

Formulaire 123 de l'EASA – Enregistrement de l'intégration de modifications/réparations standard (SC/SR)

Enregistrement de l'intégration de modifications/réparations standard (SC/SR) <i>EASA Form 123 – Standard Change/standard Repair (SC/SR) embodiment record</i>		^{1.} Référence(s) de la (des) SC ou de la SR :- SC/SR number(s) :
^{2.} Titre et description de la (des) SC ou de la SR : <i>SC/SR title & description :</i>		
^{3.} Applicabilité : <i>Applicability :</i>		
^{4.} Liste des pièces (description/réf./qté) : <i>List of parts (description/Part-No/Qty) :</i>		
^{5.} Limitations opérationnelles/manuels de l'aéronef impactés. Une copie de ces manuels est fournie au propriétaire de l'aéronef ou à l'organisme de gestion du maintien de navigabilité agréé en charge de l'aéronef : <i>Operational limitations/affected aircraft manuals. Copies of these manuals are provided to the aircraft owner :</i>		
^{6.} Documents utilisés pour le développement et l'intégration de cette (ces) SC ou de la SR : <i>Documents used for the development and embodiment of this SC/SR :</i>		
<p>* Une copie des documents repérés d'un astérisque est remise au propriétaire de l'aéronef ou à l'organisme de gestion du maintien de navigabilité agréé en charge de l'aéronef. <i>Copies of the documents marked with an asterisk are handed to the aircraft owner.</i></p>		
^{7.} Instructions pour le maintien de la navigabilité. Une copie des modifications de ces instructions est transmise au propriétaire de l'aéronef ou à l'organisme de gestion du maintien de navigabilité agréé en charge de l'aéronef : <i>Instructions for continuing airworthiness. Copies of these manuals are provided to the aircraft owner :</i>		
^{8.} Autres informations : <i>Other information :</i>		
^{9a.} <input type="checkbox"/> Cette (ces) SC est (sont) conforme(s) aux exigences définies dans le 21A.90B(a) et aux paragraphes concernés des CS-STAN. <i>This SC complies with the criteria established in 21A.90B(a) and with the relevant paragraphs of CS-STAN.</i> <i>Note : Des références réglementaires introduites par le règlement (UE) 2019/1383 non prises en compte dans les CS-STAN ne sont pas des motifs de non-conformité. (Ex : lire M.L.A.801 au lieu de M.A.801)</i>		
^{9b.} <input type="checkbox"/> Cette SR est conforme aux exigences définies dans le 21A.431B(a) et aux paragraphes concernés des CS-STAN. <i>This SC complies with the criteria established in 21A.431B(a) and with the relevant paragraphs of CS-STAN.</i> <i>Note : Des références réglementaires introduites par le règlement (UE) 2019/1383 non prises en compte dans les CS-STAN ne sont pas des motifs de non-conformité. (Ex : lire M.L.A.801 au lieu de M.A.801)</i>		
^{10.} Date d'intégration de la (des) SC ou de la (des) SR : <i>Date of SC/SR embodiment :</i>	^{11.} Identification et signature de la personne responsable de l'intégration de la (des) SC ou de la SR <i>Identification data and signature of the person responsible for the embodiment</i>	
^{12.} Signature du propriétaire de l'aéronef. Cette signature atteste que toute la documentation pertinente a été transmise par l'émetteur de ce formulaire à destination du propriétaire de l'aéronef ou au CAMO en charge de l'aéronef, et que par conséquent, ce dernier est informé de tous les impacts ou limitations potentiels sur les opérations, ou bien de toutes les exigences complémentaires pour le maintien de la navigabilité, pouvant s'appliquer à l'aéronef suite à l'intégration de la (des) SC ou de la SR. <i>Signature of the aircraft owner. This signature attests that all relevant documentation is handed over from the issuer of this form to the aircraft owner, and therefore, the latter becomes aware of any impact or limitations on operations or additional continuing airworthiness requirements which may apply to the aircraft due to the embodiment of the change/repair.</i>		

Nota : Le présent document est une traduction de courtoisie de l'AMC1 ML.A. 801. La version anglaise publiée par l'EASA reste la version de référence.

Formulaire 123 Version 00

Notes :

La version originale de ce formulaire est conservée par la personne physique ou morale responsable de l'intégration de la (des) SC ou de la SR. Le propriétaire de l'aéronef ou à l'organisme de gestion du maintien de navigabilité agréé en charge de l'aéronef doit conserver une copie de ce formulaire.

Le propriétaire de l'aéronef ou l'organisme de gestion du maintien de navigabilité agréé en charge de l'aéronef doit recevoir un exemplaire des documents référencés dans les cases 5 et 7, ainsi que de ceux repérés par un astérisque « * » dans la case 6.

Les « paragraphes concernés » évoqués dans les cases 9a et 9b désignent les paragraphes applicables de la « Sous-partie A – Généralités » des CS-STAN, ainsi que les paragraphes relatifs à la (aux) SC ou à la SR cités dans la case 2.

Pour la case 12, si le propriétaire de l'aéronef a signé un contrat de gestion conforme à l'appendices I de la Partie-ML, il est possible que le représentant de l'organisme de gestion du maintien de navigabilité agréé signe la case 12 et fournisse au propriétaire toutes les informations pertinentes avant le prochain vol.

Instructions pour renseigner le formulaire :

Rédiger en français ou en anglais pour les aéronefs immatriculés dans un autre Etat membre.

Case	Instructions
1	Identifier la (les) SC ou la SR par le biais d'un numéro unique, et citer ce numéro dans le livret aéronef.
2	Spécifier le chapitre applicable des CS-STAN de l'EASA, en mentionnant le numéro de révision (ex. : CS-SCxxxy ou CS-SRxxxy) et le titre. Rédiger également une brève description.
3	Identifier l'immatriculation, le modèle et le numéro de série de l'aéronef.
4	Lister les numéros de série et identification des pièces installées. Faire référence si nécessaire à un document annexe.
5	Identifier les manuels de l'aéronef impactés
6	Faire référence à la documentation développée dans le cadre de la (des) SC ou de la SR et de son intégration, en incluant les données de conceptions exigées par les CS-STAN : définition de la conception, documents attestant de la conformité avec les spécifications de certification, ou bien tout résultat d'essai, etc. Les références aux documents doivent mentionner leur numéro de révision/date d'édition.
7	Identifier les instructions pour le maintien de la navigabilité qui doivent être prises en compte pour la revue du programme d'entretien de l'aéronef.
8	Case à renseigner si nécessaire par l'installateur.
11	Spécifier le nom complet de la personne (physique ou morale) et la référence du certificat d'agrément ou, pour un personnel de certification indépendant, de la licence utilisée pour émettre la remise en service de l'aéronef.
9a, 9b,	<u>Des références réglementaires introduites par le règlement (UE) 2019/1383, non prises en compte dans les CS-STAN, ne sont pas des motifs de non-conformité. (Ex : lire ML.A.801 au lieu de M.A.801 dans les CS-STAN)</u>
10 et 12	Cases ne nécessitant pas d'explications complémentaires.

Modalités pratiques de mise en œuvre du CS-STAN (AMC M.A. 801)

Le présent document décrit les conditions :

- d'intégration d'une modification standard (appelé SC dans la suite du texte) ou d'une réparation standard (appelé SR dans la suite du texte) telle que décrite dans le CS-STAN,
- de délivrance du certificat d'approbation pour remise en service aéronef après intégration d'une SC/SR

1. Remise en service et personnes éligibles

Seules les personnes physiques ou morales habilitées à remettre en service un aéronef après une opération de maintenance, effectuée conformément à la Partie-ML ou la Partie-145¹, peuvent être considérées comme installateurs éligibles, responsables de l'intégration d'une SC/SR, dans le respect de toutes les exigences applicables.

- Pour les aéronefs pour lesquels il n'existe pas de licence Partie-66², la remise en service d'un aéronef après intégration d'une SC/SR n'est possible que pour les détenteurs d'une licence nationale valide, émise dans un Etat membre, et en respectant les conditions suivantes :
 - Si le détenteur de la licence nationale travaille au sein d'un organisme de maintenance agréé (AMO), la remise en service est valide, quel que soit l'Etat membre d'immatriculation de l'aéronef.
 - Si le détenteur titulaire de la licence nationale travaille en tant que personnel de certification indépendant (c'est-à-dire ne travaillant pas au sein d'un AMO), la remise en service n'est valide que pour un aéronef enregistré dans l'Etat membre ayant délivré la licence nationale.

Selon sa nature, pour certaines SC/SR, la spécification de certification CS-STAN peut limiter la délivrance de la remise en service à un nombre réduit de personnes.

Comme la conception d'une SC/SR ne nécessite pas d'agrément spécifique, la personne physique ou morale qui prononce la remise en service de l'aéronef après l'intégration de la SC/SR assume la responsabilité du respect de toutes les spécifications de certification applicables dans le cadre des CS-STAN, tout en assurant la conformité à la Partie ML et/ou la Partie 145, et sans être en conflit avec les données des détenteurs du certificat de type (TC).

Cette responsabilité porte sur :

- l'adéquation de la conception,
- la sélection/fabrication de pièces adaptées et leur bonne identification,

¹ Annexe II au Règlement (UE) de la Commission Européenne N° 1321/2014 du 26 novembre 2014, relative au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques et à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 362, 17.12.2014, p. 1).

² Annexe III au Règlement (UE) de la Commission Européenne N° 1321/2014 du 26 novembre 2014, relative au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques et à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 362, 17.12.2014, p. 1).

- la documentation de la SC/SR,
- la création ou la modification des manuels et des instructions de l'aéronef, le cas échéant,
- l'intégration de la SC/SR,
- la remise en service de l'aéronef,
- et l'archivage des documents.

2. Pièces et équipements installés dans le cadre d'une SC/SR

La conception des pièces et des équipements utilisés pour une SC/SR est considérée comme faisant partie intégrante de la SC/SR, et ne nécessite à ce titre aucune approbation de conception spécifique.

Cependant, il est possible que pour une SC particulière, ces spécifications de certification exigent d'utiliser des pièces et des équipements conformes à une norme technique précise. Dans ce cas, si les pièces et équipements doivent être des articles ETSO, des articles reconnus comme équivalents, par le biais d'accords de sécurité internationaux ou par la loi du grand père en accord avec le règlement européen N°748/2012, sont également acceptables.

Une SC/SR ne doit normalement pas contenir de pièces de conception spécifique devant être fabriquées par un organisme de production agréé, conformément à la Partie-21³ (POA). Cependant, dans le cas où la SC/SR contiendrait une telle pièce, elle devrait être fabriquée par un organisme de production agréé (POA), et fournie avec une EASA Form 1. Une disposition conforme au 21.A.122 (b) n'est pas applicable.

L'éligibilité pour installation de pièces et d'équipements dans le cadre d'une SC/SR est soumise au respect des exigences associées de la Partie-21, de la Partie-ML et de la Partie-145 ; la situation dépendant de plus, de l'aéronef sur lequel la SC/SR doit être intégrée et de qui est l'installateur.

La Partie-21 et la Partie-ML exigent la production d'une EASA Form 1, tandis que des règles moins restrictives peuvent, par exemple, s'appliquer pour les pièces destinées à des aéronefs ELA1 et ELA2 (ex. : 21.A.307) et pour les pièces destinées à des planeurs (ex. : AMC 21.A.303 des « AMC et GM de la Partie-21⁴ »).

Par ailleurs, la réglementation contient des clauses (M.A.603(c), CAO.A.020(c) et 145.A.42(c)) autorisant les organismes de maintenance à produire certaines pièces devant être installées sur l'aéronef, dans le cadre de leurs activités de maintenance.

3. Identification des pièces et des équipements

Les pièces modifiées ou installées lors de l'intégration d'une SC/SR doivent recevoir un marquage permanent, conformément à la sous-partie Q de la Partie-21.

³ Annexe au Règlement (UE) de la Commission Européenne N° 748/2012 du 3 août 2012, établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production, et remplaçant le Règlement (UE) de la Commission Européenne N 1702/2003 (JO L 243, 27.9.2003, p.6).

⁴ Acceptable Means of Compliance and Guidance Material (Moyens acceptables de conformité et Guides) pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits; pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production.

4. Documentation de la SC/SR et déclaration de la conformité avec les spécifications de certification

Conformément à la Partie-ML ou la Partie-145 (ex. : AMC1 ML.A.801 et 145.A.50(b)), la personne physique ou morale responsable de l'intégration d'une SC/SR doit compiler tous les détails relatifs au travail réalisé.

Dans le cas d'une SC/SR, cela inclut, le cas échéant, en fonction de la complexité de la SC/SR, un dossier technique comportant :

- des schémas,
- une liste des pièces et des équipements utilisés pour la SC/SR,
- l'analyse des résultats des essais effectués,
- toute autre preuve recevable permettant d'attester la conformité de la conception aux spécifications de certification applicables dans le cadre des CS-STAN,
- une déclaration de conformité et les amendements :
 - o aux manuels de l'aéronef,
 - o aux instructions pour le maintien de la navigabilité,
 - o aux autres documents jugés nécessaires, tels que la liste des pièces de l'aéronef, les schémas de câblage, etc.

Une EASA Form 123 doit être établie afin de documenter la préparation et l'intégration de la SC/SR.

Le livret aéronef doit contenir une entrée faisant référence à l'EASA Form 123.

L'EASA Form 123 ainsi que la remise en service de l'aéronef, requise après intégration de la SC/SR, doivent être signées par la même personne.

L'EASA Form 123 et tous les documents qui y sont répertoriés doivent respecter les principes élémentaires permettant d'assurer que la documentation est sous contrôle, par exemple, mentionner le numéro de référence des documents, leur date d'émission, leurs numéros de révision, le nom des personnes ayant préparé/publié le document, etc.

5. Archivage

Les documents générés lors de l'intégration de la SC/SR doivent être conservés conformément aux exigences de la Partie-ML ou de la Partie-145 et du CS-STAN par la personne physique ou morale responsable de la libération des travaux (voir paragraphe 1. ci-dessus).

Par ailleurs, le ML.A.305 exige que le propriétaire de l'aéronef ou l'organisme agréé de gestion du maintien de navigabilité, (si un contrat de gestion conforme au ML.A.201 (e) existe) tienne à jour le statut des modifications/réparations intégrées sur l'aéronef, afin de contrôler sa configuration et de gérer le maintien de sa navigabilité.

En ce qui concerne les SC/SR, les informations fournies au propriétaire ou à l'organisme peuvent être listées dans l'EASA Form 123 et doivent comprendre, le cas échéant, une copie de toutes les modifications du manuel de l'aéronef et/ou des instructions pour le maintien de la navigabilité.

Toutes ces informations doivent normalement être consultées lors de l'examen de navigabilité de l'aéronef, et par conséquent, un système clair d'enregistrement de l'intégration des SC/SR, assurant également une bonne traçabilité, sera un élément très utile lors des inspections ultérieures de l'aéronef.

6. Instructions pour le maintien de la navigabilité

Comme stipulé dans le ML.A.302, le propriétaire de l'aéronef ou l'organisme de gestion du maintien de navigabilité agréé doit évaluer si les modifications apportées aux instructions pour le maintien de la navigabilité de l'aéronef exigent de modifier le programme d'entretien de l'aéronef et d'obtenir son approbation.

7. Intégration de plusieurs SC

L'intégration d'au moins deux SC associées, décrites dans la sous-partie B des CS-STAN, sous la forme d'une seule et même modification (en utilisant une seule EASA Form 123) est autorisée sous réserve de réunir les références adéquates et les documents associés à l'ensemble des SC intégrées.

Des restrictions et des limitations peuvent s'appliquer sur les deux (ou plus) SC.

Il est autorisé de délivrer une seule remise en service de l'aéronef contenant les informations adéquates de traçabilité pour l'ensemble des SC intégrées.