



AVIS N°06/2012

DE L'AGENCE EUROPEENNE DE LA SECURITE AERIENNE

du 27 novembre 2012

pour un règlement de la Commission modifiant le 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

et

pour un règlement de la Commission modifiant le règlement (UE) n°965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil

«Alignement du règlement (CE) n°2042/2003 de la Commission sur le règlement (CE) n°216/2008 et sur l'exigence de l'annexe 6 de l'OACI pour que les principes de facteur humain soient observés lors de la conception et de l'application des programmes d'entretien d'aéronefs»

Synthèse

L'adoption du règlement de base implique une révision du règlement (CE) n°2042/2003, qui contient les règles de mise en œuvre applicables au maintien de la navigabilité, en vue de vérifier la cohérence entre les deux règlements et de veiller à ce que le règlement (CE) n°2042/2003 contienne les moyens appropriés pour mettre en application les exigences essentielles énoncées dans le règlement de base.

Le présent avis contient les modifications apportées aux règles de mise en œuvre applicables à la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs immatriculés dans un État membre de l'Union européenne (partie-M) ainsi qu'un nouvel ensemble d'exigences applicables à la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs immatriculés dans un pays tiers et utilisés par des exploitants de l'UE (partie-T). En outre, le présent avis contient également les modifications apportées au règlement (UE) n°965/2012 de la Commission relatif aux opérations aériennes.

Les modifications de la partie-M concernent:

- le remplacement du concept d'«aéronef lourd» par le concept d'«aéronef à motorisation complexe»; et
- l'introduction d'exigences applicables aux exploitations à des fins commerciales. À cet égard, l'Agence reconnaît la position du groupe stratégique européen pour la sécurité de l'aviation générale ainsi que l'impact potentiel des actions recommandées dans son document stratégique sur le contenu du présent avis.

Les exigences contenues dans la partie-T ont pour objet de garantir que le maintien de la navigabilité des aéronefs immatriculés dans un pays tiers et utilisés par des exploitants de l'UE ou résidant dans l'UE est conforme aux exigences essentielles du règlement de base. Les principales caractéristiques de cette nouvelle partie-T sont les suivantes:

- Les exigences de la partie-T concernent uniquement les aéronefs immatriculés dans un pays tiers et utilisés:
 - par des exploitants nécessitant un certificat en vertu de la partie-ORO ou de la partie-ORA; à l'exception des aéronefs utilisés au titre d'un contrat de location avec équipage ou d'un contrat de partage de code, ou
 - à destination, à l'intérieur ou au départ de l'Union européenne par des exploitants établis ou résidant dans l'UE.
- Les exigences de la partie-T concernent chaque aéronef particulier en sus des exigences émises par l'État d'immatriculation.

Les modifications apportées au règlement (UE) n°965/2012 de la Commission relatif aux opérations aériennes sont requises pour garantir la cohérence avec les modifications apportées à la partie-M et la partie-T. Plus particulièrement, ces modifications concernent:

- les dispositions applicables à la location coque nue d'aéronefs immatriculés dans un pays tiers et contenues dans les sous-parties ARO.OPS.100 et ORO.AOC.110 ; et
- le contenu de la déclaration de NCC définie à l'appendice I de la partie-ORO

I. Généralités

1. Le présent avis a pour objectif de suggérer à la Commission de modifier le règlement (CE) n°2042/2003¹ de la Commission et le règlement (UE) n°965/2012² de la Commission relatif aux opérations aériennes. Le champ d'application de la présente activité de réglementation est présenté dans les termes de référence (ToR) RMT.0244.MDM.047 et est décrit de manière plus détaillée ci-après.
2. L'avis a été adopté, suivant la procédure spécifiée par le conseil d'administration de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après dénommée l'«Agence»)³, conformément aux dispositions de l'article 19 du règlement (CE) n°216/2008⁴ (ci-après dénommé «règlement de base»).
3. La règle proposée a pris en considération le développement du droit de l'Union européenne et du droit international (OACI), ainsi que l'harmonisation avec les règles d'autres autorités des principaux partenaires de l'Union européenne, conformément aux objectifs visés à l'article 2 du règlement de base.

II. Consultation

4. L'avis de proposition de modification (NPA) 2010-10⁵ qui contenait le projet d'avis pour un règlement de la Commission portant modification du règlement (CE) n°2042/2010 de la Commission a été publié sur le site Internet de l'Agence le 10 août 2010.
5. À la date de clôture du 10 décembre 2010, l'Agence avait reçu 131 commentaires émanant de 34 autorités nationales, organismes professionnels et entreprises privées.
6. Le NPA 2010-10 portait sur quatre questions différentes:
 - Question 1: la modification du règlement (CE) n°2042/2003 de la Commission en vue d'une harmonisation avec les exigences supplémentaires du règlement de base relatives au maintien de la navigabilité des aéronefs à motorisation complexe.
 - Question 2: la modification du règlement (CE) n°2042/2003 de la Commission en vue d'une harmonisation avec les exigences supplémentaires du règlement de base relatives au maintien de la navigabilité des exploitations à des fins commerciales.
 - Question 3: la modification du règlement (CE) n°2042/2003 de la Commission en vue d'inclure les exigences applicables aux aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, point c) du règlement de base.
 - Question 4: la modification du règlement (CE) n°2042/2003 de la Commission en vue d'inclure les exigences applicables aux principes de facteur humain à observer lors de la conception et l'application du programme d'entretien des aéronefs.

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, page 1). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (UE) n°593/2012 de la Commission du 5 juillet 2012 (JO L 176, 06.07.2012, p. 38)

² Règlement (UE) n°965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil. (JO L 296, 25.10.2012, p. 1-148)

³ Décision 01-2012 du CA de l'AESA du 13 mars 2012 modifiant et remplaçant la décision 08-2007 du CA concernant la procédure que doit appliquer l'Agence pour la délivrance des avis, spécifications de certification et documents d'orientation («procédure de réglementation»).

⁴ 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).

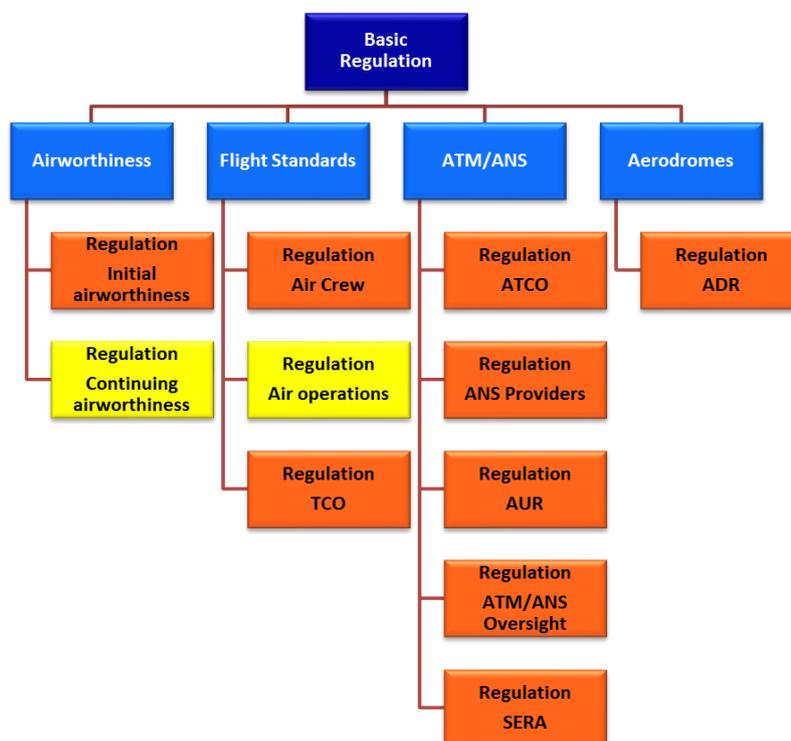
⁵ Voir les archives de réglementation à l'adresse http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

7. Il a été pris acte de l'ensemble des commentaires reçus, qui ont été intégrés à deux documents de réponse aux commentaires (CRD), comme suit:
- Commentaires traités dans le CRD-1 concernant les questions 1, 2 et 4.
 - Commentaires traités dans le CRD-2 concernant la question 3.
8. Le CRD-1 a été publié sur le site Internet de l'Agence le 15 décembre 2011 et le CRD-2 a été publié le 20 mars 2012. Ces CRD contiennent une liste de toutes les personnes et/ou organismes ayant émis des commentaires ainsi que les réponses de l'Agence.

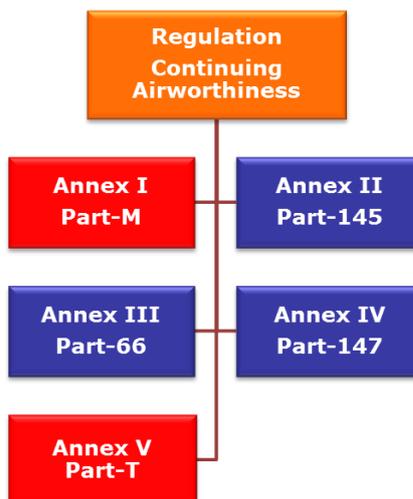
III. Aperçu des réactions

a) Introduction

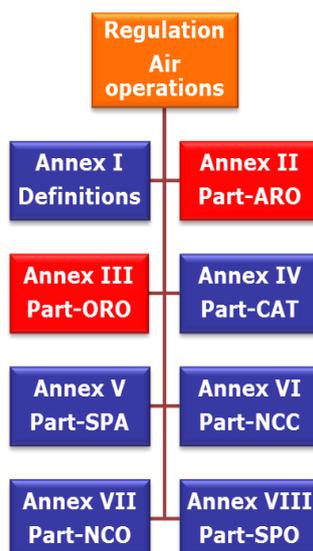
9. Le présent avis propose des modifications au règlement (CE) n°2042/2003 de la Commission relatif au maintien de la navigabilité et du règlement (UE) n°965/2012 de la Commission relatif aux opérations aériennes.



10. En ce qui concerne le règlement applicable au maintien de la navigabilité, le présent avis comprend:
- des modifications apportées à l'annexe I (partie-M), et,
 - une nouvelle annexe V (partie-T)



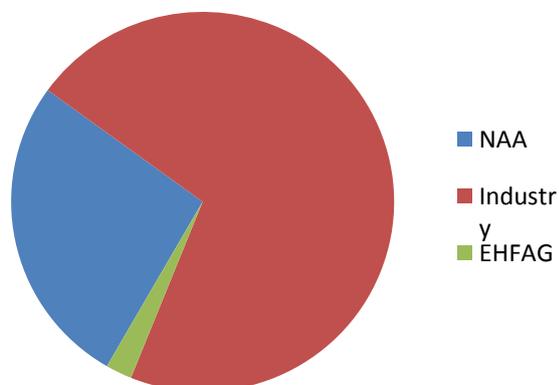
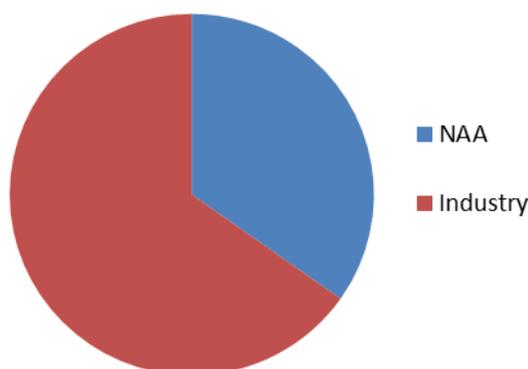
11. En ce qui concerne le règlement relatif aux opérations aériennes, le présent avis comprend des modifications apportées à la partie-ORO et la partie-ARO.



b) Aperçu des réactions

L'Agence a reçu au total 67 réactions émises par différentes parties prenantes et autorités compétentes. Outre ces réactions, le Groupe consultatif européen sur les facteurs humains (EHFAG) a fait part d'une réaction supplémentaire au CRD-1 concernant les exigences applicables aux facteurs humains présentées dans la proposition.

Les réactions sont réparties comme suit:

CRD-1 total: 44**CRD-2 total: 23****c) Réactions au CRD-1**

44 réactions ont été publiées dans le CRT par les 14 parties prenantes et autorités compétentes suivantes: Aéro-Club de Suisse, Fabricants européens de planeurs, LAMA Europe, Association des aéronefs légers de République tchèque, M. Ralf Keil, Europe Air Sports, M. Graham Hallet, SVFB/ SAMA, M. Werner Scholz, AOPA Suède, British Balloon & Airship Club, DGAC-France, Agence de transport suédoise et CAA Royaume-Uni. En outre, une réaction a été communiquée par l'EHFAG.

Les réactions ont été regroupées selon les sujets suivants:

1. Exploitations commerciales et transport aérien commercial

La majorité des réactions au CRD-1 du NPA 2010-10 concernent la définition des exploitations commerciales qui suggère que les exploitations impliquant certaines catégories d'aéronef ne doivent pas être considérées comme des exploitations commerciales. Ces réactions ont été consignées mais pas acceptées, dans la mesure où le présent avis ne concerne pas la classification des activités dans la catégorie commerciale ou non commerciale. Les termes «exploitation commerciale» sont définis à l'article 3 du règlement de base et ne peuvent pas être modifiés par une modalité d'exécution de catégorie inférieure.

En outre, l'Agence reconnaît le document émis par le groupe stratégique européen pour la sécurité de l'aviation générale et les actions recommandées dans ce document. Plus particulièrement, l'action A.1 invite les États membres à communiquer leurs réactions concernant les activités non classées dans la catégorie des exploitations commerciales dans leur système actuel, et invite l'Agence et la Commission à envisager de proposer des modifications de la définition fournie dans le règlement de base à la lumière de ces réactions.

Dans l'une des réactions, il est demandé que la définition du transport aérien commercial incluse dans cette proposition soit harmonisée avec la définition incluse dans le règlement à

paraître relatif aux opérations aériennes. Cette réaction est consignée, mais pas acceptée. Au regard des explications fournies dans le CRD-1, une modification de la définition du transport aérien commercial aurait des conséquences sur les assouplissements introduits par le règlement (CE) n°1056/2008⁶ de la Commission relatif au secteur de l'aviation générale.

2. Système qualité des petits CAMO

Plusieurs réactions au CRD-1 du NPA 2010-10 concernent l'exigence de mise en place d'un système qualité pour les petits organismes de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO) chargés de gérer le maintien de la navigabilité des aéronefs à motorisation complexe ou des aéronefs utilisés dans le cadre d'exploitations commerciales. Ces réactions ont été acceptées.

Le paragraphe 8.a.4 de l'annexe IV au règlement de base exige des organismes contrôlant le maintien de la navigabilité ou exécutant des interventions de maintenance sur des aéronefs à motorisation complexe ou des aéronefs utilisés dans le cadre d'exploitations commerciales qu'ils disposent d'un système de gestion. Ce système de gestion ne peut pas être remplacé par un système qualité.

Les éléments du système de gestion seront présentés dans le règlement (CE) n°2042/2003 de la Commission et feront l'objet de la tâche MDM.055⁷, pour laquelle la publication d'un NPA est attendue avant la fin de l'année 2012.

En principe, les éléments de la sous-partie ORO.GEN de la section II, et plus particulièrement le paragraphe ORO.GEN.200, serviront de base à la formulation des modifications du règlement n°2042/2003. Ainsi sera garantie l'utilisation d'une même approche pour mettre en œuvre un SGS applicable aux organismes de formation de pilotes agréés, aux centres aéromédicaux, aux exploitants, aux organismes de maintenance (partie-M, sous-partie F et partie-145), aux CAMO et aux organismes chargés de la formation à la maintenance agréés conformément à la partie-147.

Afin de mettre en œuvre les exigences relatives au système de gestion stipulées dans la partie-ORO, il sera nécessaire de procéder à une révision et une adaptation des exigences existantes en matière de système de gestion, de système qualité, de configuration organisationnelle, de bilan organisationnel, etc. Cela impliquera également d'introduire des exigences pour la mise en place d'un système de gestion englobant, entre autres, la gestion de la sécurité et le contrôle de la conformité. En ce qui concerne le sujet particulier du contrôle de la conformité au sein des petits organismes, l'idée est de proposer un programme de contrôle proportionnel de la conformité qui maintiendra le principe d'indépendance (c'est-à-dire le recours à des tiers pour réaliser les audits).

La modification proposée pour le paragraphe M.A.712 f) est annulée.

3. Contrat de maintenance

Plusieurs réactions au CRD-1 du NPA 2010-10 concernent la nécessité de clarifier les conditions d'établissement d'un contrat entre le CAMO et l'exploitant ainsi que les conditions de recours à un organisme de maintenance sous-traitant. Plus précisément, les auteurs de ces réactions considèrent que:

- les dispositions stipulant les conditions d'établissement d'un contrat écrit avec l'organisme de maintenance doivent être clarifiées;
- l'approbation par l'autorité compétente du contrat conclu entre le CAMO et l'organisme de maintenance représente une charge inutile.

⁶ [Règlement \(CE\) n°1056/2008](#) de la Commission du 27 octobre 2008 modifiant le règlement (CE) n°2042/2003 (JO L 283, 28.10.2008, p. 5)

⁷ <http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php#MDM>

Ces deux réactions ont été prises en considération et le texte proposé a été modifié. Les spécifications techniques du contrat conclu entre le CAMO et l'organisme de maintenance doivent être intégrées aux spécifications de gestion du maintien de la navigabilité (CAME) afin de permettre une validation commune avec les CAME sans nécessiter l'approbation séparée de l'autorité compétente.

4. Compte-rendu matériel

Deux réactions au CRD-1 considèrent que l'exigence de mise en place d'un registre de compte-rendu matériel représente une charge importante pour certains types d'exploitations commerciales. Cependant, l'Agence estime que ce système de compte-rendu matériel est un moyen systématique de recueillir et de diffuser certaines informations nécessaires à l'exploitation et la gestion du maintien de la navigabilité, telles que les durées d'utilisation, les autorisations de remise en service et les défauts reportés. Le système de compte-rendu matériel ne doit pas nécessairement être complexe et doit être adapté au type d'aéronef et d'exploitation.

5. Facteurs humains dans le programme d'entretien

L'EHFAG a fait observer que l'introduction de dispositions relatives aux facteurs humains dans la partie-M devrait se faire de manière groupée et a proposé de reporter l'introduction de toute exigence relative aux facteurs humains dans la tâche de réglementation MDM.055. Suite à ces commentaires, la modification proposée pour le paragraphe M.A.302 h) est annulée.

d) Réactions au CRD-2

Vingt trois réactions ont été publiées dans le CRT par les 5 parties prenantes et autorités compétentes suivantes: IACA, CAA-NL, DGAC-France, Agence de transport suédoise et CAA Royaume-Uni. Parmi ces réactions, plusieurs sont des commentaires appuyant la proposition incluse au CRD-2. Les principaux sujets abordés dans les réactions sont les suivants:

1. Applicabilité du règlement

Deux réactions au CRD-2 concernent l'applicabilité du règlement aux aéronefs immatriculés dans un pays tiers et utilisés par des exploitants dont l'établissement principal est situé dans l'Union européenne. L'une appuie les règles proposées, tandis que l'autre considère que le règlement ne doit pas s'appliquer aux aéronefs immatriculés dans un pays tiers et exploités en dehors de l'UE par des exploitants de l'UE, comme par exemple les organismes de formation de pilotes dispensant leurs formations en dehors de l'UE à bord d'aéronefs immatriculés dans un pays tiers, ou les exploitants de transport aérien commercial utilisant des aéronefs immatriculés à l'étranger en dehors de l'UE.

Cette dernière réaction n'a pas été acceptée. L'applicabilité de ce règlement est établie suivant les conditions d'applicabilité visées à l'article 4, paragraphe 1, point c), du règlement de base et en tenant compte des dispositions de location avec équipage et de partage de codes établies dans l'annexe III (partie-ORO) au règlement (UE) n°965/2012. Ainsi, le champ d'application du règlement comprendra:

- les aéronefs immatriculés dans un pays tiers et utilisés par un exploitant soumis à certification aux termes de l'annexe III (partie-ORO) au règlement (UE) n°965/2012 ou de l'annexe VII (partie-ORA) au règlement (UE) n°1178/2011, à l'exclusion des aéronefs utilisés en vertu de conventions de location avec équipage ou de partage de codes, indépendamment du lieu d'exploitation des aéronefs, et
- les aéronefs immatriculés dans un pays tiers et utilisés à destination, à l'intérieur ou au départ de l'Union européenne par un exploitant établi ou résidant dans l'UE. Cette disposition exclut les aéronefs immatriculés dans un pays tiers et utilisés uniquement en dehors de l'UE par des exploitants établis ou résidant dans l'UE.

2. Mise en œuvre du règlement

Il ressort de l'une des réactions au CRD-2 qu'il sera très difficile de superviser la mise en œuvre du règlement applicable aux aéronefs immatriculés dans un pays tiers et à motorisation non complexe dans la mesure où les exploitants n'ont pas l'obligation de déclarer leur activité à l'autorité compétente, sans compter l'impact économique disproportionné par rapport aux avantages pour la sécurité qui s'ensuivra pour les autorités compétentes. Le commentateur suggère l'utilisation du programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA) pour assurer la supervision de ces aéronefs.

Cette réaction est partiellement acceptée. Ce règlement a pour objet de répondre au besoin, exprimé dans le règlement de base, de garantir la sécurité des aéronefs immatriculés dans un pays tiers et exploités dans l'UE. Les inspections SAFA peuvent être utilisées dans le cadre du programme de supervision applicable à ces aéronefs.

3. Location coque nue d'aéronefs immatriculés dans un pays tiers

Trois réactions au CRD-2 concernaient la location coque nue d'aéronefs immatriculés dans un pays tiers par des exploitants de l'UE.

L'une de ces réactions exprime le soutien du commentateur au maintien de la possibilité de location coque nue d'aéronefs immatriculés dans un pays tiers par des exploitants de transport aérien commercial de l'UE. Cette réaction a été consignée.

La deuxième réaction contient une proposition de modification du texte du paragraphe ARO.OPS 110 c) de manière à exclure la possibilité pour les exploitants de l'UE de prendre en location coque nue des aéronefs immatriculés dans un État faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation conformément au règlement (CE) n°2111/2005 de la Commission. Cette réaction a été acceptée.

La troisième réaction porte sur une exigence de clarification des dispositions du paragraphe T.A.205 1) applicables aux exploitants de transport aérien commercial établis dans l'UE qui prennent en location coque nue des aéronefs immatriculés dans un pays tiers. Cette réaction est consignée et la clarification demandée sera intégrée aux AMC/GM.

4. La déclaration de l'exploitant

Une réaction au CRD-2 concerne l'exigence de déclaration applicable aux exploitants d'aéronefs à motorisation complexe immatriculés dans un pays tiers et non utilisés à des fins d'exploitation commerciale. Le commentateur estime que cette déclaration représenterait une charge importante pour ces exploitants en comparaison des exploitants d'aéronefs immatriculés dans l'UE. Cette réaction a été acceptée dans la mesure où l'avis n°04/2011 comportait déjà:

- des dispositions applicables à la déclaration des exploitants d'aéronefs à motorisation complexe et non utilisés à des fins d'exploitation commerciale (ORO.DEC.100); et
- un modèle de déclaration auprès de l'autorité compétente (appendice I à la partie-ORO).

Le présent avis n°06/2012 propose une modification de ce modèle en vue d'y inclure les informations relatives au maintien de la navigabilité.

5. Respect des informations contraignantes émises par l'Agence

Plusieurs réactions au CRD-2 concernent les dispositions du paragraphe T.A.201 1) g) exigeant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers qu'ils respectent les conditions contraignantes applicables émises par l'État d'immatriculation et les informations de sécurité contraignantes émises par l'Agence, notamment les directives de navigabilité. L'Agence reconnaît que, dans certains cas, les conditions contraignantes émises par l'État d'immatriculation et les informations de sécurité contraignantes émises par l'Agence peuvent se révéler contradictoires. Dans une telle éventualité, l'exploitant devra envisager de recourir à d'autres moyens pour résoudre cette contradiction.

IV. Principales modifications apportées au règlement par le présent avis

Modifications du règlement (CE) n°2042/2003 de la Commission

L'article premier est modifié de manière à préciser le champ d'application du règlement en application des exigences de l'article 8, paragraphe 1, du règlement de base.

L'article 2 est modifié afin d'ajouter une définition expliquant la signification des termes «transport aérien commercial» dans le règlement (CE) n°2042/2003 de la Commission et de préciser que les définitions contenues dans l'article 2 sont à utiliser dans le champ d'application du règlement (CE) n°2042/2003 de la Commission.

L'article 3 est modifié de façon à garantir une cohérence avec les modifications apportées à l'article premier et clarifier les dispositions applicables à chaque catégorie d'aéronef. En outre, le règlement (CE) n°1702/2003 étant abrogé par le règlement (UE) n°748/2012, la référence indiquée au point 3 fait l'objet d'une mise à jour.

L'article 4, paragraphe 1, est modifié en vue d'indiquer clairement les dispositions à utiliser pour la délivrance des agréments des organismes de maintenance.

Modifications de la partie-M

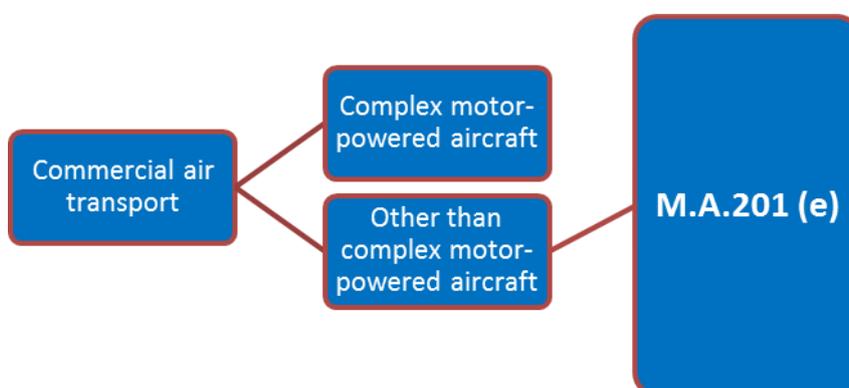
M.1 Autorité compétente

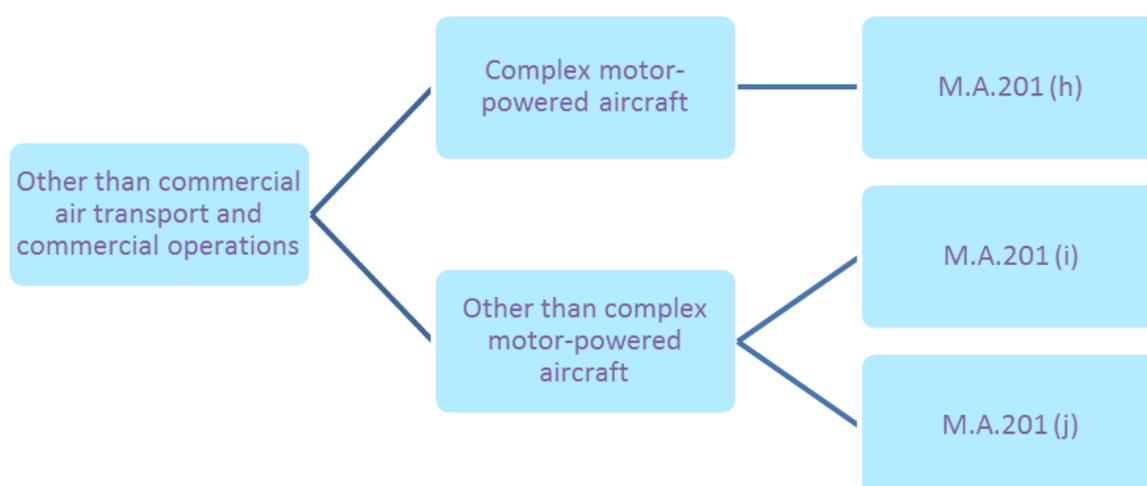
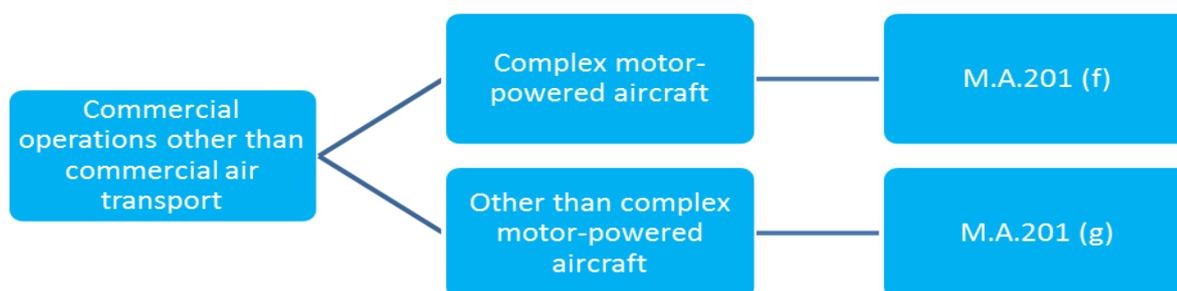
Le paragraphe M.1 4) est modifié de manière à simplifier les dispositions relatives à la désignation de l'autorité compétente pour approuver le programme d'entretien.

M.A.201 Responsabilités

Les paragraphes M.A.201 e) à k) sont modifiés de façon à :

- remplacer les termes «aéronef lourd» par «aéronef à motorisation complexe»;
- introduire le concept d'«exploitations commerciales»
- préciser, pour chaque catégorie d'aéronef et type d'exploitation, les exigences relatives à la nécessité de recourir à un CAMO et d'établir un contrat entre le CAMO et l'exploitant/propriétaire, et les exigences relatives à la nécessité de recourir à un organisme de maintenance et d'établir le contrat avec cet organisme





M.A.301 Tâches du maintien de la navigabilité

Le paragraphe M.A. 301 2) est modifié en vue de conformer cette disposition à la possibilité de dresser une LME sur la base du volontariat pour les exploitations non commerciales d'aéronefs à motorisation non complexe, déjà prévue par les règles de mise en œuvre pour les opérations aériennes stipulées dans l'article NCO.GEN.155.

Les paragraphes M.A.302 4) et M.A.302 7) sont modifiés afin de remplacer les termes «aéronef lourd» par «aéronef à motorisation complexe».

M.A.302 Programme d'entretien de l'aéronef

Le paragraphe M.A.302 c) est modifié de façon à garantir une cohérence avec les modifications apportées au paragraphe M.1.

Le paragraphe M.A.302 f) est modifié afin de remplacer les termes «aéronef lourd» par «aéronef à motorisation complexe»

M.A.305 Système d'enregistrement du maintien de navigabilité d'aéronef

Le paragraphe M.A.305 b) est modifié de façon à garantir une cohérence avec les modifications apportées au paragraphe M.A.306 a)

M.A.306 Système de compte-rendu matériel de l'exploitant

Le titre de ce point est modifié et passe de «système de compte-rendu matériel de l'exploitant» à «système de compte-rendu matériel de l'aéronef» afin de garantir une cohérence avec la terminologie utilisée dans les autres sous-parties de ce règlement et dans le règlement relatif aux opérations aériennes.

Le paragraphe M.A.306 a) est modifié de manière à élargir les exigences de compte-rendu matériel aux aéronefs utilisés à des fins d'exploitation commerciale. L'Agence estime qu'en ce qui concerne les exploitations commerciales, l'exploitant est tenu de fournir un compte-rendu matériel de l'aéronef afin de recueillir et de diffuser certaines informations nécessaires à l'exploitation et la gestion du maintien de la navigabilité, telles que les durées d'utilisation, les autorisations de remise en service et les défauts reportés.

M.A.403 Rectification des défauts

Le paragraphe M.A.403 b) est modifié en vue de son harmonisation avec les dispositions de la section NCO.GEN.155, qui prévoient la possibilité de dresser une LME sur la base du volontariat sans nécessiter l'approbation de l'autorité compétente. En outre, ce texte est également modifié afin de:

- préciser que la LME peut également être utilisée par le personnel de certification habilité pour reporter les défauts, et
- supprimer la disposition relative aux «défauts des aéronefs définis comme acceptables par l'autorité compétente».

Le paragraphe M.A.403 c) est modifié de manière à préciser que la rectification des défauts reportés doit intervenir dans le délai stipulé par les données de maintenance ou la LME.

M.A.504 Contrôle des éléments d'aéronef inutilisables

Le paragraphe M.A.504 b) est modifié afin de remplacer les termes «aéronef lourd» par «aéronef à motorisation complexe».

M.A.708 Gestion du maintien de la navigabilité

Le paragraphe M.A.708 c) est modifié et les exigences divisées en deux paragraphes, M.A.708 c) et M.A.708 d).

Le paragraphe M.A.708 c) précise qu'en ce qui concerne les aéronefs à motorisation complexe et les aéronefs utilisés dans le cadre d'exploitations commerciales, y compris de transport aérien commercial, un contrat doit être établi entre le CAMO et un organisme de maintenance approprié. Cette modification intervient en cohérence avec les modifications apportées au paragraphe M.A.201.

Le paragraphe M.A.708 d) comporte une disposition qui permet de déroger aux termes du paragraphe M.A.708 c) dans certains cas.

M.A.801 Certificat de remise en service d'aéronef

Le paragraphe M.A.801 c) est modifié afin de remplacer les termes «transport aérien commercial» par «exploitations commerciales».

M.A.803 Habilitation du pilote-proprétaire

Le paragraphe M.A.803 b) est modifié de façon à garantir une cohérence avec la terminologie utilisée dans le règlement.

M.A.901 Examen de navigabilité d'un aéronef

Le paragraphe M.A.901 g) est modifié à des fins d'harmonisation avec les modifications apportées au paragraphe M.A.201

M.B.105 Échange mutuel d'informations

Le paragraphe M.B.105 est modifié afin d'actualiser la référence à l'article 15 du règlement de base.

Appendice I Contrat de maintien de la navigabilité

Les modifications suivantes ont été apportées à l'appendice I:

- le terme «accord» a été remplacé par le terme «contrat»;
- l'acronyme CAMO est introduit en référence à un organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé en application de la sous-partie-G de la partie-M;
- les références au règlement (CE) n°1702/2003 sont remplacées par des références au règlement (UE) n°748/2012;
- le point 3 est modifié de façon à exiger la mention du type d'exploitation dans le contrat;
- le point 4 est modifié de manière à corriger la terminologie utilisée pour renvoyer à l'autorité compétente;
- au point 4, le terme «certifie» est remplacé par le terme «déclare» puisque le recours au concept de certification dans cette phrase n'est pas cohérent avec la définition donnée à l'article 3, point e) du règlement de base;
- au point 5.1, l'élément 7 a été reformulé afin de préciser les responsabilités du CAMO sous-traitant en matière d'examen de navigabilité.

Appendice VI Agrément des organismes de gestion du maintien de la navigabilité

La page 1 du certificat d'agrément est modifiée de façon à évoquer le respect des exigences de l'annexe V (partie-T) applicables aux organismes dont les procédures de gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs immatriculés dans un pays tiers ont été approuvées par l'autorité compétente.

Contenu de la nouvelle partie-T

La partie-T est élaborée dans le but d'inclure les exigences en matière de maintien de la navigabilité applicables aux aéronefs immatriculés dans un pays tiers et utilisés par des exploitants de l'UE. Ainsi que l'explique le NPA 2010 -10, la structure de la partie-T a été conçue au plus près de la structure de la partie-M et comporte une section A et une section B.

L'objectif des principales exigences de la partie-T et les modifications apportées au texte à l'issue du CRD-2 2010-10 sont énoncés ci-après.

T.1 Autorité compétente

Ce paragraphe est inclus dans la partie-T afin d'identifier les autorités compétentes chargées de contrôler le respect des exigences de cette partie-T.

Section A

La section A contient les exigences techniques applicables aux aéronefs, aux exploitants, aux organismes de gestion du maintien de la navigabilité et aux organismes de maintenance, réparties en sous-parties comme suit:

Sous-partie-A

Cette sous-partie définit le champ d'application de cette annexe, qui cible les aéronefs immatriculés dans un pays tiers et utilisés par des exploitants de l'UE.

Sous-partie-B

Cette sous-partie contient deux paragraphes, à savoir: T.A.201, qui établit les exigences communes à respecter par tous les aéronefs entrant dans le champ d'application de cette partie, et T.A.205, qui fournit les exigences supplémentaires applicables aux aéronefs utilisés dans le cadre d'exploitations commerciales et à l'exploitation d'aéronefs à motorisation complexe.

Le paragraphe T.A.205 a été modifié à la suite d'une réaction au CRD-2 2012-10 et les exigences de déclaration ont été supprimées.

Sous-partie-C Programme d'entretien

Cette sous-partie définit les exigences à respecter par le programme d'entretien des aéronefs entrant dans le champ d'application de cette annexe.

Sous-partie-E Organisme de maintenance

Cette sous-partie définit les exigences à respecter par les organismes chargés d'exécuter les interventions de maintenance sur les aéronefs à motorisation complexe ou les aéronefs utilisés dans le cadre d'exploitations commerciales. Le paragraphe T.A.501 a été modifié à la suite de certaines réactions au CRD-2 2010-10, en vue de clarifier les dispositions relatives au système de compte-rendu d'événements et aux éléments à vérifier par l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité.

Sous-partie G – Exigences supplémentaires applicables aux organismes de gestion du maintien de la navigabilité agréés conformément à la sous-partie-G (partie-M) de l'annexe I

En ce qui concerne les aéronefs à motorisation complexe et les aéronefs utilisés dans le cadre d'exploitations commerciales, le règlement de base exige, au point 8.g de son annexe IV, le recours à un organisme pour gérer le maintien de la navigabilité. Cet organisme sera un CAMO tenu d'observer en premier lieu les exigences de cette sous-partie-G avant de se conformer aux exigences de la sous-partie-G de la partie-M.

Cette sous-partie stipule les exigences applicables aux procédures particulières à inclure aux spécifications de gestion du maintien de la navigabilité, les exigences en matière de connaissances applicables au personnel de l'organisme, les exigences relatives au système qualité et les exigences relatives à la documentation. Elle comporte également les privilèges accordés à un organisme respectueux des exigences énoncées dans la partie-T.

En outre, elle stipule au paragraphe T.A.708 les tâches à exécuter par l'organisme. Ce paragraphe a été modifié à la suite de certaines réactions au CRD-2 2010-10 en vue d'inclure une disposition exigeant l'établissement d'un contrat conformément aux termes de l'annexe I à

la partie-T chaque fois que la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef est confiée à un organisme de gestion du maintien de la navigabilité.

Section B- Procédures supplémentaires applicables aux autorités compétentes

La section B contient les exigences administratives supplémentaires applicables aux autorités compétentes.

Modifications du règlement (UE) n°965/2012 de la Commission relatif aux opérations aériennes

Modifications de l'annexe II (partie-ARO)

ARO.OPS.110 Contrats de location

Le paragraphe ARO.OPS.110 c) est modifié de façon à inclure une disposition permettant à l'autorité compétente de suspendre ou de dénoncer un contrat de location coque nue dans le cas où l'aéronef est immatriculé dans un État faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation.

Modifications de l'annexe III (partie-ORO)

Les paragraphes ORO.AOC.100 c), ORO.AOC.110 b) et ORO.AOC.110 d) sont modifiés afin de garantir une cohérence avec les modifications apportées au règlement n°2042/2003 de la Commission relatif aux aéronefs immatriculés dans un pays tiers.

Les paragraphes ORO.AOC.130 a) et b) sont modifiés de manière à remplacer les termes «système d'analyse des données de vol» par les termes «programme d'analyse des données de vol» à des fins de cohérence avec les termes utilisés dans les moyens acceptables de conformité et les documents d'orientation des paragraphes ORO.AOC.130 et ORO.FC.A.245. Les termes «programme d'analyse des données de vol» étaient déjà utilisés dans l'annexe au règlement n°859/2008 (EU OPS) 1.037 a) 4) et la brochure d'orientation temporaire n°44 (JAR OPS 1 Section 2). Les termes «programme d'analyse des données de vol» sont communs aux documents d'orientation relatifs à l'analyse des données de vol, par exemple le CAP 739 publié par l'autorité britannique de l'aviation civile (Civil Aviation Authority of the UK), et intelligibles par toutes les parties prenantes.

L'appendice I «Déclaration de l'exploitant» est modifié de façon à inclure les informations relatives au maintien de la navigabilité.

V. Entrée en vigueur

L'entrée en vigueur et l'application des modifications apportées au règlement (CE) n°2042/2003 de la Commission et au règlement (UE) n°965/2012 de la Commission sont proposées en gardant à l'esprit la nécessité d'accorder un délai suffisant à l'industrie aéronautique et aux administrations des États membres pour s'adapter à ce nouveau cadre réglementaire et garantir la synchronisation avec l'application du règlement relatif aux opérations aériennes et des modifications déjà proposées, c'est-à-dire la partie-NCC. En conséquence, le programme d'application suivant est proposé:

- l'application des modifications apportées à la partie-M et l'application de la partie-T aux aéronefs utilisés à des fins de transport aérien commercial et des modifications apportées aux points ARO.OPS.110 c), ORO.AOC.100, ORO.AOC.110 et ORO.AOC.130 du règlement (UE) n°965/2012 sont fixées au 28 octobre 2014. Ainsi, l'applicabilité de ces modifications au moment de l'entrée en vigueur du règlement (UE) n°965/2012 dans tous les États membres sera garantie;
- l'application de la partie-T aux aéronefs non utilisés à des fins de transport aérien commercial est fixée au 28 octobre 2015;
- la date d'application des modifications apportées à l'appendice I de l'annexe III au règlement (UE) n°965/2012 doit être coordonnée avec la procédure d'adoption du règlement relatif aux opérations aériennes applicable aux aéronefs à motorisation complexe non utilisés dans le cadre d'exploitations commerciales (avis n°04/2011).

Cologne, le 27 novembre 2012

P. GOUDOU
Directeur exécutif