



**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

ÉVOLUTIONS RELATIVES AUX VOLS DE CONTRÔLE DE MAINTENANCE (MAINTENANCE CHECK FLIGHT – MCF)

BULLETIN D'INFORMATION DSAC 2021-02, Edition 0, version 1

SOMMAIRE :

1. OBJET	2
2. ABRÉVIATIONS	2
3. APPLICABILITÉ	2
4. RÉFÉRENCES	3
5. RÉVISION	3
6. CONTEXTE	3
7. EXIGENCES APPLICABLES AUX VOLS « MCF »	4
8. PRISE EN COMPTE DES NOUVELLES EXIGENCES - DÉROGATION	4

1. OBJET

Le présent Bulletin d'Information (BI) fait suite à l'entrée en vigueur le 25 septembre 2019 du règlement (UE) 2019/1384 modifiant notamment le règlement (UE) n°965/2012 (AIROPS), et au groupe de travail réunissant OSAC, la DSAC et l'industrie au cours de l'année 2020. Il traite des évolutions relatives aux vols de contrôle de maintenance (Maintenance Check Flight – MCF) qui désormais sont considérés comme une exploitation spécialisée au sens du règlement (UE) n°965/2012.

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

Edition et version	Date	Modifications
Ed 0 v0	09 mars 2021	Création
Ed 0 v1	24 juin 2022	Précisions sur la prise en compte des nouvelles exigences et dérogations associées, actualisation de l'adresse mail de demande.

2. ABRÉVIATIONS

ATO :	Ecole de pilotage
BI :	Bulletin d'Information
CAT :	Transport aérien commercial
EASA :	European Union Aviation Safety Agency / Agence de l'Union Européenne de la Sécurité Aérienne
MCF :	Maintenance Check Flight / Vol de contrôle de maintenance
NCC :	Exploitation non commerciale avec des aéronefs motorisés complexes.
SPO :	Exploitation spécialisée.
CMPA :	Complex Motor-Powered Aircraft / Aéronef motorisé complexe :

Un avion:

- ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5700Kg, 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 certifié :

- pour une masse maximale au décollage supérieure à 3175Kg, 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.

3. APPLICABILITÉ

Le présent BI s'applique aux sociétés, associations ou personnes physiques qui réalisent des vols « MCF ».

4. RÉFÉRENCES

- Règlement (UE) 2019/1384, modifiant les règlements (UE) n°965/2012 et (UE) n°1321/2014 en ce qui concerne l'utilisation d'un aéronef figurant sur un certificat de transporteur aérien pour des exploitations non commerciales et des exploitations spécialisées, l'établissement d'exigences opérationnelles relatives à l'exécution des vols de contrôle de maintenance, l'établissement de règles relatives aux exploitations non commerciales avec un équipage de cabine réduit à bord et l'introduction de mises à jour éditoriales concernant les exigences relatives aux opérations aériennes.
- Règlement (UE) 2018/1139 du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n°2111/2005, (CE) n°1008/2008, (UE) n°996/2010, (UE) n°376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n°552/2004 et (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n°3922/91 du Conseil.
- 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.

5. RÉVISION

Sans objet.

6. CONTEXTE

Le 25 septembre 2019 est entré en vigueur le règlement (UE) 2019/1384 modifiant notamment le règlement (UE) n°965/2012 dit AROPS.

Cette modification réglementaire concerne notamment les vols de contrôle de maintenance (Maintenance Check Flights – MCF) qui sont désormais considérés comme des opérations spécialisées (voir §7 de l'article 2 de l'AROPS).

Ainsi, chaque société, association ou personne physique réalisant des vols « MCF » est donc, au sens de l'AROPS, un exploitant réalisant des opérations spécialisées. C'est le cas par exemple d'un atelier de maintenance effectuant un vol de contrôle pour le compte d'un propriétaire.

La mise en conformité avec ces nouvelles exigences peut présenter des difficultés, en particulier pour les sociétés/associations/personnes réalisant des vols MCF commerciaux et n'étant pas par ailleurs détenteurs d'un certificat de transporteur aérien ou opérateur déclaré SPO ou NCC.

En conséquence, dès la fin de l'année 2019, la DSAC a délivré des dérogations de courte durée (conformément à l'article 71.1 du règlement (UE) 2018/1139) à certains exploitants, afin de permettre temporairement à ces derniers de continuer leur activité.

En parallèle, un groupe de travail a été mis en place, réunissant OSAC, DSAC et les usagers, dans le but de définir une solution pérenne. Ce groupe de travail a abouti à la notification à l'EASA de deux dérogations de plus longue durée (conformément à l'article 71.2 du règlement (UE) 2018/1139).

7. EXIGENCES APPLICABLES AUX VOLS « MCF »

L'article 5 de l'AIROPS décrit les exigences auxquelles doivent se soumettre les exploitants réalisant des opérations spécialisées, notamment des vols « MCF » :

- Les exploitants d'avions et d'hélicoptères réalisant des opérations spécialisées commerciales doivent se conformer aux annexes III et VIII (Partie-ORO et Partie-SPO).
- Les exploitants réalisant des opérations spécialisées non commerciales avec des avions et/ou des hélicoptères CMPA doivent se conformer aux annexes III et VIII (Part-ORO et Part-SPO).
- Les exploitants réalisant des opérations spécialisées non commerciales avec des avions et/ou des hélicoptères non-CMPA doivent se conformer à l'annexe VII (Part-NCO).

Conformément au point (1d) de l'article 2 de l'AIROPS, une « exploitation commerciale » est définie comme suit : toute exploitation d'un aéronef, contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, qui est à la disposition du public ou, lorsqu'elle n'est pas mise à la disposition du public, qui est exercée en vertu d'un contrat conclu entre un exploitant et un client, et dans le cadre duquel ce dernier n'exerce aucun contrôle sur l'exploitant.

La Partie-ORO décrit les exigences organisationnelles applicables aux exploitants. Ces exigences incluent notamment :

- la déclaration des opérations SPO,
- la mise en place d'un système de gestion,
- l'approbation d'une MEL par l'autorité,
- la formation initiale et récurrente des équipages de conduite,
- et le développement d'un manuel d'exploitation.

Par ailleurs, le règlement (UE) N°1321/2014 modifié impose à tout aéronef dont l'exploitation est commerciale d'être géré par un organisme de gestion du maintien de la navigabilité approuvé.

Le guide « Exploitation spécialisées / Partie-SPO » disponible sur le site [ecologie.gouv.fr](https://www.ecologie.gouv.fr)¹ fournit de plus amples informations sur les opérations spécialisées (SPO).

La Partie-SPO et la Partie-NCO décrivent les exigences techniques liées aux opérations associées, et en particulier les règles spécifiques aux vols « MCF » respectivement dans les parties SPO.SPEC.MCF et NCO.SPEC.MCF.

NB : Les opérations spécialisées commerciales ne peuvent être réalisées que par des pilotes détenant une licence de pilote commercial.

8. PRISE EN COMPTE DES NOUVELLES EXIGENCES - DÉROGATION

La mise en conformité immédiate avec les nouvelles exigences présente des difficultés de deux types :

- Impossibilité logistique ou technique.
- Incohérence avec la nature des organismes visés.

En conséquence, la DSAC a émis, en coordination avec l'EASA, deux dérogations à long terme (conformément à l'article 71.2 du règlement (UE) 2018/1139) distinctes :

- Une dérogation pour les organismes qui ne sont pas par ailleurs SPO, NCC, CAT ou ATO et qui réalisent des vols « MCF » avec des aéronefs dont l'exploitation relève de l'Annexe VII (NCO) du règlement (UE) n°965/2012 (c'est-à-dire aéronefs non-CMPA et avions bi-turbopropulseurs de moins de 5,7t).
- Une dérogation pour les organismes qui sont par ailleurs SPO, NCC, CAT ou ATO.

¹ Lien vers le guide « Exploitation spécialisées / Partie-SPO » : https://www.ecologie.gouv.fr/guides-exploitants-daeronefs#scroll-nav_10

Ces dérogations permettront de différer jusqu'au 31 mai 2023 ou l'arrivée d'un règlement modificatif la mise en conformité avec certaines exigences.

Pour les sociétés/associations/personnes qui ne sont pas par ailleurs SPO, NCC, CAT ou ATO, la dérogation prévoit notamment de ne pas appliquer les exigences de la Partie-ORO.

L'obtention de cette dérogation n'exempte pas les bénéficiaires de se mettre en conformité avec les exigences de la Partie-SPO.

Dans le cas où l'exploitant demandeur serait affilié, par exemple au sein du même groupe sans avoir toutefois la même raison sociale, à un autre exploitant qui serait SPO, NCC, CAT ou ATO, il ne pourra être éligible à cette dérogation que s'il est en mesure de démontrer, de manière factuelle, qu'il n'est pas en capacité de se conformer aux exigences de la Part-ORO dans un délai raisonnable en s'appuyant notamment sur les compétences ou en ayant recours à une partie des ressources de cet exploitant.

Un exploitant qui n'est pas par ailleurs SPO, NCC, CAT ou ATO et ayant besoin de cette dérogation notifiera l'échelon central de la DSAC par email à dsac-no-oh-bf@aviation-civile.gouv.fr avec en copie l'inspecteur OSAC en charge de la surveillance de son agrément le cas échéant, avant la réalisation de son prochain vol « MCF » commercial.

Il fournira les informations suivantes :

- Nom de la société / association / personne physique,
- le cas échéant son numéro d'agrément ou de licence de mécanicien,
- les types d'aéronef concernés,
- toute information additionnelle qu'il jugerait utile, et,
- le cas échéant, l'argumentaire attendu ci-dessus pour les exploitants faisant partie de groupes.

Un exploitant qui est par ailleurs SPO, NCC, CAT ou ATO fera parvenir sa demande de dérogation via la plateforme METEOR.

Après examen de la demande, l'échelon central de la DSAC autorisera l'exploitant à bénéficier de la dérogation, ou motivera la raison du refus d'accorder la dérogation.

La liste des exploitants autorisés à bénéficier des dérogations sera communiquée à l'EASA.