



**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 L'ARRETE DU 8 JUILLET 2024,
PREMIERE BRIQUE DE L'ARRETE DIT « 1321-FR »**

BULLETIN D'INFORMATION DSAC 2024-04, Edition 0, version 0

SOMMAIRE :

1. OBJET	2
2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS	2
2.1. Abréviations	2
2.2. Définitions	2
3. DOMAINE D'APPLICATION	4
4. RÉFÉRENCES	4
5. GÉNÉRALITÉS	4
6. ACTIONS POUR LES PROPRIÉTAIRES	6
7. ACTIONS POUR LES ORGANISMES	7
8. DOCUMENTATION PUBLIQUE	8

1. OBJET

Le présent Bulletin d'Information (BI) a pour objet de communiquer les informations essentielles à la mise en œuvre de l'arrêté du 8 juillet 2024 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs civils immatriculés en France, exclus du champ de compétence de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et des produits, pièces et équipements aéronautiques destinés à y être installés, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

Ce dernier entre en vigueur le 1^{er} octobre 2024.

Cet arrêté concerne à ce jour les aéronefs exclus du champ de compétence de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) et qui répond aux deux conditions suivantes :

- L'aéronef est autre que léger ou son exploitation nécessite un certificat de transporteur aérien (CTA) ;
- L'aéronef dispose d'un certificat de navigabilité (CDN), d'un certificat de navigabilité spécial (CDNS), ou d'un certificat de navigabilité spécial restreint (CNSR) tels que définis dans l'arrêté du 21 décembre 2021 susvisé.

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

Edition et Date version		Modifications
Ed 0 v0	18 septembre 2024	Création

2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS

2.1. Abréviations

BI :	Bulletin d'information ;
CAE-FR :	Manuel des spécifications de l'organisme agréé conformément à la Partie CAO-FR de l'Arrêté du 8 juillet 2024 ;
CAME-FR :	Manuel des spécifications de l'organisme agréé conformément à la Partie CAMO-FR de l'Arrêté du 8 juillet 2024 ;
MOE-FR :	Manuel des spécifications de l'organisme agréé conformément à la Partie 145-FR de l'Arrêté du 8 juillet 2024 ;
CEN:	Certificat d'Examen de Navigabilité ;
AESA :	Agence de l'Union Européenne pour la Sécurité Aérienne ;
CTA :	Certificat de transporteur aérien nécessaire à la réalisation d'activités de transport aérien public prévues par le troisième alinéa de l'article L. 6221-1 du code des transports ;

2.2. Définitions

Exploitation commerciale : Exploitation d'un aéronef contre rémunération ou à tout autre titre onéreux.

Maintenance : tâche ou combinaison de tâches comprenant révision, réparation, inspection, remplacement, modification ou correction de défektivité d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef, à l'exception de la visite prévol.

Maintien de la navigabilité : ensemble des processus destinés à veiller à ce qu'à tout moment de sa vie utile, l'aéronef respecte les exigences de navigabilité en vigueur et est en état d'être exploité de manière sûre.

Aéronef léger : désigne :

- Un avion autre que motorisé complexe ayant une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 2 730 kg ;
- Un hélicoptère autre que motorisé complexe ayant une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 1200 Kg, certifié pour transporter quatre personnes au maximum ;
- Un aéronef ELA2.

Aéronef motorisé complexe : désigne :

- Un avion qui répond à l'un des critères suivants :
 - Il a une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg, ou
 - Il est certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf, ou
 - Il est certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
 - Il est équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur ;
- Un hélicoptère qui répond à l'un des critères suivants :
 - Il est certifié pour une masse maximale au décollage supérieure à 3 175 kg, ou
 - Il est certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf, ou
 - Il est certifié pour une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes ;
- Un aéronef à rotors basculants.

Aéronef ELA1 : désigne :

- 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.

Aéronef ELA2 : désigne :

- 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 dont la MTOM est inférieure ou égale à 600 kg.

Note : Les définitions des catégories d'aéronef restent les mêmes que celles du système AESA.

3. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent BI s'applique à l'ensemble des acteurs :

- Propriétaires/locataires/exploitants d'aéronefs couverts par le §1 « Objet »,
- Personnel effectuant des tâches de maintenance sur des aéronefs couverts par le §1 « Objet »,
- Organismes détenteur d'un agrément délivré par la France effectuant des tâches de maintenance ou de maintien de la navigabilité sur des aéronefs couverts par le §1 « Objet ».

4. RÉFÉRENCES

- Arrêté du 8 juillet 2024 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs civils immatriculés en France, exclus du champ de compétence de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et des produits, pièces et équipements aéronautiques destinés à y être installés, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.
- Arrêté du 21 décembre 2021 relatif aux documents de navigabilité des aéronefs.
- Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 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 (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018, modifié, concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.

5. GÉNÉRALITÉS

L'arrêté du 8 juillet 2024 introduit des nouvelles conditions de maintenance et de gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs couverts par le §1 « Objet », jusqu'à présent régis par les exigences de l'arrêté du 24 juillet 1991. Les principaux objectifs de cet arrêté sont :

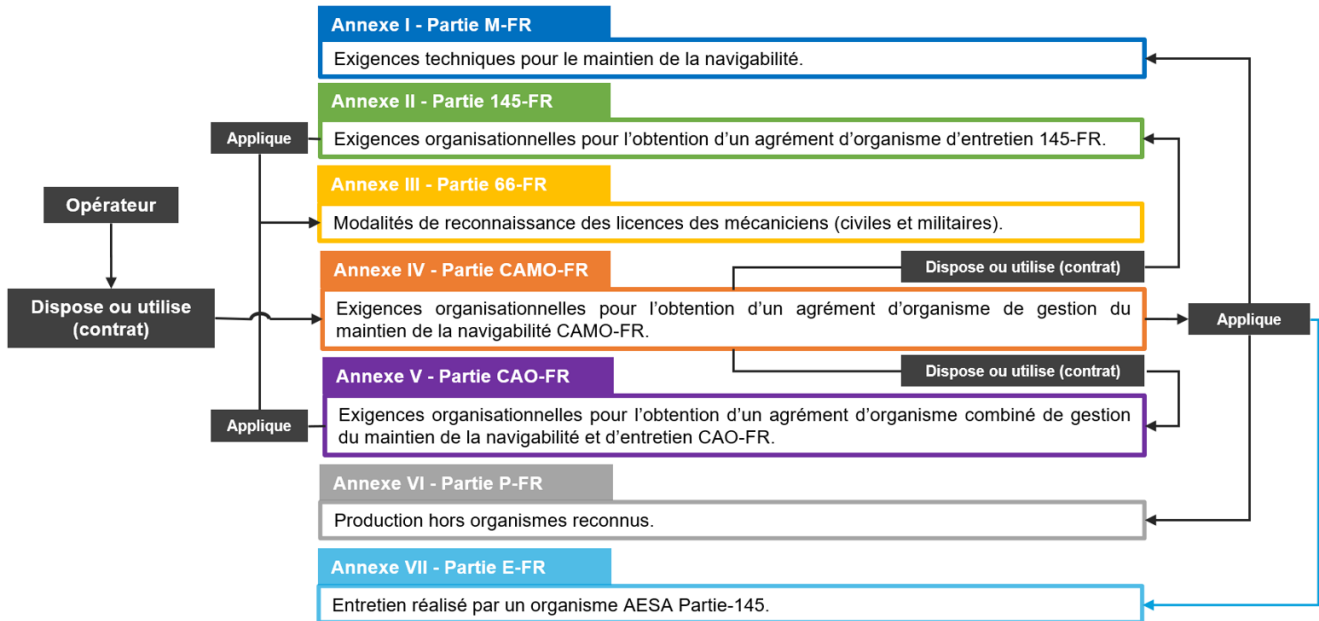
- La mise en œuvre d'une réglementation adaptée et plus proche des principes du règlement (UE) n° 1321/2014 pour certains aéronefs qui ne relèvent pas du règlement (UE) 2018/1139.
- La création des organismes agréés Parties CAMO-FR, 145-FR et CAO-FR ayant des privilèges sur les aéronefs couverts par le §1 « Objet », sans qu'il ne soit nécessaire de détenir un agrément AESA équivalent (comme cela est le cas pour les agréments dits « prime » aujourd'hui).
- L'adoption de d'exigences techniques révisées et harmonisées avec les exigences équivalentes de l'AESA pour les aéronefs couverts par le §1 « Objet ».

La structure de l'arrêté comprend une partie « généralités » et sept annexes :

- Généralités : série d'articles permettant de définir le champ d'application, de donner des définitions, les modalités de surveillance, les mesures transitoires, etc.
- Annexe I Partie M-FR : exigences techniques relatives à la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs concernés par ce BI (et des éléments d'aéronef destinés à y être installés).
- Annexe II Partie 145-FR : exigences organisationnelles relatives à la délivrance et au maintien d'un agrément d'organisme d'entretien Partie 145-FR.
- Annexe III Partie HA-FR : exigences techniques applicables aux personnels chargés de certifier la maintenance sur un aéronef concernés par ce BI et sur tout élément destiné à y être installé.
- Annexe IV Partie CAMO-FR : conditions de délivrance ou de maintien des agréments des organismes pour la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs concernés par ce BI.
- Annexe V Partie CAO-FR : Conditions de délivrance ou de maintien des agréments des organismes combinés pour la maintenance et la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs concernés par ce BI.

- Annexe VI Partie P-FR : dispositions spécifiques permettant, dans certains cas, l'acceptation de pièces et équipements neufs produits par un ou plusieurs organismes de production qui ne disposent pas d'un agrément de production permettant la délivrance d'un document libératoire automatiquement reconnu. Bien qu'utilisables pour tous les aéronefs concernés par le projet d'arrêté, ces dispositions sont principalement destinées aux aéronefs ex-militaires.
- Annexe VII Partie E-FR : dispositions spécifiques permettant de reconnaître tout ou partie de l'entretien réalisé par un organisme de maintenance agréé conformément à l'annexe II (partie 145) du règlement (UE) n° 1321/2014.

La figure ci-après illustre l'articulation des différentes annexes listées ci-dessus dans le cas d'un opérateur qui exploite des aéronefs à des fins commerciales :

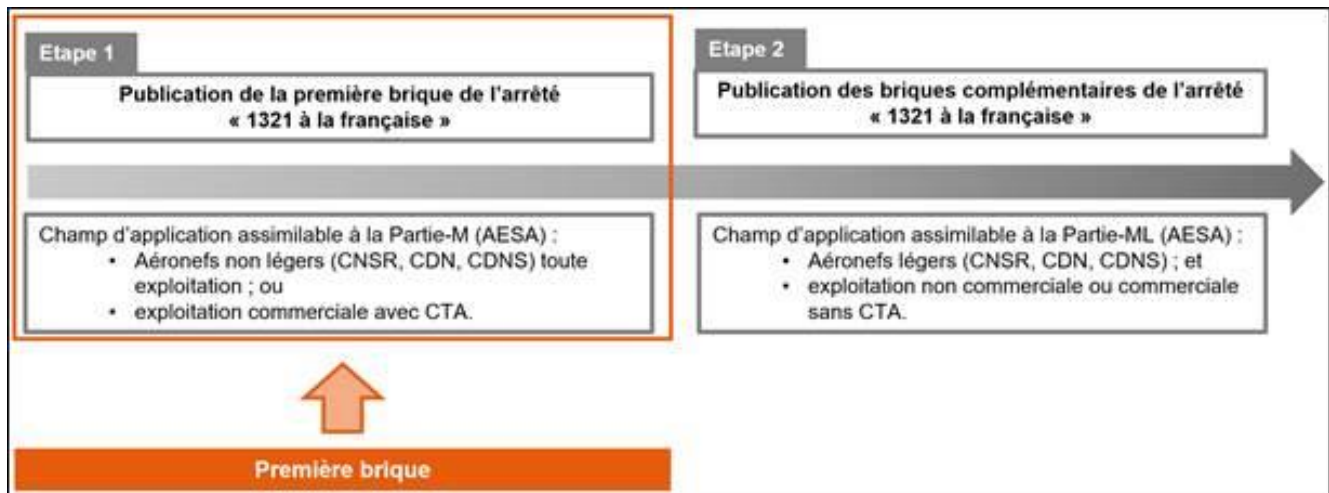


Le tableau ci-dessous donne une synthèse de l'applicabilité des différentes annexes qui composent la structure décrite ci-dessus en fonction de la catégorie de l'aéronef et du type d'exploitation :

		Catégories d'aéronefs		
		Légers	Autres que motorisés complexes et non légers	Motorisés complexes
Type d'exploitation	Non commerciale	Etape/brique n°2	Technique : Partie M-FR. M.FR.201(i) Navigabilité : Partie CA(M)O-FR ou propriétaire. Entretien : Partie 145-FR et/ou Partie CAO-FR et/ou indépendant. AESA Partie-145 possible si gestion par CAMO-FR.	M.FR.201(f) et (g)
	Commerciale sans CTA		Technique : Partie M-FR. M.FR.201(h) Navigabilité : Partie CA(M)O-FR obligatoire . Entretien : Partie 145-FR et/ou Partie CAO-FR obligatoire , AESA Partie-145 possible si gestion par CAMO-FR.	Technique : Partie M-FR. Navigabilité : Partie CAMO-FR obligatoire . Entretien : Partie 145-FR et/ou AESA Partie-145 obligatoire .
	Commercial avec CTA	Technique : Partie M-FR. Navigabilité : Partie CAMO-FR obligatoire . Entretien : Partie 145-FR et/ou AESA Partie-145 obligatoire .	M.FR.201(e)	

Note :

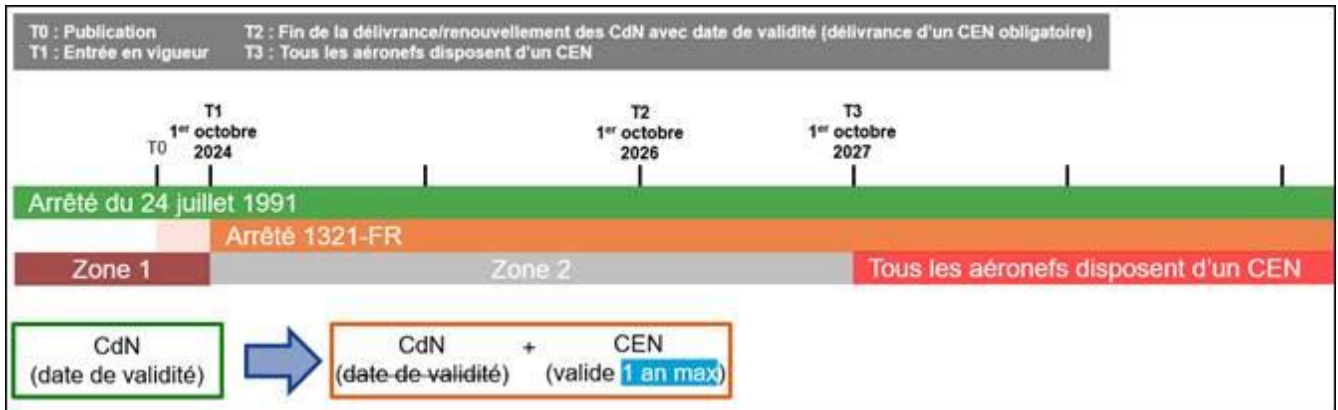
La Partie ML-FR sera introduite lors d'une future étape de publication appelée « brique N°2 ».



6. ACTIONS POUR LES PROPRIÉTAIRES

Dans le système actuel, les aéronefs qui relèvent de l'annexe I au règlement (UE) 2018/1139 ne disposent pas de Certificat d'Examen de Navigabilité (CEN). Leur CDN a une durée de validité variable et nécessite d'être renouvelé à échéance régulière.

L'arrêté du 8 juillet 2024 met en place, pour ces aéronefs qui disposent d'un CDN, un système similaire à celui de l'AESA avec un couple CDN + CEN. Le CDN ne mentionne plus de date de péremption mais sa validité est conditionnée à la validité d'un CEN qui lui, doit être renouvelé régulièrement. Les propriétaires devront obtenir ces nouveaux documents en remplacement du CDN actuel de leur aéronef à partir du 1er octobre 2024. Les modalités de transitions sont les suivantes :



- Les aéronefs restent régis par les dispositions applicables antérieurement au 1^{er} octobre 2024 (date d'entrée en vigueur de l'arrêté) jusqu'à la date de délivrance du premier CEN. C'est la délivrance du premier CEN qui matérialise le passage d'un aéronef donné dans le nouveau régime.
- La bascule dans le système CDN + CEN se fait à la demande du propriétaire de l'aéronef via une demande de CEN sur le site internet d'OSAC (possible indépendamment du renouvellement du CDN). Lors de la délivrance par OSAC des documents CDN + CEN, le dernier CDN (qui porte une date de validité) doit être restitué.
- A compter du 1^{er} octobre 2026, la délivrance ou le renouvellement d'un CDN est obligatoirement accompagné de la délivrance d'un CEN (bascule obligatoire).
- Les CDN délivrés ou renouvelés après le 1^{er} octobre 2024, sans délivrance d'un CEN (zone 2 de l'illustration ci-dessus), ont une validité en années pleines et limitée au 1^{er} octobre 2027. Cela permet d'assurer une transition de tous les aéronefs concernés dans le nouveau régime au plus tard au 1^{er} octobre 2027, sans impacter la durée de validité des CDN déjà émis au moment de l'entrée en vigueur de l'arrêté. Ainsi, les CDN délivrés ou renouvelés antérieurement au 1^{er} octobre 2024 (zone 1), restent valides jusqu'à leur date d'expiration.

Cette approche permet aux propriétaires :

- de basculer dans le nouveau régime uniquement lorsque les organismes à qui ils confient leur aéronef disposent d'un agrément conforme à l'arrêté avec tout de même une contrainte de temps qui implique que tous les aéronefs concernés doivent avoir basculé dans le nouveau régime au plus tard au 1^{er} octobre 2027,
- de maintenir le cycle en cours du CDN (CDN, CDNS, CNSR) valide au moment de la bascule. En effet, les modalités de transition prévoient que le CEN délivré au moment de la bascule ait une validité et soit potentiellement prolongeable afin que le cycle du CDN restitué au moment de la bascule (qui peut être de 3 ans) soit maintenu. Ainsi, la mise en œuvre de ce nouveau régime n'implique pas d'examen de navigabilité supplémentaire pour les usagers,
- de choisir de rester dans le régime actuel ou de passer dans le nouveau régime (y compris pour les nouveaux entrants) pendant la période de transition (du 1^{er} octobre 2024 au 1^{er} octobre 2026).

7. ACTIONS POUR LES ORGANISMES

Les entités qui souhaitent obtenir un agrément conforme à l'arrêté du 8 juillet 2024 peuvent en faire la demande via le site internet OSAC à partir du 1^{er} octobre 2024.

Peuvent également faire une demande d'agrément conforme à l'arrêté du 8 juillet 2024 via le site internet OSAC les organismes qui détiennent :

- un supplément d'agrément délivré conformément à la Directive Maintenance DSAC MAINT_2012/002 (agrément « prime »), ou
- un agrément délivré conformément à l'arrêté du 12 janvier 1993 relatif à l'agrément des unités d'entretien d'aéronefs (UEA/AEA), ou
- un agrément Partie-CAMO, 145 ou CAO conformément au règlement (UE) n° 1321/2014.

L'arrêté ne prévoit pas de système de « grandpérisation ». Ainsi, une instruction initiale doit être réalisée par OSAC. Lors de la délivrance de l'agrément, l'organisme peut rendre son supplément d'agrément « prime » ou son agrément AEA / UEA dans la mesure où les agréments CA(M)O-FR et 145-FR permettent l'octroi des mêmes privilèges (cf. note ci-après).

Il n'existe pas de date limite pour postuler et obtenir un agrément CAMO-FR, 145-FR ou CAO-FR mais il est nécessaire de détenir un tel agrément pour entretenir ou gérer un aéronef qui aurait basculé dans le nouveau régime CDN + CEN.

Note :

Un agrément conforme à l'arrêté du 8 juillet 2024 permet de réaliser toute action de maintenance sur des aéronefs Annexe I restreints qui disposent d'un CDNR, CNRA, CNSK ou CNRAC comme le permet un supplément prime ou un agrément UEA/AEA.

8. DOCUMENTATION PUBLIQUE

Les documents suivants, reprenant les dispositions de l'arrêté du 8 juillet 2024 seront mis à disposition sur le site internet d'OSAC rubrique « Veille et Documentation / Procédures et guides » :

- G-40-05 « Guide général de la Partie M-FR ».
- G-45-05 « Guide de rédaction du manuel des spécifications de l'organisme d'entretien Partie 145-FR (MOE-FR) ».
- G-48-05 « Guide de rédaction du manuel des spécifications de l'organisme agréé Partie CAMO-FR (CAME-FR) ». Publication prévue au 1^{er} octobre 2024.
- G-47-05 « Guide de rédaction du manuel de l'organisme combiné agréé Partie CAO-FR (CAE-FR) ». Publication prévue fin d'année 2024.

Note :

Contrairement aux règlements publiés par l'AESA, les arrêtés français ne disposent pas d'AMC/GM. Les documents publiés par la DSAC et les instructions qu'ils contiennent font foi.