrés avant le 24/03/2020 sont réputés valides jusqu'au prochain renouvellement. Toutefois, un CEN 15c émis avant le 24/03/2020 reste non prorogable.

De plus, en vertu de la décision DSAC/NO/MQC/20-032, les CEN émis pendant la période comprise entre le 24/03/2020 et le 24/05/2020 (inclus), en conformité avec le règlement (UE) 1321/2014 dans sa version applicable le 23/03/2020 sont acceptables.

La décision DSAC/NO/MQC/20-032 disponible en téléchargement sur le site internet d'OSAC peut être jointe aux documents concernés en cas de nécessité.

L. MODALITES DE TRANSITION VERS LA PARTIE-CAMO ET LA PARTIE-CAO

L.1 Introduction

Une période de transition de 18 mois (du 24/03/2020 au 24/09/2021) est prévue pour assurer les conversions suivantes :

Agrément détenu au 24/03/2020	Agrément à obtenir avant le 24/09/2021
Partie-M/G ayant en gestion des CMPA (voir note 4) et/ou des aéronefs dont l'exploitation nécessite une licence d'exploitation	Partie-CAMO
Partie-M/G n'ayant pas en gestion des CMPA et/ou des aéronefs dont l'exploitation nécessite une licence d'exploitation	Partie-CAO limité à la gestion du maintien de la navigabilité (voir note 1) ou Partie-CAMO
Partie-M/F (voir note 3)	Partie-CAO limité à la maintenance (voir note 1)
Partie-145 n'assurant pas l'entretien de CMPA et/ou d'aéronefs dont l'exploitation nécessite une licence d'exploitation	Partie-CAO limité à la maintenance (voir note 2)

Notes:

- (1) Si un organisme, qui ne gère pas de CMPA et/ou d'aéronefs dont l'exploitation nécessite une licence d'exploitation, détient à la fois un agrément de gestion du maintien de la navigabilité et un agrément de maintenance, alors il est possible de convertir ces deux agréments en un agrément Partie-CAO unique.
- (2) Contrairement aux Partie-M/F et Partie-M/G, les organismes agréés Partie-145 restent valides après le 24/09/2021. Par conséquent, la transition depuis un agrément Partie-145 vers un agrément Partie-CAO est optionnelle.
- (3) Un organisme agréé Partie-M/F peut également souhaiter devenir agréé Partie-145. Dans ce cas, l'organisme doit postuler pour un agrément Partie-145 et les règlements (UE) 2019/1383 et (UE) 2020/270 ne prévoient aucune disposition particulière relative à cette transition – les informations contenues dans cette section du BI ne sont pas applicables à ce cas de figure.
- (4) Sauf pour les avions de MTOM $\leq 5\,700$ kg équipés de plusieurs turbopropulseurs.

Les organismes qui souhaitent opérer une transition vers un agrément Partie-CAMO ou Partie-CAO doivent postuler à un agrément Partie-CAMO ou Partie-CAO, ils seront alors « grand-périsés ».

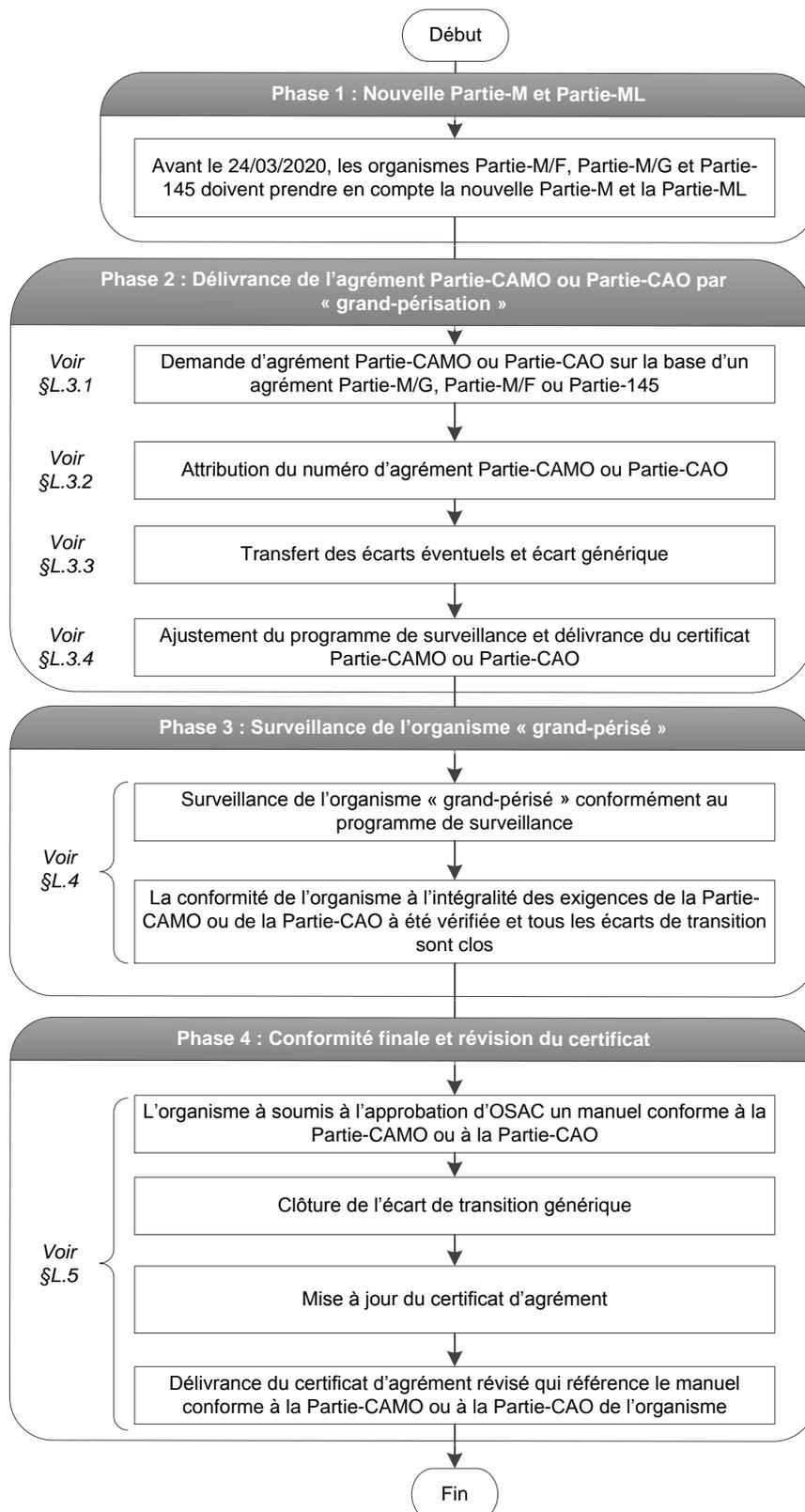
Le processus de transition implique des actions de surveillance particulières et pour éviter toute limitation, suspension ou révocation d'un agrément, la transition doit être terminée avant le 24/09/2021.

Ainsi, il est demandé aux organismes concernés de postuler pour un agrément Partie-CAMO ou Partie-CAO au plus tard le 24/09/2020 afin d'assurer que le processus de conversion puisse être mené à bien avant le 24/09/2021.

Les agréments M/F' ou 145' (aéronefs annexe I) peuvent être « grand-périsés » au même titre que les agréments M/F ou 145 associés. Pendant la période de transition, les organismes concernés sont tenus de développer un supplément à leur manuel CAE pour couvrir les spécificités liées aux aéronefs annexe I.

L.2 Logigramme

Le logigramme ci-dessous est une synthèse du processus de transition vers les agréments Partie-CAMO et Partie-CAO par « grand-périsation » d'un agrément Partie-M/F, Partie-M/G et/ou Partie-145 valide(s).



L.3 Phase 2 – Délivrance de l'agrément Partie-CAMO ou Partie-CAO par « grand-périsation »

L.3.1 Demande d'agrément Partie-CAMO ou Partie-CAO

La demande de « grand-périsation » doit être faite via l'envoi d'une Form 2 à OSAC. La Form 2 disponible au téléchargement sur le site internet d'OSAC (rubrique « formulaire ») contient les provisions nécessaires pour faire une demande de « grand-périsation ».

La « grand-périsation » consiste à délivrer un agrément Partie-CAMO ou Partie-CAO sur la base d'un agrément Partie-M/F, Partie-M/G ou Partie-145 valide. Ainsi, il n'est pas nécessaire de fournir un manuel CAE (conforme à la Partie-CAO) ou CAME (conforme à la Partie-CAMO) lors de la demande pour obtenir un agrément Partie-CAO ou Partie-CAMO par « grand-périsation ».

Après réception de la demande, OSAC :

- Vérifie l'éligibilité du postulant (par exemple, un agrément Partie-CAO ne peut pas être octroyé à un organisme impliqué dans la gestion et/ou l'entretien d'aéronefs CMPA ou dont l'exploitation nécessite une licence (CE) 1008/2008).
- Vérifie les privilèges à inclure dans l'agrément Partie-CAMO ou Partie-CAO. Les privilèges de l'organisme « grand-périsé » doivent être identiques ou inférieurs aux privilèges détenus via le/les agrément(s) d'origine. L'ajout de privilège ou prérogative, au-delà de ceux déjà détenus par l'organisme, doit être mentionné sur la Form 2 et traité comme une modification majeure.
Concernant les éventuelles prérogatives octroyées à l'organisme (durée du cycle d'audit interne, recommandation de PEN, etc.) des équivalents existent dans la Partie-CAMO et la Partie-CAO, elles peuvent donc être conservées lors de la « grand-périsation » le cas échéant.

Les tableaux ci-après donnent les correspondances réglementaires relatives aux privilèges des différents agréments concernés :

Transition d'un organisme agréé Partie-M/G vers un organisme agréé Partie-CAMO	
Partie-M/G – privilèges du M.A.711	Partie-CAMO – privilèges du CAMO.A.125
M.A.711(a)(1)	CAMO.A.125(d)(1)
M.A.711(a)(2)	CAMO.A.125(d)(2)
M.A.711(a)(3)	CAMO.A.125(d)(3)
M.A.711(a)(4)	CAMO.A.125(d)(4)
M.A.711(a)(5)	CAMO.A.125(d)(5)
M.A.711(b)	CAMO.A.125(e)
M.A.711(c)	CAMO.A.125(f)

Transition d'un organisme agréé Partie-M/G vers un organisme agréé Partie-CAO	
Partie-M/G – privilèges du M.A.711	Partie-CAO - privilèges du CAO.A.095
M.A.711(a)(1)	CAO.A.095(b)(1)
M.A.711(a)(2)	Non applicable aux Partie-CAO
M.A.711(a)(3)	CAO.A.095(b)(3)
M.A.711(a)(4)	CAO.A.095(b)(4)
M.A.711(a)(5)	CAO.A.095(b)(2)
M.A.711(b)	CAO.A.095(c)(1)
M.A.711(c)	CAO.A.095(d)

Transition d'un organisme agréé Partie-M/F vers un organisme agréé Partie-CAO	
Partie-M/F – privilèges du M.A.615	Partie-CAO - privilèges du CAO.A.095
M.A.615(a)	CAO.A.095(a)(1)
M.A.615(b)	CAO.A.095(a)(2)
M.A.615(c)	CAO.A.095(a)(3)
M.A.615(d)	CAO.A.095(a)(4)
M.A.615(e)	CAO.A.095(c)(2)

Transition d'un organisme agréé Partie-145 vers un organisme agréé Partie-CAO	
Partie-145 – privilèges du 145.A.75	Partie-CAO - privilèges du CAO.A.095
145.A.75(a)	CAO.A.095(a)(1)
145.A.75(b)	CAO.A.095(a)(2)
145.A.75(c)	CAO.A.095(a)(3)
145.A.75(d)	Non applicable aux Partie-CAO et couvert par le CAO.A.095(a)(1)
145.A.75(e)	CAO.A.095(a)(4)
145.A.75(f)	CAO.A.095(c)(2)

L.3.2 Attribution du numéro d'agrément Partie-CAMO ou Partie-CAO

Après étude, si les conditions d'éligibilité et de faisabilité d'une « grand-périsation » sont réunies, un nouveau numéro d'agrément Partie-CAO ou Partie-CAMO est communiqué par OSAC au postulant.

Le postulant doit alors amender son manuel d'organisme pour y faire apparaître le numéro d'agrément Partie-CAMO ou Partie-CAO qui lui a été transmis.



Manuel d'organisme avant attribution du numéro d'agrément Partie-CAMO/CAO

Manuel d'organisme qui intègre le numéro d'agrément Partie-CAMO/CAO

La prise en compte dans le référentiel de l'organisme du numéro d'agrément Partie-CAMO/CAO ne se limite pas au manuel mais concerne également les éventuelles procédures et documents associés concernés (modèle de Form 1, CRS, rapport d'examen de navigabilité, CEN, etc.).

L.3.3 Transfert des écarts éventuels et écart générique

En même temps que la délivrance de l'agrément Partie-CAO ou Partie-CAMO, un CRIS est transmis à l'organisme « grand-périsés » avec :

- Un écart de niveau « ITL » notifié sur l'article CAMO.A.300 ou CAO.A.025 avec une butée de clôture au 24/09/2021 sous le libellé suivant : « *L'agrément n° FR.CAMO/CAO.XXXX est délivré à Nom de l'organisme sur la base de l'article 4 du règlement (UE) 1321/2014 modifié. L'organisme doit prendre les mesures nécessaires pour démontrer à OSAC, qu'il est conforme à toutes les exigences nouvellement introduites par la Partie-CAMO/CAO. Et ce, avant le 24 septembre 2021* ».
- Si au moment de la « grand-périsation » des écarts sont ouverts dans le cadre du cycle de surveillance en cours de l'organisme Partie-M/G, Partie-M/F et/ou Partie-145 concerné, ces écarts sont transférés sur les articles équivalents des règlements Partie-CAMO ou Partie-CAO, le cas échéant, sans modification de la date de clôture. Les appendices II à V du « Guide for transition to Part-CAO and Part-CAMO »⁷ de l'EASA donnent les correspondances entre l'ensemble des différents règlements (ces tableaux de correspondances sont cumulatifs).

Note : A l'issue de la « grand-périsation » (émission du certificat Partie-CAMO ou Partie-CAO), l'organisme est tenu de se conformer aux règlements Partie-CAMO ou Partie-CAO. Ainsi, dans le cadre de la surveillance interne réalisée au titre du système qualité, de la fonction gestion de la conformité, ou du système de revue d'organisation, les éventuels écarts ouverts au sein de l'organisme doivent également être transférés sur les exigences correspondantes de la Partie-CAMO ou de la Partie-CAO sans changement des butées de clôture.

L.3.4 Ajustement du programme de surveillance et délivrance du certificat Partie-CAMO ou Partie-CAO

Une fois l'agrément Partie-CAMO ou Partie-CAO délivré, la surveillance de l'organisme doit se faire conformément à la Partie-CAMO ou à la Partie-CAO, en accord avec le programme de surveillance en cours au moment de la « grand-périsation ». Pour cela, le programme de surveillance de l'organisme peut nécessiter des ajustements afin de prendre en compte les éléments suivants :

⁷ Pour faciliter et harmoniser au niveau Européen la phase de transition, l'EASA a mis à disposition du public un guide concernant les modalités de transition vers les agréments Partie-CAMO et Partie-CAO dans la rubrique « *FAQ / Continuing Airworthiness / Interpretation and policy papers* » (FAQ EASA N° 108380 – cliquer [ici](#)) de son site internet. Ce guide contient en particulier :

- Une description d'un processus possible de transition (quelques modifications pourront être apportées à l'approche proposée par l'EASA, en revanche OSAC appliquera les grands principes du processus proposé).
- Une identification exhaustive des correspondances réglementaires entre l'ancien et les nouveaux règlements avec une identification des nouveautés (articles réglementaires qui feront l'objet d'écarts de transition et articles réglementaires qui feront l'objet d'écarts de surveillance pendant la période de transition).
- Des tables de correspondances entre les manuels d'organismes Partie-M/G, Partie-M/F et Partie-145 avec les manuels d'organismes Parties-CAMO et Partie-CAO pour faciliter la préparation des mises à jour nécessaires.

- Pour les exigences qui ne sont pas nouvellement introduites par la Partie-CAMO ou la Partie-CAO, OSAC peut s'appuyer sur d'éventuels contrôles de conformité (audits, inspections, etc.) déjà effectués dans le cadre du cycle de surveillance en cours pour déclarer la conformité de l'organisme aux exigences de la Partie-CAMO ou de la Partie-CAO concernées.
- Le planning d'audit du cycle en cours doit être revu pour évaluer si le temps restant et les activités de surveillance programmées permettront à OSAC de vérifier la conformité de l'organisme à chacune des exigences de la Partie-CAMO ou de la Partie-CAO dans le cadre du cycle en cours. Si ce n'est pas le cas, le programme de surveillance doit être revu et ajusté en conséquence. Plusieurs options sont alors possibles :
 - Programmer des activités de surveillance supplémentaires dans le cadre du programme de surveillance en cours. Des audits ciblés sur les nouveautés peuvent être organisés et réalisés une fois que l'organisme a déclaré à OSAC être conforme sur les points concernés.
 - Attendre la fin du cycle en cours avant de commencer la transition.

Dans tous les cas, l'ajustement du cycle de surveillance de l'organisme doit permettre d'assurer que la conformité de l'organisme à l'ensemble des exigences nouvellement introduites par la Partie-CAMO ou la Partie-CAO soit vérifiée avant le 24/09/2021.

En cas de « grand-périsation » de deux agréments vers un agrément Partie-CAO unique, le cycle le plus restrictif des deux (date de fin de cycle) est considéré.

A l'issue des éventuels ajustements du/des cycle(s) de surveillance concerné(s), OSAC :

- Révoque le/les agrément(s) Partie-M/G, Partie-M/F et/ou Partie-145 concerné(s) par la « grand-périsation », et
- délivre le certificat d'agrément Partie-CAMO ou Partie-CAO au postulant avec les privilèges établis précédemment (délivrance à iso-privilège).

L.4 Phase 3 – Surveillance des organismes Partie-CAMO ou Partie-CAO « grand-périsés »

Une fois l'agrément Partie-CAMO ou Partie-CAO délivré via une « grand-périsation », des modalités de surveillance particulières sont mises en œuvre. En effet, jusqu'à ce que l'organisme démontre une conformité exhaustive aux exigences de la Partie-CAMO ou de la Partie-CAO, les deux types d'écart suivants lui seront notifiés, le cas échéant, dans le cadre de sa surveillance par OSAC :

- Écarts de surveillance : non-conformité à une exigence de la Partie-CAMO ou de la Partie-CAO qui existe également dans la Partie-M/G, la Partie-M/F, ou la Partie-145. Exemple : une non-conformité à l'article CAMO.A.215 relatif aux locaux, fera l'objet d'un écart de surveillance car des exigences identiques existent dans l'article M.A.705 de la Partie-M/G. Les écarts de surveillance sont traités conformément aux articles CAMO.B.350, CAO.B.060 ou 145.B.050 (niveau 1 ou 2 avec délai de clôture ne pouvant pas excéder 3 mois).
- Écarts de transition : non-conformité à une exigence nouvellement introduite par la Partie-CAMO ou la Partie-CAO.

Exemple : une non-conformité à l'article CAO.A.017 (moyens de conformité) relevée pendant la période de transition fera l'objet d'un écart de transition car cette exigence est nouvellement introduite par la Partie-CAO.

Les écarts de transition doivent être notifiés en « ITL » et des réponses acceptables permettant leur clôture doivent être apportées par l'organisme avant le 24/09/2021.

Lors de la période de transition, l'organisme « grand-périsé » continue de travailler conformément aux procédures de son manuel approuvé (y compris lorsqu'il s'agit de traiter des évolutions de l'organisme) et doit développer en parallèle un manuel conforme à la Partie-CAMO ou à la Partie-CAO.



Manuel d'organisme qui intègre le numéro d'agrément Partie-CAMO/CAO – référentiel applicable pendant la transition après la « grand-périsation »

CAE ou CAME – référentiel développé (mais non appliqué) en parallèle par l'organisme lors de la période de transition

La prise en compte des écarts de surveillance et de transition dans le développement du manuel Partie-CAMO ou Partie-CAO de l'organisme peut se faire de manière progressive tout au long de la période de transition. En revanche, l'approbation par OSAC du manuel Partie-CAMO ou Partie-CAO de l'organisme a lieu uniquement une fois que l'organisme dispose d'un manuel CAME/CAE entièrement conforme à la Partie-CAMO ou à la Partie-CAO.

Toutes les évolutions de l'organisme, intervenues lors de la période de transition, doivent être opérées dans le manuel approuvé, conformément à la procédure d'amendement du manuel approuvé, et ces modifications doivent être répercutées dans le manuel CAME ou CAE en cours de développement.

La phase 3 se termine lorsque la conformité de l'organisme à l'intégralité des exigences de la Partie-CAMO ou de la Partie-CAO a été vérifiée et que tous les écarts de transition ont été clôturés. Il est possible ici que des écarts de surveillance demeurent ouverts, cela n'empêche pas la finalisation de la phase 3 et le lancement de la phase 4.

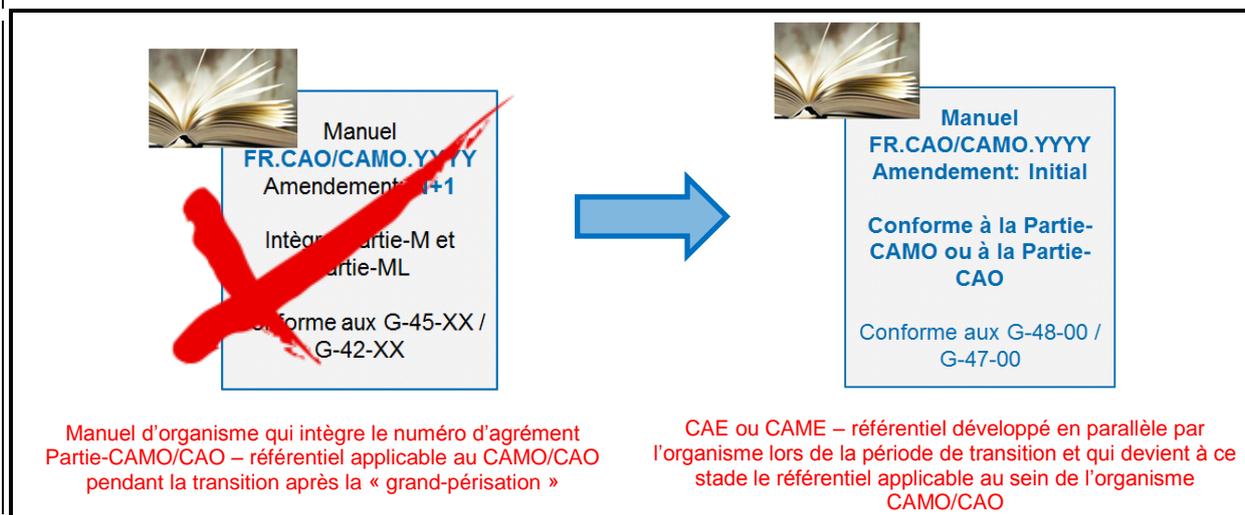
L.5 Phase 4 – Fin de la transition et mise à jour du certificat d'agrément Partie-CAMO ou Partie-CAO

La période de transition pour un organisme donné se termine lorsque :

- L'organisme a fourni à OSAC un manuel CAME/CAE conforme à la Partie-CAMO ou à la Partie-CAO, et
- la conformité à l'intégralité des exigences de la Partie-CAMO ou de la Partie-CAO a été vérifiée par OSAC depuis la « grand-périsation » de l'organisme, et
- tous les écarts de transition ouverts lors de la phase de transition ont été clôturés.

Lorsque les conditions ci-dessus sont remplies :

- L'écart de transition générique ouvert lors de la phase 2 est clôturé par OSAC, et
- une révision du certificat d'agrément est envoyée à l'organisme. Cette nouvelle révision du certificat référence le manuel Partie-CAMO ou Partie-CAO de l'organisme.



Dès lors, l'organisme est tenu de travailler en accord avec son manuel conforme à la Partie-CAMO ou à la Partie-CAO. Dans le cadre de sa surveillance, il n'est plus possible de notifier des écarts de transition.

Cette phase 4 doit être réalisée avant le 24/09/2021. Dans le cas contraire, des mesures de limitation, de suspension ou de retrait de l'agrément seront prises.

C'est à l'issue de cette phase 4 que la surveillance par le risque (RBO) démarre pour les organismes agréés Partie-CAMO.

M. DOCUMENTATION PUBLIQUE

Les documents suivants, à jour des règlements (UE) 2019/1383 et (UE) 2020/270 sont disponibles sur le site internet d'OSAC rubrique « Documentation Technique / Procédures et guides » :

- G-40-01 « Guide général de la Partie-M et Partie-ML » - mise à jour du guide existant.
- G-42-11 « Guide de rédaction du manuel des spécifications de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité (MGN) des exploitants détenteurs d'une licence d'exploitation ou dont le domaine d'activité comprend des aéronefs motorisés complexes ».
- G-42-23 « Guide de rédaction du manuel des spécifications de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité en aviation générale ».
- G-45-00 « Guide de rédaction du manuel des spécifications de l'organisme d'entretien Partie-145 ».
- G-45-10 « Guide de rédaction du manuel des spécifications de l'organisme de maintenance Partie-M/F ».
- **G-47-00 « Guide de rédaction du manuel de l'organisme combiné agréé Partie-CAO (Combined Airworthiness Exposition : CAE) ».**
- P-22-00 « Classification des aéronefs importés » - mise à jour de la procédure existante.

Une version définitive des documents suivants sera prochainement publiée sur le site internet d'OSAC « Documentation Technique / Procédures et guides » :

- G-48-00 « Guide de rédaction du manuel des spécifications de l'organisme agréé Partie-CAMO (Continuing Airworthiness Management Exposition : CAME) » - nouvellement créé.
- P-05-00 « Approbation des AMC et GM alternatifs (AltMOC) » - nouvellement créée.
- P-03-00 « Instruction et surveillance des agréments d'organismes sans système de gestion » - mise à jour pour intégrer les agréments Partie-CAO.
- P-03-01 « Instruction et surveillance des agréments d'organismes avec système de gestion » - nouvellement créée.
- RP-03-05 « Acceptation des personnels désignés dans les organismes agréés » - mise à jour.

N. MISE A DISPOSITION DU REGLEMENT ET DES AMC/GM

Une version consolidée du règlement (UE) 1321/2014 et des AMC/GM associés est disponible sur le site internet de l'EASA dans la rubrique « [Document Library / Publications / Easy Access Rules / Easy Access Rules for Continuing Airworthiness \(Regulation \(EU\) No 1321/2014\)](#) » (voir [ici](#)).