



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



*Direction générale de l'aviation civile
Direction de la sécurité de l'aviation civile
Direction technique Navigabilité et Opérations*

Édité par : OSAC pour la Direction de la sécurité de l'Aviation civile

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

BULLETIN D'INFORMATION DSAC 2020-01, Edition 4, version 1

SOMMAIRE :

1. OBJET	2
2. ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS	2
2.1. Abréviations	2
2.2. Définitions	3
3. DOMAINE D'APPLICATION	4
4. RÉFÉRENCES	4
5. GÉNÉRALITÉS	4
6. ACTIONS IMMÉDIATES POUR LES ORGANISMES AGRÉÉS	5
7. PERSONNELS D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ INDÉPENDANTS	7
8. PROGRAMMES D'ENTRETIEN DES AÉRONEFS	7
8.1. Généralités	7
8.2. Approbation des programmes d'entretien des aéronefs redevables de la Partie-ML	8
8.3. Mise à jour des programmes d'entretien déjà approuvés	8
9. ENVIRONNEMENT CÔNTRÔLÉ ET CONTRAT RELATIF A LA GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ	9
9.1. Environnement contrôlé – Partie-M/G vers Partie-CAMO/CAO	9
9.2. Validité des contrats relatifs à la gestion du maintien de la navigabilité	9
10. DÉLIVRANCE DES CEN	9
11. MODALITÉS DE TRANSITION VERS LA PARTIE-CAMO ET LA PARTIE-CAO	10
11.1. Introduction	10
11.2. Logigramme	11
11.3. Phase 2 – Délivrance de l'agrément Partie-CAMO ou Partie-CAO par « grand-périsation »	12
11.3.1. Demande d'agrément Partie-CAMO ou Partie-CAO	12
11.3.2. Attribution du numéro d'agrément Partie-CAMO ou Partie-CAO	14
11.3.3. Transfert des écarts éventuels et écart générique	14
11.3.4. Ajustement du programme de surveillance et délivrance du certificat Partie-CAMO ou Partie-CAO	15
11.4. Phase 3 – Surveillance des organismes Partie-CAMO ou Partie-CAO « grand-périsés »	15
11.5. Phase 4 – Fin de la transition et mise à jour du certificat d'agrément Partie-CAMO ou Partie-CAO	17
12. DOCUMENTATION PUBLIQUE	18
13. MISE A DISPOSITION DU RÈGLEMENT ET DES AMC/GM	18

1. 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) n°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).

Ce Bulletin d'information fait l'objet des révisions suivantes :

Edition et Date version		Modifications
Ed 0 v0 (ex-Initiale)	31 janvier 2020	Création
Ed 1 v0 (ex-R1)	07 février 2020	Ajout du §13 « Mise à disposition des projets d'AMC/GM » et ajout d'un lien vers la FAQ EASA concernant les modalités de transition dans le §11.
Ed 2 v0 (ex-R2)	11 mai 2020	<ul style="list-style-type: none">• 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.
Ed 3 v0 (ex-R3)	01 juillet 2020	Ajout d'une description plus détaillée du processus de transition vers les agréments Partie-CAMO/CAO par « grand-périsation » - voir §11 du présent BI.
Ed 4 v0	27 novembre 2020	<ul style="list-style-type: none">• Retrait de paragraphes obsolètes (premier confinement).• Ajout d'une précision concernant la validité des CEN délivrés avant le 24/03/2020 dans le §10.• Ajout d'une date butée concernant l'envoi à OSAC des projets des manuels CAME/CAE pour les organismes « grand-périsés » dans les §§11.1 et 11.4
Ed 4 v1	11 mars 2021	Ajout dans le §11.4 de la nécessité, pour les organismes Partie-CAMO, de fournir conformément à l'article CAMO.A.115(b) les résultats d'un pré-audit couvrant l'intégralité des exigences réglementaires qui lui sont applicables.

2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS

2.1. Abréviations

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 de l'Union Européenne pour la Sécurité Aérienne ;
OACI :	Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;
RBO :	« Risk-Based Oversight » / Surveillance par le risque ;
TAC :	Transport Aérien Commercial ;

2.2. Définitions

Aéronef Light/Léger :

- Avion autre que motorisé complexe ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 2 730 kg ;
- 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.

3. DOMAINE D'APPLICATION

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, et/ou Partie-CAO et/ou Partie-CAMO délivré par la France ainsi qu'aux propriétaires/locataires d'aéronefs immatriculés en France.

4. RÉFÉRENCES

- Règlement (UE) n°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) n°1008/2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.

5. GÉNÉRALITÉS

Les règlements (UE) 2019/1383 et (UE) 2020/270 viennent modifier le règlement (UE) n°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 »¹.
- 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) n°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 licence².
- 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).

¹ Depuis 2008, les organismes détenteurs 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.


² Exploitation qui nécessite l'obtention d'une licence d'exploitation conformément au règlement (CE) n°1008/2008.

- 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 autres que motorisés complexes³ 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 §7 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 qui assurent eux-mêmes 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 à la Partie-ML ou aux 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 structure.

6. ACTIONS IMMÉDIATES POUR LES ORGANISMES AGRÉÉS

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 11 du présent BI. Les guides publics disponibles dans la rubrique « Veille et Documentation / Procédures et guides » du site internet d'OSAC sont à jour de ces nouveautés réglementaires (voir section 12 du présent BI). Les principales nouveautés devant être appliquées depuis le 24/03/2020 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 §10 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.

³ 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 peuvent être assurés par des organismes agréés Partie-CAO lorsque l'exploitation de l'aéronef ne nécessite pas une licence délivrée conformément au règlement (CE) n°1008/2008.

- 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) n°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 8 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 24/09/2021⁴ :
 - 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.

⁴ 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.

7. PERSONNELS D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ INDÉPENDANTS

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.

8. PROGRAMMES D'ENTRETIEN DES AÉRONEFS

8.1. 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/G⁵).
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)).

⁵ Les agréments Partie-M/G ne seront plus valides après le 24/09/2021.

8.2. 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.

8.3. 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 programmes d'entretien approuvés 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 programmes 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.

9. ENVIRONNEMENT CÔNTRÔLÉ ET CONTRAT RELATIF A LA GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

9.1. Environnement contrôlé – 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 §11 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.

9.2. Validité des contrats relatifs à la gestion du maintien de la navigabilité

Pour les aéronefs redevables de la Partie-ML dont la gestion du maintien de la navigabilité est assurée par un organisme agréé via un contrat de gestion établi avant le 24/03/2020, une mise à jour du contrat de gestion pour prendre en compte la Partie-ML est nécessaire.

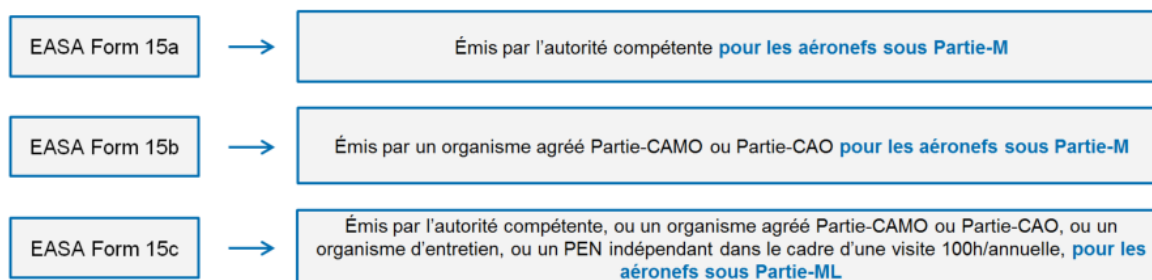
Cette mise à jour du contrat de gestion doit être faite au plus tard (première échéance atteinte) :

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

Un modèle de contrat de gestion applicable aux aéronefs redevables de la Partie-ML et conforme à l'appendice I de l'annexe Vc (Partie-ML) du règlement (UE) n°1321/2014 modifié est disponible sur le site internet d'OSAC (rubrique « Veille et Documentation / Documents pratiques »).

10. DÉLIVRANCE 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.

Les CEN délivrés avant le 24/03/2020 sont réputés valides jusqu'à la prochaine prorogation ou jusqu'au prochain renouvellement le cas échéant. Toutefois, un CEN 15c (version 2 ou antérieure) émis avant le 24/03/2020 reste non prorogeable. En cas de prorogation d'un CEN 15a ou 15b émis avant le 24/03/2020 sur un

aéronef redevable de la Partie-ML, un CEN 15c (version 3) conforme à l'appendice IV de l'annexe Vc (Partie-ML) doit être émis, ce dernier doit faire mention du CEN d'origine.

11. MODALITÉS DE TRANSITION VERS LA PARTIE-CAMO ET LA PARTIE-CAO

11.1. Introduction

Conformément au règlement (UE) n°1321/2014 modifié, la délivrance d'agrément Partie-M/F ou Partie-M/G n'est plus possible depuis le 24/09/2020. 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 à l'obtention d'un agrément Partie-145 et les règlements (UE) 2019/1383 et (UE) 2020/270 ne prévoyant 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 ≤ 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.

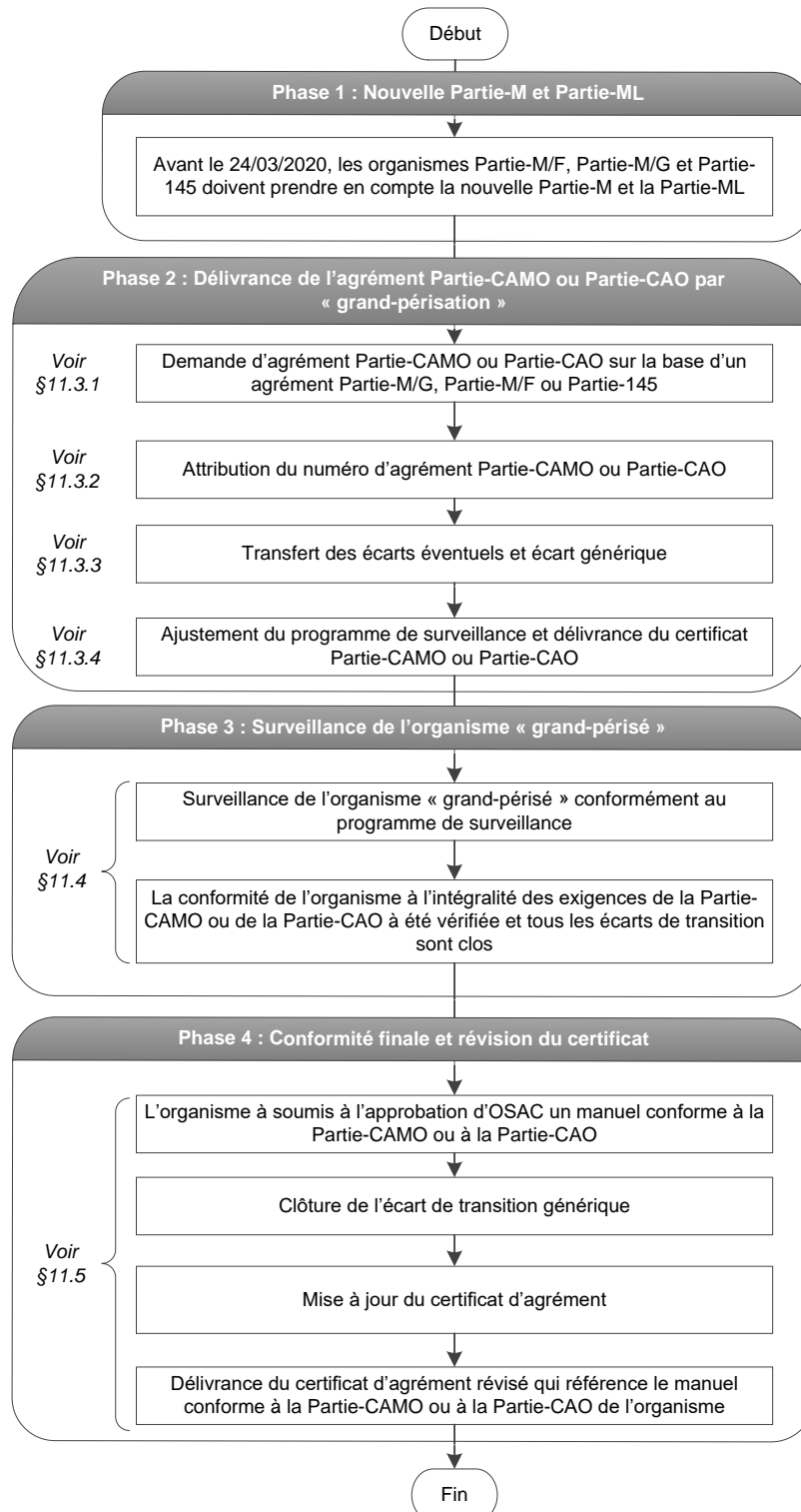
Ainsi, afin d'assurer que le processus de conversion puisse être mené à bien avant le 24/09/2021 :

- **il a été demandé fin janvier 2020 (révision initiale du présent BI) aux organismes concernés de postuler pour un agrément Partie-CAMO ou Partie-CAO au plus tard le 24/09/2020. Les organismes n'ayant pas encore fait leur demande de « grand-périsation » doivent le faire dans les plus brefs délais sans quoi, conformément aux articles 4(4) et 4(5) du règlement (UE) n°1321/2014 modifié, ils s'exposent à une limitation/suspension de leur agrément au 24/09/2021.**
- **une fois « grand-périsé », il est impératif que l'organisme transmette au plus tard le 24/02/2021 son projet de CAME/CAE à l'inspecteur OSAC concerné.**

Les agréments M/F' ou 145' (aéronefs annexe I) peuvent être « grand-périsés » en CAO' 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.

11.2. 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).



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

11.3.1. Demande d'agrément Partie-CAMO ou Partie-CAO

La demande de « grand-périsation » doit être faite via l'envoi d'une EASA Form 2 à OSAC. L'EASA Form 2 disponible au téléchargement sur le site internet d'OSAC (rubrique « Formulaires ») 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) n°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 l'EASA Form 2 et sera 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)

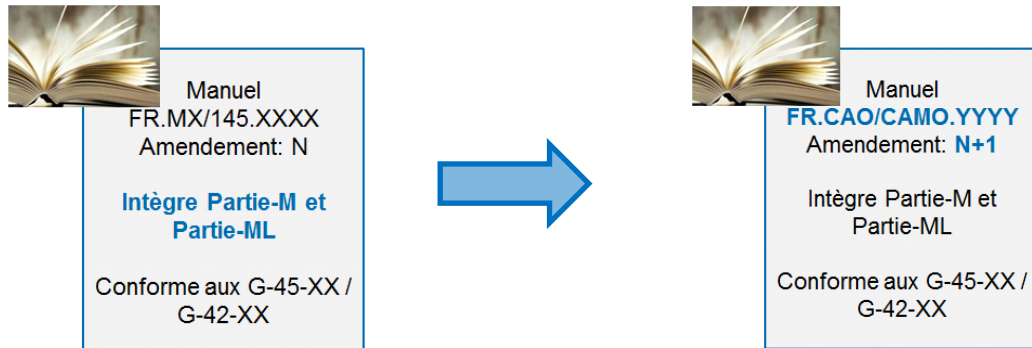
Transition d'un organisme agréé Partie-M/F vers un organisme agréé Partie-CAO	
Partie-M/F – privilèges du M.A.615	Partie-CAO - privilèges du CAO.A.095
M.A.615(a)	CAO.A.095(a)(1)
M.A.615(b)	CAO.A.095(a)(2)
M.A.615(c)	CAO.A.095(a)(3)
M.A.615(d)	CAO.A.095(a)(4)
M.A.615(e)	CAO.A.095(c)(2)

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)

11.3.2. 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.).

11.3.3. 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-périsé » 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) n°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 »⁶ de l'EASA donnent les correspondances entre l'ensemble des différents règlements (ces tableaux de correspondance sont cumulatifs).

⁶ 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.

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 sont également transférés sur les exigences correspondantes de la Partie-CAMO ou de la Partie-CAO sans changement des butées de clôture.

11.3.4. 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 :

- 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 concernée.
- Le planning d'audit du cycle en cours est 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 est 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).

11.4. 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 :

- Ecart 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.

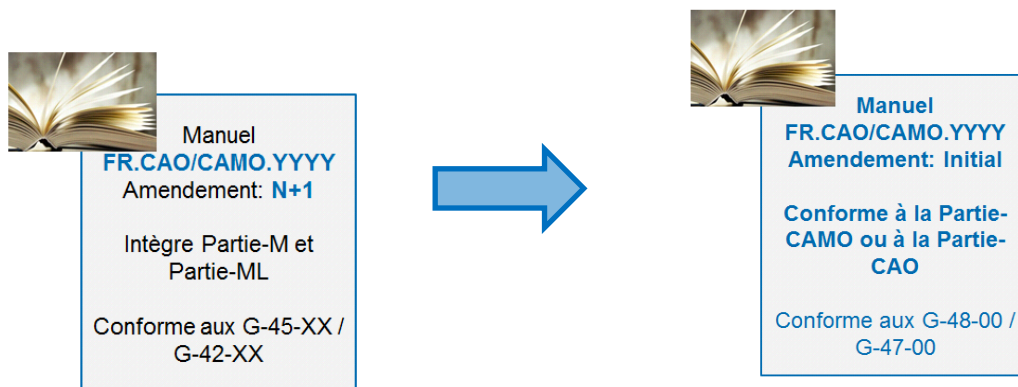
Les écarts de surveillance sont traités conformément aux articles CAMO.B.350, CAO.B.060 ou 145.B.050 (niveau 1 ou 2 avec délai de clôture ne pouvant pas excéder 3 mois).

- **Écart 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 sont 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. Un premier projet de manuel CAME/CAE doit être transmis à l'inspecteur OSAC concerné au plus tard le 24/02/2021.



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 intégrées 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.

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 entièrement conforme à la Partie-CAMO ou à la Partie-CAO, et
- pour les organismes Partie-CAMO uniquement :
 - le système de gestion de l'organisme a été audité par OSAC, et
 - conformément au CAMO.A.115(b), l'organisme a fourni les résultats d'un pré-audit couvrant l'intégralité des exigences réglementaires qui lui sont applicables (y compris les exigences relatives au système de gestion). L'objectif de ce pré-audit est de démontrer à OSAC dans quelle mesure les exigences applicables sont respectées, donner l'assurance que le système de gestion de l'organisation est établi à un niveau suffisant et qu'il évoluera dans le sens des objectifs de sécurité de l'organisation. Les résultats de ce pré-audit doivent être présentés sous la forme d'une matrice de conformité reprenant au minimum les informations suivantes :

Exigence	Titre	Résumé des changements	§ du CAME	Vérification de mise en œuvre (si applicable)
CAMO.A.XXX	Titre de l'article	Sans objet en investigation initiale, à compléter uniquement en cas d'évolution du référentiel	§ du CAME qui permet de répondre à l'exigence	Moyens mis en œuvre par l'organisme pour vérifier l'application.
AMC1 CAMO.A.XXX	Titre de l'AMC	Sans objet en investigation initiale, à compléter uniquement en cas d'évolution du référentiel	§ du CAME qui permet de répondre à l'exigence	Moyens mis en œuvre par l'organisme pour vérifier l'application.
Etc.				

Les résultats de ce pré-audit doivent également comprendre une synthèse des écarts notifiés en internes ainsi que des actions de clôture associées le cas échéant.

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.

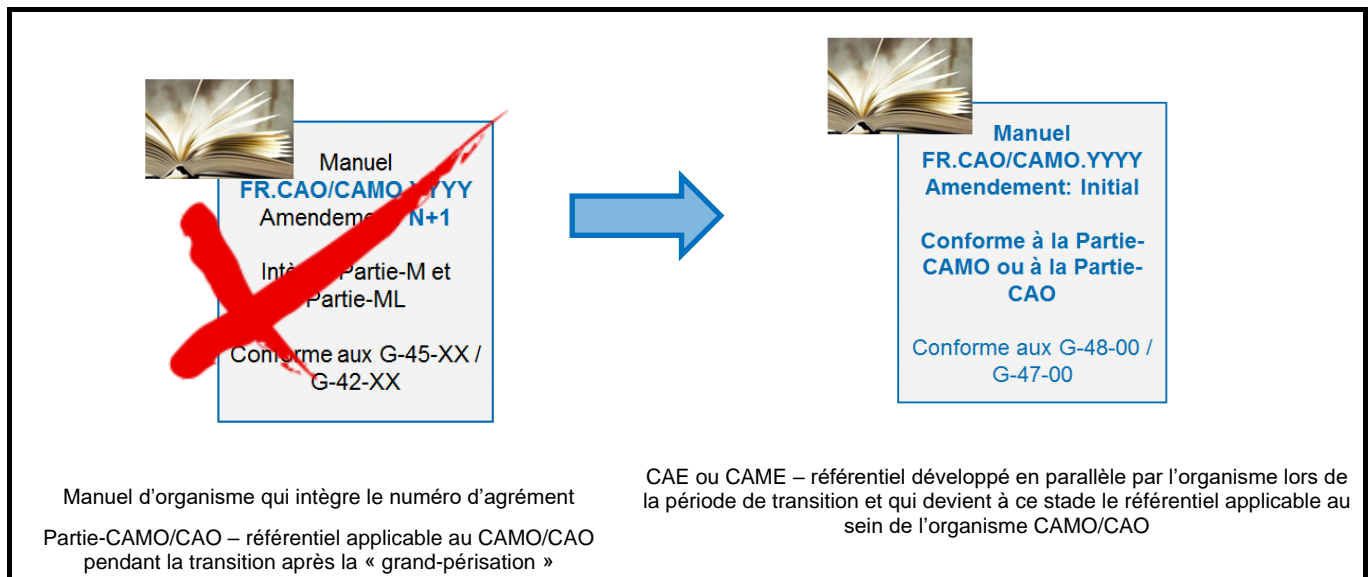
11.5. Phase 4 – Fin de la transition et mise à jour du certificat d'agrément Partie-CAMO ou Partie-CAO

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.

12. 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 « Veille et Documentation / 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) ».
- G-48-00 « Guide de rédaction du manuel des spécifications de l'organisme agréé Partie-CAMO (Continuing Airworthiness Management Exposition : CAME) » - nouvellement créé.
- P-22-00 « Classification des aéronefs importés » - mise à jour de la procédure existante.
- RP-03-05 « Acceptation des personnels désignés dans les organismes agréés » - mise à jour.

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

- 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.
- P-05-00 « Approbation des AMC et GM alternatifs (AltMOC) » - nouvellement créée.

13. MISE A DISPOSITION DU RÈGLEMENT ET DES AMC/GM

Une version consolidée du règlement (UE) n°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](#)).