

Remise en service d'un aéronef immatriculé dans un pays tiers après entretien par un organisme détenant un agrément délivré par la France

CONSTAT



Il a été remonté à OSAC **une suspicion de délivrance d'APRS** par un organisme d'entretien français selon les exigences de la Partie-145 du règlement (UE) n°1321/2014 sur un aéronef immatriculé hors Union Européenne.

Ce Flash ne s'applique pas au cas des aéronefs immatriculés dans un pays tiers, lorsqu'un BASA avec ce pays tiers est mis en œuvre.

ANALYSE



Un aéronef immatriculé dans un pays tiers, est exclu du périmètre du règlement basique (UE) 2018/1139 et de fait, du règlement (UE) n°1321/2014. Il est soumis aux seuls règlements de l'autorité d'immatriculation (aussi appelée State of Registry SoR).

Les privilèges d'un organisme agréé « EASA Partie-145 » ne permettent donc pas de délivrer un certificat de remise en service (145.A.50) pour un aéronef non couvert par la Basic Regulation.

La délivrance d'une remise en service suivant le règlement (UE) n°1321/2014 d'un aéronef immatriculé dans un pays tiers constitue un écart aux exigences des points 145.A.75(e) et 145.A.50 du règlement (UE) n°1321/2014.

En cas de constat par l'autorité, l'organisme se verra notifier une non-conformité pouvant entraîner la suspension ou le retrait de son agrément FR.145.xxx.

Note : Cette situation est également vraie vis-à-vis de la part CAO, § CAO.A.065 pour un organisme détenant un agrément délivré par OSAC.

RECOMMANDATIONS



Dans le cas où un organisme d'entretien français réalise de la maintenance sur un aéronef d'un pays tiers, il réalise et certifie les travaux conformément aux règles de maintien de la navigabilité définies par ce pays d'immatriculation. En conséquence, il doit détenir un agrément délivré et surveillé par l'autorité de celui-ci.

Sous certaines conditions, l'autorité du pays tiers peut reconnaître le référentiel EASA. L'organisme d'entretien français peut alors libérer les travaux en référençant la réglementation du pays d'immatriculation qui reconnaît le système EASA (practice 3), et en utilisant la formulation de certification préconisée par cette réglementation du pays d'immatriculation.

La surveillance de ces travaux reste de la responsabilité de l'autorité du pays d'immatriculation.

Bien qu'un organisme d'entretien détienne par ailleurs un agrément FR.145.xxx, OSAC n'exerce aucune surveillance sur les activités d'entretien réalisées sur des aéronefs immatriculés dans un pays tiers.

OSAC vérifiera qu'un organisme agréé FR.145.xxx **ne délivre pas de certification de remise en service au titre de son agrément Partie-145, selon le §145.A.50, pour des aéronefs immatriculés dans un pays tiers.**

En cas de constat par l'autorité, l'organisme se verra notifier une non-conformité pouvant entraîner la suspension ou le retrait de son agrément EASA Partie-145.

Pour vous aider, la **FAQ EASA n°46215** [What practice is accepted by EASA to release maintenance on aircraft not covered by the Basic Regulation ?](https://www.easa.europa.eu/en/faq/46215) est mise à votre disposition sur le site de l'EASA. (<https://www.easa.europa.eu/en/faq/46215>)