



Maintien de navigabilité et maintenance des aéronefs en ATO commercial

Conférence ATO, 06/06/2019 – DGAC



- Principe des exigences EASA – (UE) 1321/2014
- Exigences applicables aux ATO commerciaux aujourd'hui
- Exigences applicables aux ATO commerciaux demain
- Vos questions



Principe des exigences EASA – (UE) 1321/2014

Le niveau d'exigence imposé par la réglementation en termes de gestion du maintien de la navigabilité et de maintenance dépend principalement de **deux facteurs**

La catégorie de l'aéronef



Le type d'exploitation



Le niveau d'exigence imposé par la réglementation en termes de gestion du maintien de la navigabilité et de maintenance dépend principalement de **deux facteurs**

La catégorie de l'aéronef

Motorisé complexe (CMPA)

Non motorisé complexe (Non-CMPA)

European Light Aircraft 2

European Light Aircraft 1



Le type d'exploitation

Transport Aérien Commercial sous licence

Exploitation commerciale hors licence

Exploitation commerciale spécialisée

Exploitation non commerciale / limitée



Exigences applicables aux ATO commerciaux aujourd'hui

M.A.201 – Responsabilités :

ATO COMMERCIAL



Licence d'exploitation + CTA → Transport Aérien Commercial (TAC) - [M.A.201\(e\)](#)



Exploitation commerciale hors licence avec aéronef motorisé complexe - [M.A.201\(f\)](#)

- Exploitation commerciale spécialisée
- Transport aérien commercial hors licence
- Vol de formation (Approved flight Training Organisation)



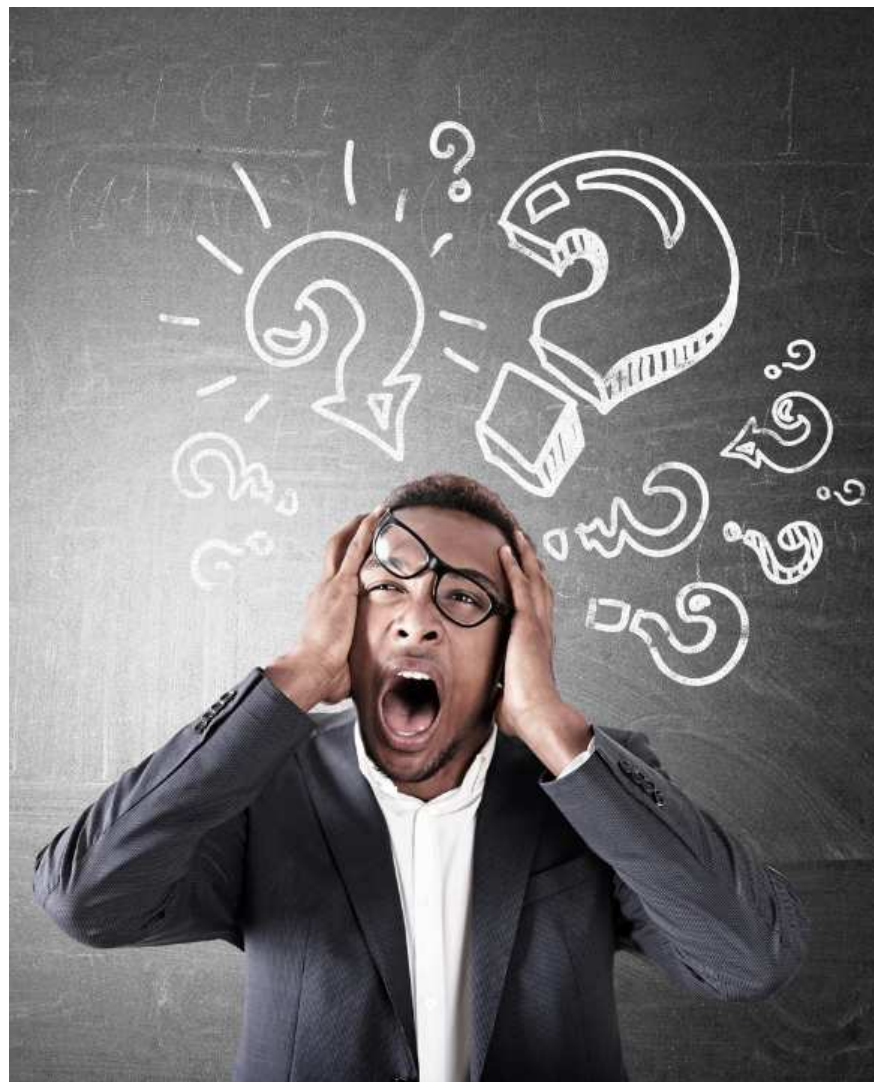
Exploitation non commerciale avec aéronef complexe motorisé – [M.A.201\(g\)](#)



Exploitation commerciale hors licence avec aéronef autre que complexe motorisé - [M.A.201\(h\)](#)



Exploitation non commerciale (ou opération limitée) avec aéronef autre que complexe motorisé – [M.A.201\(i\)](#)



M.A.201(f) – Responsabilités :

ATO commercial + aéronef motorisé complexe



Transfert de responsabilité



ATO



et



Maintien de navigabilité effectué par un organisme Part-M/G (ATO ou contrat – [appendice I Part-M](#))

Le Part-M/G doit avoir un agrément Part-145 ou accès à un Part-145 via un contrat – [M.A.708\(c\)](#)

M.A.201(h) – Responsabilités :

ATO commercial + aéronef non motorisé complexe



Propriétaire



Transfert de responsabilité



ATO



Maintien de navigabilité effectué par un organisme Part-M/G (ATO ou contrat – **appendice I Part-M**)

et



Le Part-M/G doit avoir un agrément Part-145 **ou Part-M/F** (ou accès via un contrat – **M.A.708(c)**)

M.A.302 – Programme d'entretien :

Le Programme d'Entretien des aéronefs exploités dans le cadre d'un ATO commercial doit être **conforme à l'article M.A.302 et approuvé**

M.A.306 – Compte Rendu Matériel (CRM):

Conformément à l'article M.A.306, l'utilisation d'un **CRM** est **obligatoire** pour les aéronefs exploités dans le cadre d'un ATO commercial

Exigences applicables aux ATO commerciaux demain

Structure actuelle du règlement (UE) N° 1321/2014 :

Règlement (UE) 1321/2014	
• I- Part-M	→ Maintien de la navigabilité, maintenance incluse
• II- Part-145	→ Maintenance aéronefs et composants
• III- Part-66	→ Licences
• IV- Part-147	→ Organismes de formation
• Va- Part-T	→ Aéronefs immatriculés dans un État tiers et exploités par un opérateur surveillé par un État membre
<p>Maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, agréments des organismes et des personnels participant à ces tâches</p>	

Structure à venir du règlement (UE) N° 1321/2014:

Règlement (UE) 1321/2014	
• I- Part-M	→ Maintien de la navigabilité, maintenance incluse
• II- Part-145	→ Maintenance aéronef et composants
• III- Part-66	→ Licences
• IV- Part-147	→ Organismes de formation
• Va- Part-T	→ Aéronefs immatriculés dans un pays tiers et exploités par un opérateur surveillé par un pays membre
• Vb- Part-ML	→ Maintien de la navigabilité, maintenance incluse, aéronefs légers
• Vc- Part-CAMO	→ Organisme de gestion du maintien de la navigabilité
• Vd- Part-CAO	→ Organisme avec approbation combinée
<p>Maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, agréments des organismes et des personnels participant à ces tâches</p>	



ELA 1



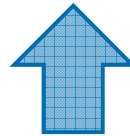
ELA 2



Non-CMPA



CMPA



Aéronef Light

- (a) Un **avion non-CMPA** de MTOM max de **2730 kg**;
- (b) Un **hélicoptère non-CMPA** de MTOM max de **1 200 kg** ayant un capacité en **occupants** de **4** max,
- (c) **Autres aéronefs ELA2**

Structure à venir du règlement (UE) N° 1321/2014:

Annexe I (Part-M)

Exigences techniques:

- Examen de navigabilité
- Tâches de maintien de navigabilité
- Programme d'Entretien
- Etc.

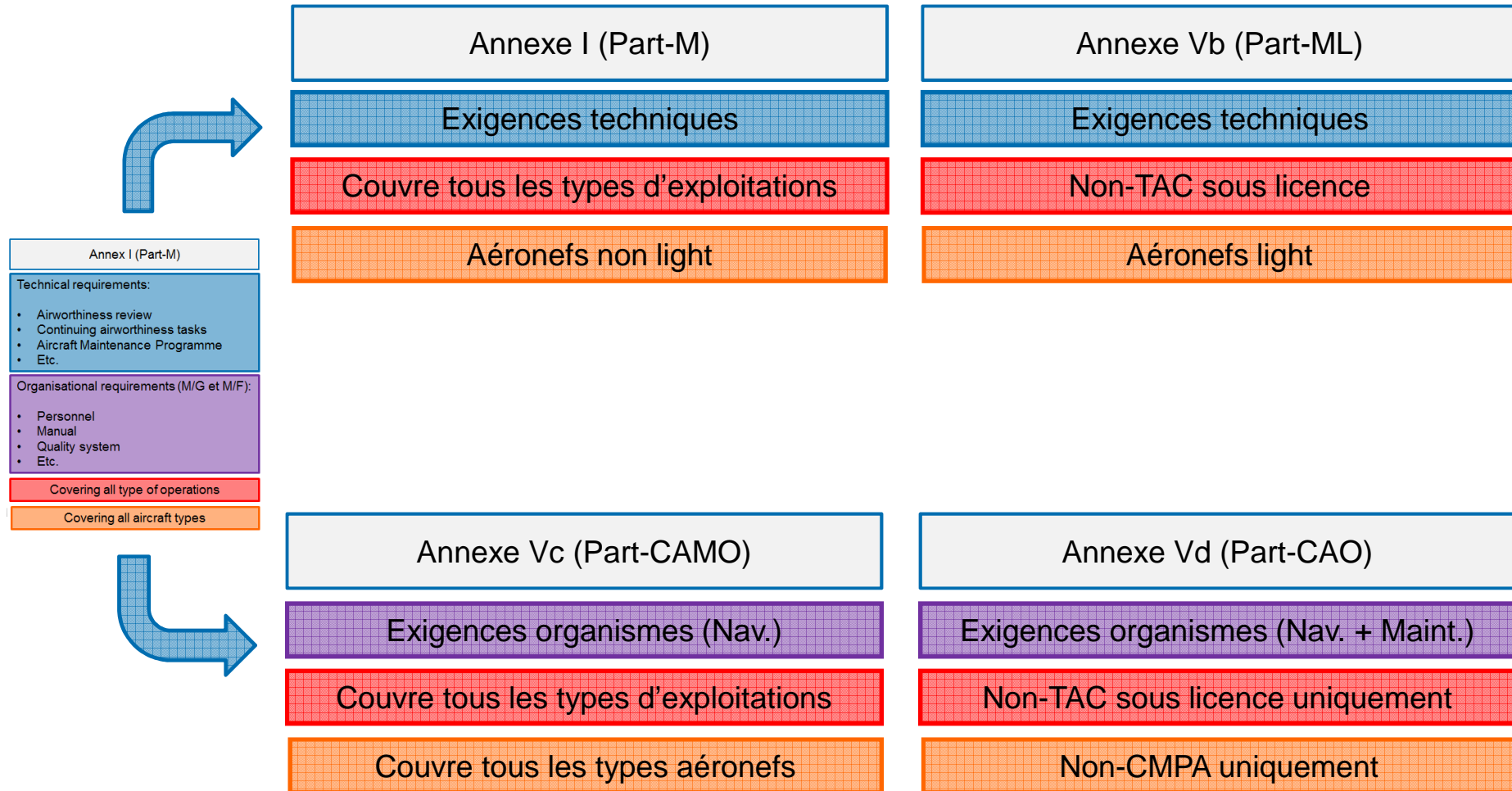
Exigence « organismes » (M/G et M/F):

- Personnels
- Manuel et procédures
- Système qualité
- Etc.

Couvre tous les types d'exploitations

Couvre toutes les catégories d'aéronefs

Structure à venir du règlement (UE) N° 1321/2014:



M.A.201(f) – Responsabilités :

ATO commercial + aéronef motorisé complexe

Propriétaire



Transfert de responsabilité



ATO



Maintien de navigabilité effectué par un organisme **Part-CAMO** (ATO ou contrat – **appendice I Part-M**)

et



Le **Part-CAMO** doit avoir un agrément Part-145 ou accès à un Part-145 via un contrat – **CAMO.A.315(c)**

M.A.201(h) – Responsabilités :

ATO commercial + aéronef non motorisé complexe et non light



Propriétaire



Transfert de responsabilité



ATO



Maintien de navigabilité effectué par un organisme **Part-CAMO** ou **Part-CAO** (ATO ou contrat – appendice I Part-M)

et



Le **Part-CAMO** ou **Part-CAO** doit avoir un agrément **Part-145** ou **Part-M/F** ou **Part-CAO** (ou accès via un contrat – **CAMO.A.315(c)**)

ML.A.201(e) – Responsabilités :

ATO commercial + aéronef light

Propriétaire



Transfert de responsabilité



ATO



Maintien de navigabilité effectué par un organisme **Part-CAMO** ou **Part-CAO** (ATO ou contrat – **appendice I Part-ML**)

et



Le **Part-CAMO** ou **Part-CAO** doit avoir un agrément **Part-145** ou **Part-M/F** ou **Part-CAO maintenance** (ou accès via un contrat)

Programme d'entretien :



Non light

Le Programme d'Entretien des aéronefs non light exploités dans le cadre d'un ATO commercial doit être **conforme à l'article M.A.302 et approuvé**



Light

2 options sont possibles pour le Programme d'Entretien des aéronefs light exploités dans le cadre d'un ATO commercial

Dans tous les cas, le Programme d'Entretien doit être **conforme à l'article ML.A.302 et approuvé**

Programme d'entretien :



Light

Option 1 – ML.A.302(c)(2)(a) → PE conforme au Minimum Inspection Programme (MIP)

Option 2 – ML.A.302(c)(2)(b) → PE conforme aux données du détenteur du certificat de type

Dans les deux options ci-dessus, le PE doit:

- contenir toutes les limitations de navigabilité (ALS, CN répétitives, etc.), et
- être personnalisé à la configuration et à l'exploitation de l'aéronef (maintenance additionnelle), et
- être revu au moins annuellement

Compte Rendu Matériel (CRM):



Non light

Conformément à l'article [M.A.306](#), l'utilisation d'un **CRM** est **obligatoire** pour les aéronefs non light exploités dans le cadre d'un ATO commercial



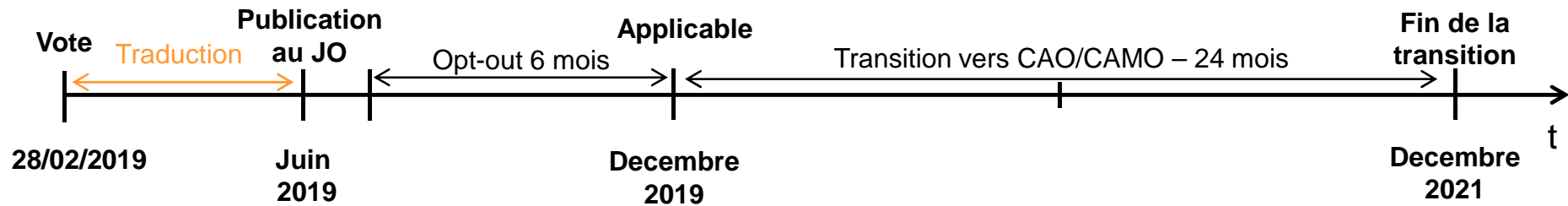
Non light

Pas d'obligation de CRM pour les aéronefs light exploités dans le cadre d'un ATO commercial





La durée de la période de traduction est incertaine





Merci pour votre attention

-

Questions ?

Clément DUFIX – Chef du Département Sécurité et Règlementation – OSAC – clement.dufix@osac.aero - +33 1 41 46 10 62