



**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

BREXIT – RETRAIT DU ROYAUME-UNI DE L'UNION EUROPEENNE AU 1^{ER} JANVIER 2021

BULLETIN D'INFORMATION DSAC 2020-05, Edition 1, version 0

SOMMAIRE :

1. OBJET	2
2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS	2
2.1. Abréviations	2
2.2. Définitions	2
3. DOMAINE D'APPLICATION	2
4. RÉFÉRENCES	3
5. VALIDITE DES AGREMENTS ET CERTIFICATS UK	3
5.1. Maintien de la navigabilité et maintenance	3
5.2. Conception et production	4
5.3. Agréments bilatéraux	6
6. AERONEFS INSCRITS AU REGISTRE DU ROYAUME-UNI	7

1. OBJET

Le présent bulletin d'information (BI) indique les conséquences dans le domaine aéronautique dues au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne à compter de la fin de la période de transition au 1^{er} janvier 2021.

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

Edition et version	Date	Modifications
Ed 0 v0	24 décembre 2020	Création, annule et remplace le BI 2020/02 Révision 0.
Ed 1 v0	30 mars 2021	Prise en compte de l'accord de commerce et de coopération EU - UK

2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS

2.1. Abréviations

AESA/EASA :	Agence de l'Union Européenne pour la Sécurité Aérienne/ European Union Aviation Safety Agency
CAA-UK :	Autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni.
DOA :	Organisme de conception (<i>Design Organisation Approval</i>) délivré conformément à la Sous-Partie J de l'annexe I (Partie-21) du règlement (UE) No 748/2012.
FAA :	Autorité de l'aviation civile des Etats-Unis
MAG :	Maintenance Annex Guidance
STC :	Supplément au Certificat de Type
TCCA :	Autorité de l'aviation civile du Canada
UE :	Union Européenne post-Brexit (27 Etats membres).

2.2. Définitions

Etats membres de l'AESA : dans le contexte du présent bulletin d'information, les Etats membres de l'AESA sont les 27 Etats membres de l'UE post-Brexit ainsi que la Suisse, la Norvège, l'Islande et le Liechtenstein.

3. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent BI s'applique aux propriétaires et exploitants d'aéronefs immatriculés en France, aux organismes de gestion du maintien de la navigabilité, aux organismes d'entretien, aux mécaniciens indépendants, aux organismes de production et aux organismes de formation des mécaniciens.

Le présent BI traite des aspects liés à la conception, la production, au maintien de la navigabilité, à la maintenance des aéronefs et aux licences de mécanicien aéronef. Des informations complémentaires sur les impacts du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne sont disponibles sur le site internet du ministère de la transition écologique, rubrique « Brexit : les impacts sur le transport aérien ».

En complément du présent BI, il est à noter que l'AESA a publié sur son site internet une série de FAQ (Frequently Asked Questions – Questions les plus fréquentes) disponibles à l'adresse suivante : <https://www.easa.europa.eu/the-agency/faqs/brexit> couvrant notamment les domaines objet de ce BI.

4. RÉFÉRENCES

- Règlement (UE) No 1321/2014 et AMC/GM associés, modifiés.
- Règlement (UE) No 748/2012 et AMC/GM associés, modifiés.
- [Accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union Européenne et de la Communauté Européenne de l'énergie atomique adopté le 17 octobre 2019](#) (ci-après « Accord de retrait ») ;
- [Accord de commerce et de coopération entre l'Union Européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du nord, d'autre part adopté le 30 décembre 2020 \(ci-après « Accord EU-UK »\)](#)

5. VALIDITE DES AGREMENTS ET CERTIFICATS UK

Le 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié son intention de se retirer de l'Union Européenne.

Avec l'achèvement le 30 janvier 2020 des procédures de ratification de l'accord de retrait, le Royaume-Uni a quitté effectivement l'Union européenne à compter du 1er février 2020. Pendant la période de transition jusqu'au 31 décembre 2020, l'ensemble des règles de l'Union Européenne ont continué à s'appliquer au Royaume-Uni. Les agréments et les certificats émis par le Royaume-Uni ou des organismes britanniques restaient valables au sein des Etats membre de l'AESA.

Possibilité pour les organismes britanniques de faire, avant la fin de la période de transition, une demande anticipée (« early application ») d'un agrément « Etat tiers » qui leur sera délivré par l'AESA le 1er janvier 2021. Ceci concerne notamment les organismes de production, de formation, de maintenance et/ou de gestion du maintien de la navigabilité. La liste des organismes britanniques qui ont fait cette démarche et se verront délivrer un tel agrément est disponible sur le site de l'AESA.

À compter du 1er janvier 2021, le Royaume-Uni n'a plus le statut « d'Etat membre de l'AESA » et est donc considéré comme un « pays tiers ».

Le 30 décembre 2020, a été adopté un Accord de commerce et de coopération entre l'Union Européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du nord, d'autre part désigné dans la suite de ce BI « Accord EU-UK ».

5.1. Maintien de la navigabilité et maintenance

À compter du 1er janvier 2021, les agréments des organismes de gestion du maintien de la navigabilité, d'entretien et de formation du personnel technique délivrés par la CAA-UK ainsi que les licences de mécaniciens Partie-66 délivrées par la CAA-UK ne sont plus reconnus comme valables pour une utilisation sur des aéronefs immatriculés dans un Etat membre de l'AESA.

Les formulaires EASA Form 1 émis avant le 1er janvier 2021 par un organisme de maintenance détenteur d'un agrément délivré par la CAA-UK, sont réputés valides.

À compter du 1er janvier 2021, seuls les organismes britanniques de formation, de maintenance et/ou de gestion du maintien de la navigabilité qui disposent d'un agrément « Etat tiers », délivré par l'AESA dans le cadre du processus « early application », sont valablement reconnus par les Etats membre de l'AESA.

À compter du 1er janvier 2021, seules les licences Partie-66 délivrées par la CAA-UK avant le 1^{er} janvier 2020 qui ont été transformées en licence Partie-66 délivrée par un autre Etat membre de l'AESA sont valablement reconnues dans les Etats membre de l'AESA.

Depuis le 1er janvier 2021, les licences de mécaniciens Partie-66 délivrées par la CAA-UK ne sont plus transférables dans un Etat membre de l'AESA.

Les Etats membres de l'AESA peuvent continuer à accepter aux fins de la délivrance de licences « Partie-66 » ou de l'endossement de qualifications, les certificats de reconnaissance (formulaires 148 et 149 de l'AESA) qui ont été délivrés avant le 1er janvier 2021 par des organismes de formation à la maintenance précédemment agréés par l'autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni conformément à l'annexe IV (partie 147) du règlement (UE) No 1321/2014

5.2. Conception et production

Les mesures spécifiques en matière de coopération et de sécurité aérienne pour les organismes de conception et de production prévues par l'Accord EU-UK, en particulier par son ANNEX AVSAF-1, sont détaillées ci-après.

Pour ce qui concerne la conception, bien que l'Accord EU-UK ne prévoit pas la reconnaissance mutuelle des certificats, il prévoit une certaine simplification dans l'acceptation ou la validation de ces certificats. Les procédures techniques détaillées de mise en œuvre de la partie sur la sécurité aérienne de l'Accord EU-UK sont en cours de préparation.

À compter du 1er janvier 2021, les certificats et agréments délivrés par la CAA-UK dans le système AESA jusqu'au 31 décembre 2020 sont transférés dans le nouveau système et restent valides :

- Certificats de type et certificats de type restreints (Règlement (UE) No 748/2012, Annexe I, Partie-21, Section A, Sous-partie B).
- Modification de certificat de type et certificats de type restreints (Règlement (UE) No 748/2012, Annexe I, Partie-21, Section A, Sous-partie D).
- Certificat de type supplémentaire (Règlement (UE) No 748/2012, Annexe I, Partie-21, Section A, Sous-partie E).
- Réparations (Règlement (UE) No 748/2012, Annexe I, Partie-21, Section A, Sous-partie M).
- ETSO (European Technical Standard Order authorisations) (Règlement (UE) No 748/2012, Annexe I, Partie-21, Section A, Sous-partie O).
- Agrément d'organisme de conception (Règlement (UE) No 748/2012, Annexe I, Partie-21, Section A, Sous-partie J).

Pour les définitions non encore approuvées au 1er janvier 2021, les modalités de validation et d'acceptation sont données dans les articles 10 et 13 de l'ANNEX AVSAF-1. Le tableau ci-après est une synthèse des possibilités offertes par l'accord EU-UK :

	Validation par la CAA-UK d'une définition approuvée AESA		Validation par l'AESA d'une définition approuvée par la CAA-UK	
	Modalité	Référence	Modalité	Référence
Modification mineure	Reconnaissance automatique	Art.13(3)	Reconnaissance automatique	Art.13(4)
Réparation mineure	Reconnaissance automatique	Art.13(3)	Reconnaissance automatique	Art.13(4)
STC non significatif	Reconnaissance automatique	Art.13(2)	Validation simplifiée ou validation technique nécessaire	Art.10(4)
Modification majeure non significative	Reconnaissance automatique	Art.13(2)	Validation simplifiée ou validation technique nécessaire	Art.10(4)
Réparation majeure	Reconnaissance automatique	Art.13(2)	Validation simplifiée ou validation technique nécessaire	Art.10(4)
STC significatif	Validation simplifiée ou validation technique nécessaire	Art.10(2)	Validation simplifiée ou validation technique nécessaire	Art.10(4)

Modification majeure significative	Validation simplifiée ou validation technique nécessaire	Art.10(2)	Validation simplifiée ou validation technique nécessaire	Art.10(4)
Certificat de type	Validation technique nécessaire	Art.10(1)	Validation technique nécessaire	Art.10(3)
TSO	Reconnaissance automatique	Art.13(2)	Validation simplifiée ou validation technique nécessaire	Art.10(4)

À compter du 1er janvier 2021, les organismes de production situés au Royaume-Uni sont régis par l'Accord EU-UK, qui prévoit la reconnaissance mutuelle des certifications de production et des systèmes de surveillance de la production pour des catégories de produits (intègre les pièces, sous-ensembles et composants) aéronautiques civils qui étaient déjà soumises au système de certification de la production et de surveillance de la production du Royaume-Uni au 31 décembre 2020. L'introduction d'une nouvelle catégorie de produits (ex : drones) devra avoir été validée par l'AESA (selon les procédures de mise en œuvre) au préalable à l'acceptation des certificats émis.

Les formulaires EASA Form 1 émis avant le 1er janvier 2021, par la CAA-UK, ou par un organisme de production détenteur d'un agrément délivré par la CAA-UK sont réputés valides.

À compter du 1er janvier 2021, l'UE reconnaît les agréments de production délivrés par la CAA-UK.
À compter du 1er janvier 2021, le Royaume-Uni reconnaît les agréments de production délivrés par les autorités compétentes de l'UE (AESA ou autorités nationales de l'aviation - NAA)

L'AESA n'a délivré aucun agrément de production Partie-21G « pays tiers » à des organismes britanniques et, à ce titre, il n'existe pas d'agrément valide EASA.UK.21G.XXXX.

À compter du 1er janvier 2021, l'UE reconnaît les certificats d'exportation délivrés par un organisme détenteur d'un agrément de production Partie-21G délivré par la CAA-UK.
Pour les produits aéronautiques civils destinés à être exportés du Royaume-Uni vers l'UE, les formulaires suivants, faisant référence à l'agrément de production délivré par la CAA-UK, doivent être utilisés :

- Pour les aéronefs neufs : CAA-UK Form 52;
- Autres produits et pièces neufs (ves) : CAA-UK Form 1.

Nota : ces formulaires ne sont que des certificats de navigabilité pour exportation, ce qui n'atténue en rien les autres exigences d'exportation personnalisées/administratives applicables à l'exportation de marchandises vers l'UE.

En conséquence de ce qui est indiqué ci-dessus, à compter du 1er janvier 2021, les organismes situés au Royaume-Uni qui détiennent un agrément de production Partie-21G délivré par la CAA-UK n'ont aucun besoin ni ne sont pas autorisés à libérer des produits ou des pièces avec un formulaire **EASA** Form 1.

Tout formulaire **EASA** Form 1 délivré par un tel organisme le 1er janvier 2021 ou après cette date n'a aucune valeur (« nul et non avenu ») en tant que certificat libérateur autorisé.

À compter du 1er janvier 2021, le Royaume-Uni reconnaît les certificats d'exportation délivrés par un organisme détenteur d'un agrément de production Partie-21G délivré par une autorité compétente de l'UE (AESA ou autorités nationales de l'aviation - NAA).

Pour les produits aéronautiques civils destinés à être exportés de l'UE vers le Royaume-Uni, les formulaires suivants, faisant référence à l'agrément de production délivré par l'autorité compétente de l'UE, doivent être utilisés :

- Pour les aéronefs neufs : EASA Form 52;
- Autres produits neufs et pièces neuves : EASA Form 1.

Nota : ces formulaires ne sont utilisés qu'à titre de certificats de navigabilité pour exportation, ce qui n'allège en rien les autres exigences d'exportation personnalisées/administratives applicables à l'exportation de marchandises vers le Royaume-Uni.

5.3. Agréments bilatéraux

Pour ce qui concerne les règles d'acceptation des composants destinés à être utilisés en maintenance au titre des Accords bilatéraux établis par l'AESA, il est à noter que les MAG de mise en application des Accords bilatéraux FAA/EASA et EASA/TCCA dans le domaine de la maintenance rendent acceptables par l'Autorité bilatérale FAA ou TCCA, les composants neufs et entretenus, destinés à être installés sur un ensemble supérieur, libérés suivant les dispositions des Accords bilatéraux signés entre ces Autorités bilatérales et les Autorités des pays dans lesquels sont basés les organismes ayant réalisés la production ou l'entretien de ces composants.

Dans ce cadre, un MAG a été signé le 11/12/2020 (effectif à compter du 01/01/2021) entre la CAA-UK et la FAA qui rend acceptable par la FAA, les formulaires CAA-UK Form 1 « New » émis par un organisme de production basé au Royaume-Uni détenant un agrément Partie-21G délivré par la CAA-UK et les CAA-UK Form 1 dual release FAA/CAA-UK émis par un organisme de maintenance basé au Royaume-Uni détenant un agrément Partie-145 délivré par la CAA-UK.

Un arrangement a également été signé le 05/11/2020 entre la TCCA et la CAA-UK, qui rend acceptable par la TCCA, les formulaires CAA-UK Form 1 « New » émis par un organisme de production basé au Royaume-Uni détenant un agrément Partie-21G délivré par la CAA-UK et les formulaires CAA-UK Form 1 émis par un organisme de maintenance basé au Royaume-Uni détenant un agrément Partie-145 délivré par la CAA-UK.

À compter du 1er janvier 2021, conformément aux dispositions des MAG FAA/EASA et EASA/TCCA d'une part et du MAG FAA/CAA-UK et de l'arrangement CAA-UK/TCCA d'autre part, les tableaux ci-dessous récapitulent les possibilités d'émission d'EASA Form 1 de remise en service de matériels entretenus en fonction des documents libératoires reçus avec les composants :

Neufs utilisés lors de la maintenance :

Document libératoire reçu avec le composant neuf installé sur l'ensemble supérieur	Document de sortie de l'ensemble supérieur EASA Form 1 simple release (EASA)	Document de sortie de l'ensemble supérieur EASA Form 1 double release EASA/FAA	Document de sortie de l'ensemble supérieur EASA Form 1 double release EASA/TCCA
EASA Form 1 « New » ou CAA-UK Form 1 « New » ou FAA Form 8130-3 « New » ou TCCA Form 1 « New » ou C of C Standard Parts	OUI	OUI	OUI

Non neufs utilisés lors de la maintenance :

Documents libératoires reçus pour un même composant non neuf installé sur l'ensemble supérieur	Document de sortie de l'ensemble supérieur EASA Form 1 simple release (EASA)	Document de sortie de l'ensemble supérieur EASA Form 1 double release EASA/FAA	Document de sortie de l'ensemble supérieur EASA Form 1 double release EASA/TCCA
EASA Form 1 EASA.UK.145.xxxx	OUI	NON	NON
EASA Form 1 EASA.UK.145.xxxx + CAA UK Form 1 double release CAA UK/FAA	OUI	OUI	OUI
EASA Form 1 EASA.UK.145.xxxx + CAA UK Form1 simple release	OUI	NON	OUI

6. AERONEFS INSCRITS AU REGISTRE DU ROYAUME-UNI

À partir du 1er janvier 2021, les aéronefs inscrits au registre du Royaume-Uni sont des aéronefs immatriculés dans un « Etat tiers ».

Ainsi, **à compter de cette date**, l'importation en France d'un aéronef inscrit au registre du Royaume-Uni se fait en appliquant les dispositions concernant un Etat tiers, notamment le M.A.904 ou le ML.A.906. La disposition de reconnaissance d'un CEN valide au le 31 décembre 2020 (M.A. 903(b) / ML.A.905) ne s'applique plus, même si la date de fin de validité de ce document est postérieure au 31 décembre 2020. **En effet, la reconnaissance d'un CEN valide ne peut s'appliquer que pour les aéronefs inscrits sur le registre d'un Etat membre, ce qui n'est plus le cas du Royaume-Uni à compter du 1er janvier 2021.**