



Avis n° 06/2010
de l'Agence européenne de la sécurité aérienne
du 29 novembre 2010

**sur le bien-fondé de modifier le règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission
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**

«Certificats uniques et multiples de remise en service relevant de la Partie 145»

I. Généralités

1. Le présent avis vise à clarifier la position de l'Agence concernant le bien-fondé de modifier le règlement (CE) N° 2042/2003¹ de la Commission relatif à la délivrance de certificats uniques et multiples de remise en service relevant de la Partie 145. Les raisons de cette activité de réglementation sont décrites ci-après.
2. L'avis a été adopté, à la suite de la procédure spécifiée par le Conseil d'administration² de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (l'Agence), conformément aux dispositions de l'article 19 du règlement (CE) n° 216/2008³ (le Règlement de base).
3. Le paragraphe 145.A.50(a) de l'Annexe II du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission stipule: «Un certificat de remise en service doit être délivré par le personnel chargé de la certification dûment habilité, pour le compte de l'organisme, lorsqu'il a été vérifié que tout l'entretien commandé a été correctement effectué par l'organisme conformément aux procédures indiquées au point 145.A.70, en tenant compte de la disponibilité et de l'utilisation de données d'entretien spécifiées au point 145.A.45 et du fait qu'il n'existe pas de défaut de conformité connu pour porter gravement atteinte à la sécurité du vol.»

En outre, le paragraphe 145.A.50(b) stipule: «Un certificat de remise en service doit être délivré avant le vol à l'issue de tout ensemble de travaux d'entretien.»

La formule utilisée au paragraphe 145.A.50(b) peut être interprétée des deux manières suivantes:

- **Interprétation 1:** il doit y avoir un certificat unique de remise en service couvrant toutes les opérations d'entretien effectuées avant le vol [en effet, le paragraphe 145.A.50(b) stipule: «Un certificat de remise en service...»].
 - **Interprétation 2:** Les opérations d'entretien effectuées avant le vol peuvent être subdivisées en autant de travaux de maintenance que souhaité [en effet, le paragraphe 145.A.50(b) stipule: «... à l'issue de **tout** ensemble de travaux d'entretien»], et pour chacun de ces travaux de maintenance est délivré un certificat de remise en service.
4. Cette ambiguïté du règlement a débouché en Europe sur différentes méthodes de remise en service d'un aéronef, incluant notamment des remises en service simples, des remises en

¹ Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission, du 20 novembre 2003, 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 (JO L 315, 28.11.2003, p. 1). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 962/2010 de la Commission, du 26 octobre 2010 (JO L 281, 27.10.2010, p. 78).

² Décision du Conseil d'administration concernant la procédure à appliquer par l'Agence pour l'émission des avis, spécifications de certification et documents d'orientation. CA EASA 08-2007 du 11.06.2007 («Procédure de réglementation»).

³ Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 20 février 2008, concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la Directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO L 79, 19.03.2008, p.1). Règlement tel que modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 (JO L 309, 24.11.2009, p. 51).

service multiples et des variations/combinaisons des deux, chacune ayant ses propres avantages et inconvénients, que l'on pourrait résumer de la manière suivante:

- **Certificat unique de remise en service:** Le certificat de remise en service de l'aéronef est délivré par une seule personne au terme d'une ou plusieurs actions de maintenance, correctement validées par la signature de personnel habilité.
 - Avantages:
 - Le pilote reçoit un certificat unique de remise en service qui lui indique que toutes les opérations d'entretien commandées par l'exploitant ont été effectuées.
 - Si la procédure est correctement mise en œuvre, le certificat devrait assurer que toutes les actions d'entretien ont été correctement coordonnées.
 - Inconvénients:
 - Ce type de document implique que toutes les tâches couvertes par le certificat de remise en service sont incluses dans le domaine d'activité/l'habilitation de la personne qui le signe (et de l'organisme qu'elle représente).
 - La personne en question assume l'entière responsabilité de toutes les actions d'entretien.
 - Très difficile à mettre en œuvre lorsque plusieurs organismes de maintenance sont impliqués dans un ensemble de travaux d'entretien.
 - **Certificats multiples de remise en service:** Plusieurs certificats de remise en service sont délivrés, chacun couvrant certaines tâches d'entretien.
 - Avantages:
 - Chaque organisme et chaque membre du personnel chargé de la certification ne peut assumer la responsabilité que des tâches d'entretien qu'il a effectuées et certifiées.
 - Inconvénients:
 - Le pilote reçoit plusieurs certificats de remise en service, ce qui rend plus difficile la vérification que toutes les opérations d'entretien commandées par l'exploitant ont été effectuées.
 - Ils ne traitent pas clairement des activités de coordination nécessaires entre les différents membres du personnel chargés de la certification ou entre différents organismes.
5. Afin de traiter de ces questions, l'Agence a créé une tâche de réglementation (145.012) et a constitué un groupe de rédaction, composé de représentants des autorités, d'associations de personnel d'entretien aéronautique, de représentants de l'industrie et d'experts de l'EASA.
6. La tâche du groupe était décrite dans les TdR (termes de référence) correspondants, publiés sur le site Internet de l'Agence:
<http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php>.

Ledit document stipulait que:

«En Europe, deux systèmes de remise en service coexistent: les remises en service uniques et les remises en service multiples. Cette situation peut déboucher sur des malentendus, voire des problèmes potentiels en termes de sécurité. C'est pourquoi l'industrie et les autorités aéronautiques nationales ont demandé que ce point soit clarifié afin de ne conserver qu'un seul système, dans la mesure du possible».

7. Toutefois, le travail effectué pendant la tâche 145.012 a permis de conclure qu'il n'était pas raisonnable de ne conserver que l'un des systèmes, car chacun présente ses propres avantages et inconvénients. Il était plus judicieux de créer un système englobant les avantages des deux systèmes tout en offrant une flexibilité à l'exploitant et aux organismes de maintenance. Ce système devrait garantir que toutes les tâches ont été effectuées et correctement coordonnées et l'indiquer clairement au pilote. Il devrait présenter une chaîne claire des responsabilités tout en permettant des pratiques spécifiques telles que l'attestation de réalisation des opérations d'entretien lorsque des défauts sont détectés (p.ex. lors d'inspections par essais non destructifs) ou lorsque l'aéronef est laissé dans un état non autorisé (p.ex. dépose d'un moteur à des fins de stockage).

Complété par du matériel AMC/GM suffisant, ceci devrait garantir davantage d'harmonisation pendant la mise en œuvre et une amélioration de la sécurité.

II. Consultation

8. Le 28 juin 2007, s'appuyant sur les contributions du groupe de rédaction, l'Agence a publié l'avis de proposition de modification (NPA) 2007-09 sur son site Internet, à l'adresse suivante: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
9. À la date butoir du 28 octobre 2007 (incluant une prolongation d'un mois par rapport à la durée initiale de la consultation fixée à 3 mois), l'Agence avait reçu 242 commentaires émanant d'autorités aéronautiques nationales, d'organismes professionnels et d'entreprises privées.
10. Les commentaires reçus par le biais de la consultation externe du NPA témoignaient d'une grande préoccupation de la part des autorités nationales et des parties prenantes quant à la complexité et aux implications du concept proposé dans le NPA.
11. Aux fins de répondre à ces préoccupations, un groupe de révision a été constitué, composé des membres du groupe de travail chargé de la rédaction du NPA plus un expert du département de normalisation (EASA) ainsi que d'un expert de l'industrie représentant l'association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA – European Regional Airlines). L'objectif poursuivi était de préparer le document de réponse aux commentaires (CRD) correspondant.
12. Après avoir passé en revue les commentaires, le groupe de révision a décidé de simplifier considérablement le concept proposé tout en maintenant les objectifs de la tâche. Les changements peuvent être résumés comme suit:
 - a. Le concept proposé dans le NPA, qui était fondé sur la délivrance de trois certificats différents [certificat attestant de l'exécution d'opérations d'entretien (MRC - Maintenance Release Certificate), certificat attestant de l'exécution d'opérations d'entretien en base (BMRC - Base Maintenance Release Certificate) et certificat de remise en service (CRS - Certificate of Release to Service)], a été remplacé par un concept beaucoup plus simple fondé sur la délivrance d'un ou plusieurs certificats de

remise en service et d'un certificat final de remise en service (CRS Final). Plus particulièrement:

1. Certificats de remise en service (CRS):

- Ils étaient délivrés par chaque organisme Partie 145 intervenant dans un ensemble de travaux d'entretien.
- Ils avaient pour objectif de certifier les opérations d'entretien effectuées par ledit organisme et devaient, par conséquent, être délivrés par le personnel chargé de la certification titulaire des catégories de licences ou des qualifications de type/groupe appropriées.
- L'organisme relevant de la sous-partie G (CAMO) de la Partie M pouvait décider s'il préférait utiliser un compte rendu matériel dans lequel chacune des tâches est validée par un certificat ou un compte rendu matériel dans lequel les tâches sont validées puis font l'objet d'un certificat global.
- Ils pouvaient être délivrés, même si des non-conformités étaient constatées (p.ex. une inspection par essais non destructifs effectuée par un organisme de niveau D1, qui détecte des criques), voire dans le cas où l'aéronef était laissé dans un état de non navigabilité (p.ex. l'ordre de travail exige la dépose des moteurs à des fins de stockage) tant que ces faits étaient correctement enregistrés dans le CRS et notifiés au CAMO.

Toutefois, toutes ces non-conformités ou configurations non-autorisées, devaient en fin de compte être rectifiées ou correctement reportées à l'aide du CRS correspondant.

- Les membres du personnel chargés de la certification assumaient l'entière responsabilité des opérations d'entretien et des éléments reportés couverts par le certificat de remise en service qu'ils avaient délivré.

2. Certificat final de remise en service (CRS Final):

- Il était délivré par l'organisme Partie 145 qui avait été désigné à cet effet par le CAMO.
- Il visait à certifier que toutes les activités de maintenance commandées par le CAMO avaient été accomplies ou correctement reportées, et à en informer le pilote. Toutefois, il n'avait pas de rôle de certification des opérations d'entretien effectuées ou des éléments reportés puisque cette fonction était déjà remplie par le CRS correspondant décrit précédemment. C'est la raison pour laquelle, par exemple, du personnel de certification de niveau B1 détenant la qualification de type/groupe appropriée pouvait délivrer un CRS final couvrant des opérations d'entretien en ligne et en base.
- Par conséquent, le personnel chargé de la certification qui délivrait un CRS final s'appuyait totalement sur les CRS délivrés par chaque organisme Partie 145, ainsi que sur la coordination mise en œuvre selon les procédures établies par le CAMO et les termes du contrat établi entre le CAMO et l'organisme Partie 145.

- b. L'attestation de certification contenue dans le CRS et dans le CRS final était identique à celle contenue dans le cadre de la règle actuelle.

- c. Le paragraphe GM 145.A.50 introduit dans le NPA aux fins de mieux décrire le processus de certification et de fournir des exemples de comptes rendus matériels a été supprimé pour les raisons suivantes:
1. Le nouveau système proposé était beaucoup plus simple, ce qui rendait superflu tout besoin d'orientation pour le processus de certification.
 2. Les exemples de comptes rendus matériels sont maintenant repris comme matériel AMC dans la Partie M (responsabilité de l'exploitant), sous le point M.A.306(a) des AMC. En outre, le point 145.A.50 des AMC inclut maintenant des instructions relatives à la manière dont un organisme Partie 145 peut compléter le compte rendu matériel de l'exploitant.
- d. Le concept d'organisme de maintenance primaire (PMO), qui était introduit dans le NPA, a été supprimé. Le point M.A.708(b)7 et le M.A.708(b)7 des AMC insistent plutôt sur le fait que la responsabilité de coordination incombe encore à l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO). Cette question a également été clarifiée au paragraphe M.A.306(a)3 des AMC.
- e. Le paragraphe M.A.306(a) des AMC précisait que, bien que la délivrance d'un certificat final de remise en service par un organisme Partie 145 certifiât que toutes les opérations d'entretien commandées par le CAMO avaient été accomplies ou correctement reportées, cela ne signifiait pas nécessairement que l'aéronef se trouvait dans un état de navigabilité à ce moment. Le CAMO restait responsable de la navigabilité de l'aéronef et de s'assurer que toutes les exigences de maintien de navigabilité avaient été satisfaites avant qu'un vol ait lieu. Tel était l'objectif visé par l'attestation d'entretien exigée au point M.A.306(a)3.
- f. Les changements proposés au point 145.A.55 «Enregistrements des travaux d'entretien» ont été supprimés en raison de la simplification du processus de certification et de la suppression du concept de PMO.
- g. Pour laisser suffisamment de temps aux parties prenantes et autorités compétentes concernées, il est proposé que l'entrée en vigueur ait lieu un an après la parution du nouveau règlement au *Journal officiel de l'Union européenne*.
13. Les changements proposés et les réponses à tous les commentaires reçus au cours de la consultation externe du NPA ont été publiés par l'Agence au CRD 2007-09 du 5 août 2010. Ledit CRD est disponible sur le site Internet de l'Agence:
http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
14. Après la publication du CRD 2007-09, l'Agence a tenu le 30 septembre 2010, à Cologne, un atelier destiné à en expliquer le contenu et à aider les parties prenantes à comprendre la proposition avant de soumettre leurs réactions. Les retours formulés au cours de l'atelier comprenaient les avis suivants:
- Certaines autorités compétentes demandaient la prolongation de la période de réaction au CRD afin de disposer de davantage de temps pour réfléchir aux informations reçues pendant l'atelier. L'Agence a accepté et a prolongé jusqu'au 26 octobre 2010, soit de trois semaines supplémentaires, la période standard de réaction de deux mois.
 - Plusieurs autorités compétentes, organismes de maintenance et associations de compagnies aériennes s'opposaient toujours au concept proposé, principalement en ce qui concerne le système de CRS final, qu'ils percevaient comme étant un transfert des responsabilités de l'exploitant/CAMO à l'organisme Partie 145.

- Il est clairement apparu qu'un travail additionnel s'avérerait nécessaire aux fins de clarifier les responsabilités de l'exploitant/du CAMO. L'Agence a l'intention d'intégrer cette question à des activités de réglementation futures (tâche M.029, dont le début est prévu en 2011).
15. A la suite de la consultation externe du CRD 2007-09, qui s'est terminée le 26 octobre 2010, l'Agence a reçu des retours de:
- Cinq autorités compétentes: Ministère des transports autrichiens, CAA-Danemark, CAA-Pays-Bas, CAA-Suède, CAA-Royaume-Uni.
 - 11 organismes et associations: Aerlyper, l'organisme AEI (Aircraft Engineers International), l'association des techniciens aéronautiques des Pays-Bas (NVL), l'association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), l'association ALAE (Association of Licensed Aircraft Engineers) du Royaume-Uni, Baines Simmons Limited, l'Association internationale des charters aériens (IACA), KLM Engineering & Maintenance, Nayak Aircraft Service NL, le syndicat norvégien des techniciens titulaires d'une licence (NFO) et Transavia.com.
 - 89 personnes privées (dont la plupart sont du personnel d'entretien titulaire d'une licence).

Le détail de ces retours est repris en pièce jointe.

III. Contenu de l'avis de l'Agence

a. Considérations relatives à la politique

16. Le présent avis tient compte, dans la mesure du possible, des suggestions émanant des nombreuses parties prenantes et autorités nationales qui ont participé à la consultation et ont réagi au CRD.
17. À ce stade, l'Agence souhaite noter que les retours reçus de la communauté du personnel d'entretien d'aéronefs et des titulaires de licences d'entretien d'aéronefs (tant au sein d'associations qu'en tant qu'individus) soutenaient clairement la proposition du CRD.
18. Néanmoins, et bien que le nombre de parties prenantes et d'autorités compétentes émettant un retour négatif à la proposition du CRD ait été réduit de manière significative par rapport au NPA, ce retour indique (consulter la pièce jointe au présent avis) que les parties prenantes et autorités compétentes suivantes manifestent toujours un profond désaccord avec la proposition:
 - Autorités compétentes: CAA-Royaume-Uni, CAA-Pays-Bas, CAA-Danemark, CAA-Suède et le ministère des transports autrichiens.
 - Associations de compagnies aériennes: «Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA)» et «Association internationale des charters aériens (IACA)».
 - Compagnies aériennes individuelles: «Transavia.com».
 - Organismes de maintenance: «KLM Engineering & Maintenance» et «Nayak Aircraft Service NL».
 - Organisme de formation/consultance: «Baines & Simmons Limited».
 - Un nombre limité de personnes privées.
19. Ce retour met l'accent sur les préoccupations principales suivantes:
 - La tâche n'apparaît pas tout à fait justifiée du point de vue de la sécurité et ne semble pas nécessaire.
 - L'impact sur l'industrie semble significatif en raison de la nécessité de modifier les procédures et documents ainsi que de dispenser des formations.
 - Certaines responsabilités du CAMO (principalement la fonction de coordination et la délivrance du CRS final) semblent avoir été transférées à l'organisme de maintenance. De surcroît, l'utilité du CRS final est mise en question.
 - Des procédures différentes auraient dû être élaborées pour les opérations d'entretien en ligne et celles en base.
 - La Partie M demande d'être clarifiée davantage, notamment:
 - les responsabilités et les procédures du CAMO ;
 - la délivrance, mise à jour et diffusion de l'«attestation d'entretien» ;

- o les différences entre un CRS, un CRS final est une «attestation d'entretien», ainsi que leur rapport avec le statut d'entretien/l'état de navigabilité de l'aéronef.
20. Contrairement à l'opinion exprimée par certaines parties prenantes et autorités compétentes, l'Agence est d'avis qu'une mesure de réglementation peut être adoptée afin d'améliorer la sécurité, même si aucun accident n'a été enregistré en relation directe avec cette question spécifique. Une mesure de réglementation ne découle pas uniquement d'accidents: elle peut également être initiée lorsque les retours émanant des parties prenantes et des autorités compétentes indiquent des interprétations très différentes des mêmes exigences, et que nombre d'entre elles vont à l'encontre des intentions de l'autorité réglementaire, ce qui est clairement le cas lorsque le règlement est ambigu ou lorsque les documents d'orientation font défaut.
 21. Dans le cas présent, comme indiqué dans les termes de référence, la tâche a été initiée à la demande des parties prenantes et des autorités compétentes. En outre, les commentaires reçus au cours de la phase de consultation du NPA et du CRD, les commentaires collectés pendant l'atelier du 30 septembre 2010 et les discussions qui se sont tenues entre l'Agence et les autorités compétentes pendant les conférences récentes de normalisation, ont indiqué à l'Agence qu'un nombre important de points prêtent à confusion et qu'il existe certains domaines dans lesquels le règlement peut présenter des incohérences, voire des imprécisions en ce qui concerne les responsabilités de la Partie 145 et du CAMO, et la responsabilité prise par le personnel chargé de la certification lorsque l'aéronef est remis en service après des opérations d'entretien.
 22. Par ailleurs, l'Agence a pris connaissance du bulletin AAIB 9/2010 (publié par le département d'enquête des accidents aériens du Royaume-Uni), portant sur un incident grave qui s'est produit le 12 janvier 2009 et qui impliquait un Boeing 737 immatriculé G-EZJK. L'incident s'est produit au terme d'un processus au cours duquel l'exploitant remettait un aéronef qui était en location, et pour lequel l'exploitant et son fournisseur d'entretien en base avaient passé différents contrats avec des tiers pour exécuter et superviser toute activité d'entretien associée sous la forme d'ensembles individuels de travaux. Parmi d'autres recommandations relatives à la sécurité reprises dans ledit bulletin AAIB, la recommandation de sécurité 2010-072 incite l'Agence à revoir les règlements et l'orientation dans l'OPS1, la Partie M et la Partie 145 en vue de garantir que ces textes traitent correctement des accords complexes de sous-traitance d'entretien et opérationnels qui impliquent plusieurs parties. Cela met en outre en exergue le besoin d'évaluer la structure globale d'organisation, les interfaces, les procédures, les rôles, les responsabilités et les qualifications/compétences du personnel clé à tous les niveaux de la sous-traitance.
 23. Cet aspect a renforcé l'avis de l'Agence qu'il y avait et qu'il y a toujours une nécessité de prendre des mesures de réglementation dans ce domaine.
 24. L'Agence considère en outre que toute mesure de réglementation a un impact – qui doit être aussi limité que possible. Le fait que des procédures et des documents doivent être modifiés ou encore que des formations doivent être dispensées est commun à presque tout changement du règlement, mais cet impact devrait être compensé par les avantages qu'apporte la mesure de réglementation.
 25. Par rapport à la présente tâche, l'Agence reste d'avis que le texte proposé au CRD offre les avantages suivants:

- Une ligne claire de responsabilités:
 - Certification des opérations d'entretien (CRS): Chaque organisme Partie 145 certifie son propre travail et en assume la responsabilité au travers de la délivrance du CRS, même dans les cas où le travail est incomplet ou laisse l'aéronef dans un état de non navigabilité. Les responsabilités peuvent être détaillées davantage, de manière à ce que chaque personnel chargé de la certification certifie son propre travail (CRS propre).
 - Certificat final de remise en service de l'aéronef (CRS final) fourni au pilote:
 - uniquement par rapport aux opérations d'entretien commandées par le CAMO;
 - s'appuie sur la certification des opérations d'entretien assurée par le biais du CRS.
 - La responsabilité de la navigabilité de l'aéronef et la définition des procédures de coordination restent de la responsabilité du CAMO.
- La certification des travaux est possible même si des non-conformités sont découvertes (p.ex. une inspection par essais non destructifs effectuée par un organisme de niveau D1, qui révèle des criques) ou même si l'aéronef est laissé dans un état de non navigabilité (p.ex. l'ordre de travail exige la dépose des moteurs à des fins de stockage).
- Le pilote ne reçoit qu'un seul certificat de remise en service (CRS final) qui lui indique que toutes les opérations d'entretien commandées par l'exploitant ont été accomplies.
- S'il est correctement mis en œuvre, le certificat devrait assurer que toutes les actions d'entretien ont été correctement coordonnées.

26. En outre, l'Agence proposait dans le CRD des mesures de transition visant à réduire l'impact sur les parties prenantes et les autorités compétentes.

b. Conclusions

27. L'Agence est par conséquent d'avis qu'une réglementation est nécessaire pour traiter de la question des certificats uniques et multiples de remise en service et que la proposition du CRD atteignait cet objectif. Néanmoins, l'Agence reconnaît également, compte tenu des commentaires reçus, que sa proposition pourrait faire l'objet de quelques améliorations. En outre, la recommandation de sécurité 2010-072 publiée par l'AAIB dans le bulletin 9/2010 indique que cette tâche pourrait s'avérer insuffisante pour traiter certaines des questions. En effet, les responsabilités du CAMO et leur rapport avec la navigabilité de l'aéronef ne sont pas traités dans la proposition. Une clarification est donc nécessaire. Il est toutefois prévu de traiter du point relatif aux responsabilités du CAMO dans la tâche M.029 du programme de réglementation qui doit débiter en 2011. Par conséquent, l'Agence a décidé de fusionner ces deux activités qui sont liées.

28. Par conséquent, l'avis final de l'Agence est le suivant:

- **Clôture de la tâche 145.012 sans proposer aucun changement aux règlements actuels ou au matériel AMC/GM à ce stade.**

- **En adéquation avec la recommandation de sécurité 2010-072 de l'AAIB reprise au bulletin 9/2010, tirer parti du travail effectué pendant la tâche 145.012 et élargir le champ d'application de la tâche M.029 qui doit débiter en 2011 afin de traiter simultanément:**
 - **des responsabilités des CAMO et des organismes relevant de la Partie 145, et**
 - **des procédures d'entretien, de coordination, d'autorisation de remise en service des aéronefs et d'appréciation de la navigabilité.**

IV. Évaluation de l'impact réglementaire

29. Le présent avis ne proposant aucun changement au règlement actuel ou aux AMC/GM, il n'y a aucun impact associé.

Cologne, le 29 novembre 2010

P. GOUDOU
Directeur exécutif

PIÈCE JOINTE: Réactions au CRD 2007-09**Réactions appuyant les modifications proposées:**

- (1) **L'organisme AEI (Aircraft Engineers International), l'association des techniciens aéronautiques des Pays-Bas (NFLT), l'association ALAE (Association of Licensed Aircraft Engineers) du Royaume-Uni, le syndicat norvégien des techniciens titulaires d'une licence (NFO), et 75 personnes privées sur les 89 (dont la plupart sont du personnel d'entretien titulaire d'une licence)** soutiennent le contenu du texte proposé au CRD 2007-09. Parmi les raisons exposées, il y a notamment:
- La proposition lève des ambiguïtés du règlement actuel et favorise l'harmonisation des procédures de certification, ce qui est particulièrement nécessaire en raison de la tendance actuelle d'augmenter les opérations d'entretien effectuées en externalisation et par des tiers.
 - La proposition définit clairement les responsabilités.
 - La proposition n'interfère pas avec les responsabilités de contrôle du CAMO.
 - L'état d'entretien de l'aéronef apparaît clairement à l'équipage de conduite.
 - La proposition augmentera la sécurité.

Réactions demandant des changements mineurs aux modifications proposées:

- (2) **L'association des techniciens aéronautiques des Pays-Bas (NFLT)** a proposé, outre quelques changements mineurs de formulation, les adaptations suivantes:
- de clarifier davantage le texte du paragraphe 145.A.50.B(1) de l'AMC, en précisant que grâce à la délivrance d'un CRS final, l'aéronef sera considéré «prêt à la remise en service» après des opérations d'entretien ;
 - que le personnel de certification qui délivre le CRS final doit s'assurer que toutes les réclamations relatives aux activités de maintenance font l'objet d'une correction ou d'un report par du personnel agréé adéquat et ne pas se contenter de vérifier que le CRS correspondant a été délivré ;
 - de clarifier la signification de la phrase «tout l'entretien commandé a été effectué ou correctement reporté», qui est reprise au paragraphe 145.A.50.(b) ;
 - de clarifier davantage la signification du terme «validé par signature» repris au paragraphe 145.A.65(b)3 de l'AMC.
- (3) **L'organisme AEI (Aircraft Engineers International), l'association ALAE du Royaume-Uni (Association of Licensed Aircraft Engineers) et un certain nombre de personnes privées** ont demandé qu'il soit rendu parfaitement clair que les prérogatives de catégorie A n'incluent pas le «dépannage du système».

L'Agence note que cette question a été traitée dans la tâche 66.006 et dans l'avis 05/2009.

- (4) **«Aerlyper»** a demandé de clarifier davantage quelles sont les qualifications nécessaires pour les organismes de maintenance et pour les titulaires d'une licence Partie 66 qui leur permettraient de délivrer le CRS final.
- (5) **Une personne privée** a demandé d'étendre la possibilité d'autoriser une «vérification journalière ou équivalente» après la délivrance d'un CRS final, aux fins de couvrir également des tâches dans une période maximale de sept jours sur avis MRB/MPD.

Réactions s'opposant aux modifications proposées:

- (6) **L'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA) et KLM Engineering & Maintenance**, en plus de considérer que le NPA aurait dû être complètement retiré, ont rejeté la proposition du CRD en invoquant les raisons suivantes:
- Le CAMO est beaucoup mieux placé que l'organisme Partie 145 pour exercer des tâches participant à l'autorisation de remise en service d'un aéronef.
 - Les changements proposés vont à l'encontre des principes établis du règlement actuel, transférant les responsabilités du CAMO à l'organisme Partie 145.
 - Le CRS final proposé contient des attestations relatives à l'existence de CRS et de l'exécution complète des opérations d'entretien commandées par le CAMO et effectuées par d'autres organismes de maintenance, ce qu'ils considèrent être de la responsabilité et du privilège du CAMO.
 - La proposition ne permet pas au personnel de catégorie A chargé de la certification de signer le CRS final si d'autres personnes participent aux opérations d'entretien.
 - Aucun risque n'a été démontré sur le plan de la sécurité et les avantages en termes de sécurité ont été surestimés, le changement lui-même constituant un risque pendant la période de transition.
 - L'impact économique sur les organismes Partie 145 a été sous-estimé, notamment en ce qui concerne les formations et la modification des procédures ainsi que des comptes rendus matériels.

AEA et KLM proposent que si le risque perçu découlant des règlements actuels est avéré, l'EASA devrait évaluer les procédures du domaine de la Partie M et laisser inchangées celles de la Partie 145.

- (7) **L'Association internationale des charters aériens (IACA)** a rejeté la proposition reprise au CRD en invoquant les raisons suivantes:
- Elle n'admet pas que le manque de normalisation du système actuel débouche sur d'éventuels problèmes supplémentaires de sécurité.
 - L'impact positif de la proposition sur la sécurité a été surestimé et n'est pas justifié.
 - Le CRS final pourrait engendrer des problèmes de sécurité pour les organismes et les autorités.

- Elle ne voit pas l'utilité d'utiliser un CRS final parce qu'elle estime que:
 - Si seul un organisme Partie 145 travaille sur un aéronef, il dispose de l'option de délivrer un CRS pour chaque tâche ou pour un groupe de tâches. En définitive, l'organisme Partie 145 pourrait délivrer un CRS unique pour tout le travail qu'il a effectué et coordonné, comme accepté dans le cadre de l'ordre de travail du CAMO, ce qui ne constitue rien de nouveau et est généralement accepté.
 - Si un organisme Partie 145 a sous-traité à d'autres organismes Partie 145, ledit organisme peut décider de délivrer un CRS unique pour tous les travaux effectués et coordonnés, comme accepté dans le cadre de l'ordre de travail du CAMO, ce qui ne constitue rien de nouveau et est généralement accepté.
 - Si le CAMO a fait appel à plusieurs organismes Partie 145, le CRS final transfère les responsabilités du CAMO à l'organisme Partie 145.
- Du point de vue du pilote, le CRS final donne une impression erronée de complétude, car dans tous les cas, le pilote doit vérifier les attestations d'entretien relatives aux entretiens programmés et différés, aux éléments reportés, etc.
- Il y aura un impact négatif en raison de la nécessité d'élaborer de nouveaux manuels, comptes rendus matériels, contrats, et de nouvelles procédures, gammes et formations.
- Il y aura un impact social et culturel au sein de l'industrie.

L'IACA soumet les propositions suivantes:

- De maintenir les deux options de certificats uniques et multiples.
- De ne pas mettre en œuvre le concept de CRS final.
- Si un certificat unique est toujours jugé nécessaire par l'EASA dans le cas où le CAMO sous-traite auprès de plusieurs organismes partie 145, ledit document ne devrait pas être catalogué comme «CRS» mais comme «feuille récapitulative».

(8) **«Nayak Aircraft Service NL»** a rejeté la proposition du CRD en invoquant les raisons suivantes:

- Ils ne voient pas de justification à cette tâche et ne pensent pas que cette proposition améliore la sécurité du vol.
- Il y a un transfert des responsabilités du CAMO vers l'organisme Partie 145 sous-traitant. La responsabilité du CRS final devrait être assumée par le CAMO.
- Le CRS final est un document administratif et devrait être appelé «attestation d'entretien» ou «fiche administrative finale».
- Le CRS final est requis pour toutes les opérations d'entretien en ligne et en base, alors que le Nayak estime qu'une différence devrait être marquée entre les opérations d'entretien en ligne et celles en base.
- Tout comme le personnel des catégories B et C chargé de la certification, le personnel de catégorie A chargé de la certification devrait également être autorisé à délivrer un CRS final indépendamment de l'étendue de ses tâches, puisqu'il s'agit d'une tâche administrative.

«Nayak Aircraft Service NL» propose de retirer complètement les changements proposés.

(9) **La compagnie Transavia.com** a rejeté la proposition reprise au CRD en invoquant les raisons suivantes:

- Elle ne voit pas de justification à cette tâche.
- L'impact positif sur la sécurité a été surestimé.
- La proposition dilue les responsabilités.
- Le concept de CRS final n'est pas nécessaire pour les exploitants qui ne sous-traitent qu'à un seul organisme Partie 145.
- Il y aura un impact négatif en raison de la nécessité d'élaborer de nouveaux manuels, comptes rendus matériels, contrats, ainsi que de nouvelles procédures, gammes et formations.
- Il y aura un impact social et culturel au sein de l'industrie et des autorités nationales.

(10) **La société Baines Simmons Limited** a rejeté la proposition du CRD en invoquant les raisons suivantes:

- La proposition transfère la responsabilité de la coordination des opérations d'entretien du CAMO vers l'organisme Partie 145.
- La proposition comporte deux types différents de certificats (CRS et CRS final) qui utilisent la même formulation.
- Il y a une ambiguïté manifeste dans le règlement actuel entre la Partie M et la Partie 145, dans le cas où l'organisme de maintenance «autorise la remise en service d'un aéronef» sur la base de tâches individuelles, ce qui ne signifie pas nécessairement que l'aéronef soit dans un état de navigabilité.

«Baines Simmons Limited» soumet les propositions suivantes:

- L'EASA devrait concentrer ses efforts dans l'élaboration d'un règlement/de matériel AMC pour la Partie M en ce qui concerne le paragraphe M.A.306(a)3 relatif aux «attestations d'entretien», et plus particulièrement en ce qui concerne la manière de les mettre à jour et de les distribuer de manière opportune en fonction de chaque ensemble de travaux d'entretien et pas uniquement en fonction des ensembles de travaux d'entretien en base.
- L'EASA devrait décourager les propriétaires/exploitants de passer des accords complexes de sous-traitance d'opérations d'entretien qui pourraient probablement mener à des scénarios compliqués, débouchant sur la présentation au pilote de multiples organismes Partie 145, particulièrement dans le cadre d'opérations d'entretien en ligne.
- Si l'EASA souhaite toujours utiliser deux certificats différents, ils devraient alors être très distincts, en faisant clairement la différence entre une «remise en service à l'issue de travaux d'entretien» et une «autorisation de remise en service».
- Créer une «attestation d'entretien» plus appropriée dans le cadre de la Partie 145, et un «certificat de remise en service et de navigabilité» plus correctement défini dans la Partie M.

(11) **Le CAA-Pays-Bas, le ministère des transports autrichiens et M. Walter Gessky (membre autrichien du comité de l'EASA)**, en plus de considérer que le NPA devrait avoir été totalement retiré ou aurait dû être limité au matériel AMC/GM, ont rejeté la proposition reprise au CRD pour les raisons suivantes:

- L'impact positif sur la sécurité est très limité tandis que la charge pesant sur l'industrie est importante en termes de bureaucratie et d'administration.
- Le CRS final dilue la répartition actuelle des responsabilités entre les CAMO et les organismes Partie 145, particulièrement en ce qui concerne la coordination des activités de maintenance. Les responsabilités du CAMO sont transférées aux organismes Partie 145.
- Le CRS final crée une fausse impression de certitude chez le pilote par ce qu'il/elle ne sait pas toujours (n'a pas besoin de savoir) quelles opérations d'entretien ont été commandées.
- Dans le cas d'aéronefs n'étant pas impliqués dans le transport aérien commercial, la proposition peut être à l'origine d'une confusion chez le pilote, surtout si les opérations d'entretien ont été effectuées tant par des organismes de maintenance relevant de la Partie 145 que par des organismes relevant de la Sous-partie F. Dans ce cas, un CRS final peut ne pas toujours être présent.

Le CAA-Pays-Bas, le ministère des transports autrichiens et M. Walter Gessky proposent de ne rien faire.

(12) **Le CAA-Danemark**, en plus de considérer que le NPA aurait dû être totalement retiré ou aurait dû être limité à du matériel AMC/GM, a rejeté la proposition du CRD en invoquant les raisons suivantes:

- La proposition complique davantage les systèmes existants au lieu de les clarifier.
- L'impact positif sur la sécurité est très limité tandis que la charge pesant sur l'industrie est importante en termes de bureaucratie et d'administration. Sont notamment comprises de nouvelles procédures et de nouveaux documents ainsi qu'une tâche énorme de mise en œuvre au sein des organismes.
- Le CRS final dilue la répartition actuelle des responsabilités entre les CAMO et les organismes Partie 145, particulièrement en ce qui concerne la coordination des activités de maintenance. Les responsabilités du CAMO sont transférées aux organismes Partie 145.
- Le CRS peut donner l'impression au pilote que l'aéronef est apte au vol, sans savoir qu'un CRS final est nécessaire.

Le CAA-Danemark propose de ne revoir que le matériel AMC/GM existant afin de clarifier l'interprétation donnée au CRS.

(13) **Le CAA-Suède** a rejeté la proposition du CRD en invoquant les raisons suivantes:

- La proposition fait du concept de certificat de remise en service un problème plus important qu'il ne l'est, plus compliqué et comportant différentes versions.

- Tous les exploitants doivent mettre au point leur système de comptes rendus matériels et d'attestation des travaux d'entretien (CRS), même s'ils ne font pas appel à plus d'un organisme de maintenance à la fois.
- Tous les exploitants doivent modifier leur système de compte rendu matériel parce que quelques-uns ont mis au point un système différent.
- Tous les organismes de maintenance doivent élaborer des procédures et former leur personnel. Ceci génère des coûts sans accroître le niveau de sécurité.
- Si certains CAMO/exploitants souhaitent faire appel à plusieurs organismes de maintenance pour le même événement de maintenance, ils doivent en assumer l'entière responsabilité. Le système juridique actuel laisse suffisamment de marge de manœuvre pour organiser l'utilisation de plusieurs organismes de maintenance lors d'un même événement d'entretien.
- Le «concept des responsabilités» du CAMO et de l'organisme partie 145 qui est clair aujourd'hui, sera dilué. Cela détruit le «concept clair d'ordre de travail».
- Il s'avérera difficile pour les organismes Partie 145 désignés de coordonner les opérations d'entretien en raison d'un manque de visibilité/d'accès aux autres contrats d'entretien.
- La plupart du personnel chargé de la certification se verront amenés à apposer de nombreuses signatures inutiles, ce qui engendrera une confusion sur l'objet de leur signature. La valeur et l'intention de la signature seront atténuées.
- Un organisme Partie 145 qui travaille sur des aéronefs à destination du transport aérien commercial ou pas, devra disposer de deux systèmes d'attestation des travaux d'entretien.
- Quelles seront les responsabilités en termes de coordination dans une situation où un CAMO «indépendant» est lié par contrat à un exploitant conforme au paragraphe M.A.201(i), lequel sous-traite à des organismes de maintenance relevant de la Partie 145 et de la Sous-partie F ?
- Comment l'attestation des travaux d'entretien sera-t-elle effectuée lorsqu'un exploitant conforme au M.A.201(i) qui emploie un système de compte rendu matériel avec CRS et CRS final, sous-traite à des organismes de maintenance relevant de la Partie 145 et de la Sous-partie F ?

Le CAA-Suède propose uniquement de clarifier les responsabilités du CAMO/de l'exploitant dans le paragraphe M.A.708.

(14) **Le CAA-Royaume-Uni** s'oppose à la proposition du CRD en invoquant les raisons suivantes:

- Le CAA-Royaume-Uni n'identifie aucun problème spécifique lié à la sécurité dans ce domaine qui nécessite une action de la part de l'Agence.
- La proposition complique les pratiques professionnelles au sein d'un organisme Partie 145, ce qui débouche sur une bureaucratie inutile et un avantage indéterminé en termes de sécurité.
- Cela complique la relation et estompe le cadre des responsabilités entre le CAMO et l'organisme Partie 145 sous-traitant.

- L'attestation pour le CRS final ne devrait pas être un CRS tel que défini au point 145.A.50 car il s'agit d'une tâche administrative qui n'entre pas dans le cadre de la définition de la maintenance établie à l'article 2 du règlement (CE) n° 2042/2003.
- La proposition ne permet pas au personnel de catégorie A chargé de la certification de signer le CRS final si d'autres personnes sont impliquées dans les opérations d'entretien. Le CAA-Royaume-Uni propose de scinder les entretiens programmés en ligne et les rectifications de défauts simples, ce qui permettrait alors au personnel de certification de catégorie A de délivrer le CRS final même si le travail a été effectué par d'autres personnes.
- Le CAA-Royaume-Uni ne soutient pas le fait que les organismes de type B, C et D qui effectuent des travaux sur un aéronef puissent délivrer un CRS au niveau de l'aéronef, et pense qu'un formulaire 1 devrait être utilisé.
- Les exemples de comptes rendus matériels repris au point 145.A.50 de l'AMC ne sont pas suffisamment précis car ils ne contiennent notamment pas de référence permettant de détailler les éléments portant un numéro de série. Ceci pourrait amener à penser que les champs repris dans les exemples sont suffisants.

(15) **Une personne privée** a rejeté la proposition du CRD en invoquant les raisons suivantes:

- La proposition comporte deux types différents de certificats (CRS et CRS final) qui utilisent la même formulation.
- Le personnel qui signe le CRS final ne prend aucune responsabilité pour le travail couvert par un autre CRS.
- La personne considère qu'il est incohérent d'autoriser la signature de la vérification quotidienne après la délivrance du CRS final, sans délivrer un autre CRS final.

La personne propose l'une des deux options suivantes:

- Abroger le CRS final et le remplacer par une attestation dans le compte rendu matériel indiquant que des opérations d'entretien ont été effectuées ou reportées par du personnel détenant les licences/agréments/certificats appropriés et que l'aéronef est apte pour le vol. Le certificat CRS unique comportant deux signatures (B1 et B2) devrait être suffisant.
- Si l'option du CRS final est retenue, ce dernier devrait comporter deux signatures (B1 et B2) afin de certifier toutes les tâches et d'en assumer la responsabilité.

Cette personne propose également que le personnel de certification de niveau B2 soit impliqué dans la certification de la vérification quotidienne.

(16) **Deux personnes privées** ont rejeté la proposition du CRD en invoquant les raisons suivantes:

- La proposition soutient les exploitants au détriment de la sécurité, en permettant d'externaliser davantage les activités d'entretien.
- Ladite externalisation favorise l'existence d'organismes de maintenance spécialisés dans des travaux spécifiques, ce qui fait obstacle au personnel chargé de la certification qui doit acquérir les connaissances et l'expérience sur l'ensemble de l'aéronef, qui sont nécessaires pour obtenir une licence.

- (17) **Une personne privée** a exprimé son désaccord avec le fait que le CRS final peut être délivré par une seule personne, même si ladite personne n'a été impliquée en aucune façon dans les opérations d'entretien effectuées et même si une partie des travaux sort du champ d'application de sa licence.
- (18) **Une personne privée** a évoqué le fait que la proposition du CRD n'était pas nécessaire car tous les domaines sont déjà couverts et développés à un point tel qu'il s'agit des activités standard quotidiennes de l'industrie.
- (19) **Une personne privée** a émis le commentaire que la proposition décharge de leurs responsabilités les personnes chargées de l'entretien de l'aéronef.

Autres réactions:

- (20) **L'association des techniciens aéronautiques des Pays-Bas (NVLT)** a demandé si la proposition du CRD intégrait déjà l'extension des prérogatives du niveau B2 (NPA 2007-07) au paragraphe 66.A.20, point 3.
- L'Agence note que le CRD ne contenait pas ce changement parce qu'il n'a pas encore été formellement adopté par la Commission. L'extension des prérogatives du niveau B2 fait partie du processus d'adoption de l'avis 05/2009.
- (21) **Une personne privée** a demandé que le CAA-Royaume-Uni revienne à un examen exclusivement oral pour l'obtention d'une licence de maintenance d'aéronefs.
- L'Agence note que cela n'est pas possible en vertu des règlements actuels de l'Union européenne.
- (22) **Une personne privée** a par erreur émis un commentaire au présent CRD 2007-09, qui était lié au NPA 2010-09, concernant les termes «conclusion de contrat (contracting)» et «sous-traitance (subcontracting)».
- (23) **Une personne privée a soumis les commentaires suivants:**
- Elle soutient l'harmonisation quant à la manière dont les aéronefs sont autorisés à la remise en service.
 - Elle soutient le concept de certificats multiples car cela ne place la responsabilité qu'au niveau de la personne qui certifie les travaux.
 - Elle mentionne que le concept de certificat unique favorise la délivrance d'un CRS sans voir ou savoir ce qui a été effectué sur l'aéronef, particulièrement en ce qui concerne les travaux importants et complexes, et que cela favorise également la réalisation d'opérations d'entretien par du personnel non qualifié.

- Elle est totalement opposée à la pratique selon laquelle de nombreux travaux sont signés par des personnes agréées par l'entreprise mais qui ne sont titulaires d'aucune licence.