



Part-ML et Part-CAO - les enjeux

« Cover regulation », Part-ML et Part-CAO suite au vote du 28/02/2019

Séminaire Aviation Générale, 17/05/2019 – Avignon



**organisme pour la sécurité
de l'aviation civile**

- Changement de structure
- Principales nouveautés introduites par les Part-ML et CAO
- Chronologie de l'entrée en vigueur et enjeux liés à la transition
- Vos questions





European Aviation Safety Agency

Opinion No 05/2016

Task force for the review of Part-M for General Aviation
(PHASE II)



European Aviation Safety Agency

Opinion No 06/2016

Embodiment of safety management system (SMS)
requirements into Commission Regulation (EU)
No 1321/2014 — SMS in Part-M



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

Règlement (UE) 1321/2014	
<ul style="list-style-type: none"> • I- Part-M • II- Part-145 • III- Part-66 • IV- Part-147 • Va- Part-T 	<ul style="list-style-type: none"> → Maintien de la navigabilité, maintenance incluse → Maintenance aéronefs et composants → Licences → Organismes de formation → 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>	

*Amendé par règlements (UE) N° 2015/1088 et (UE) N° 2015/1536



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.

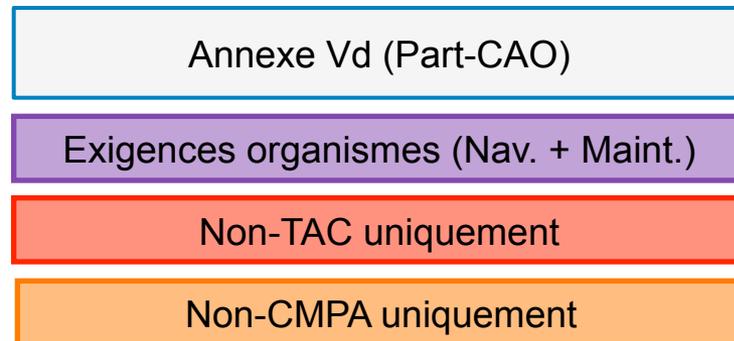
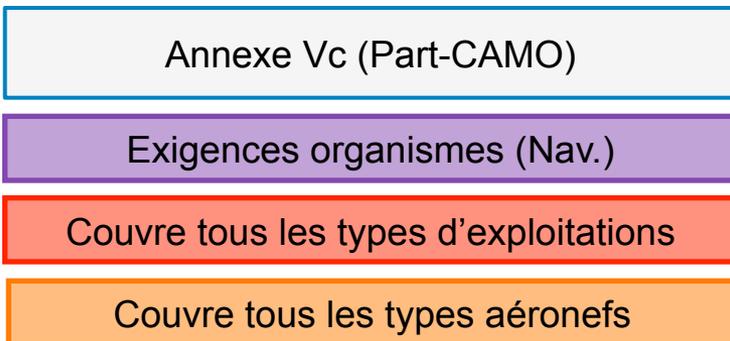
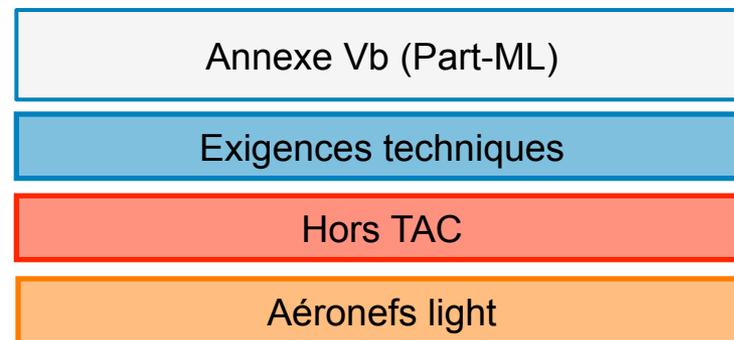
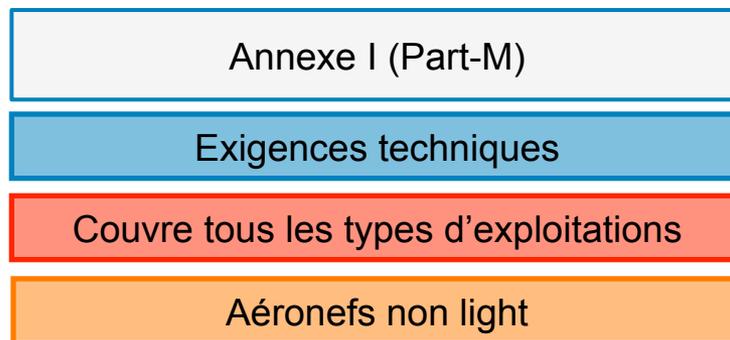
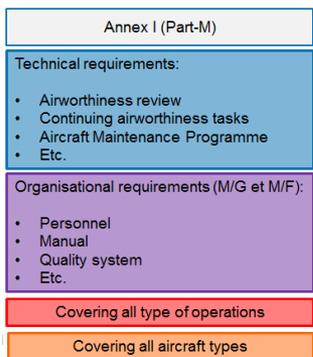
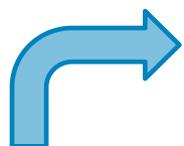
Exigence « organismes » (M/G et M/F):

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

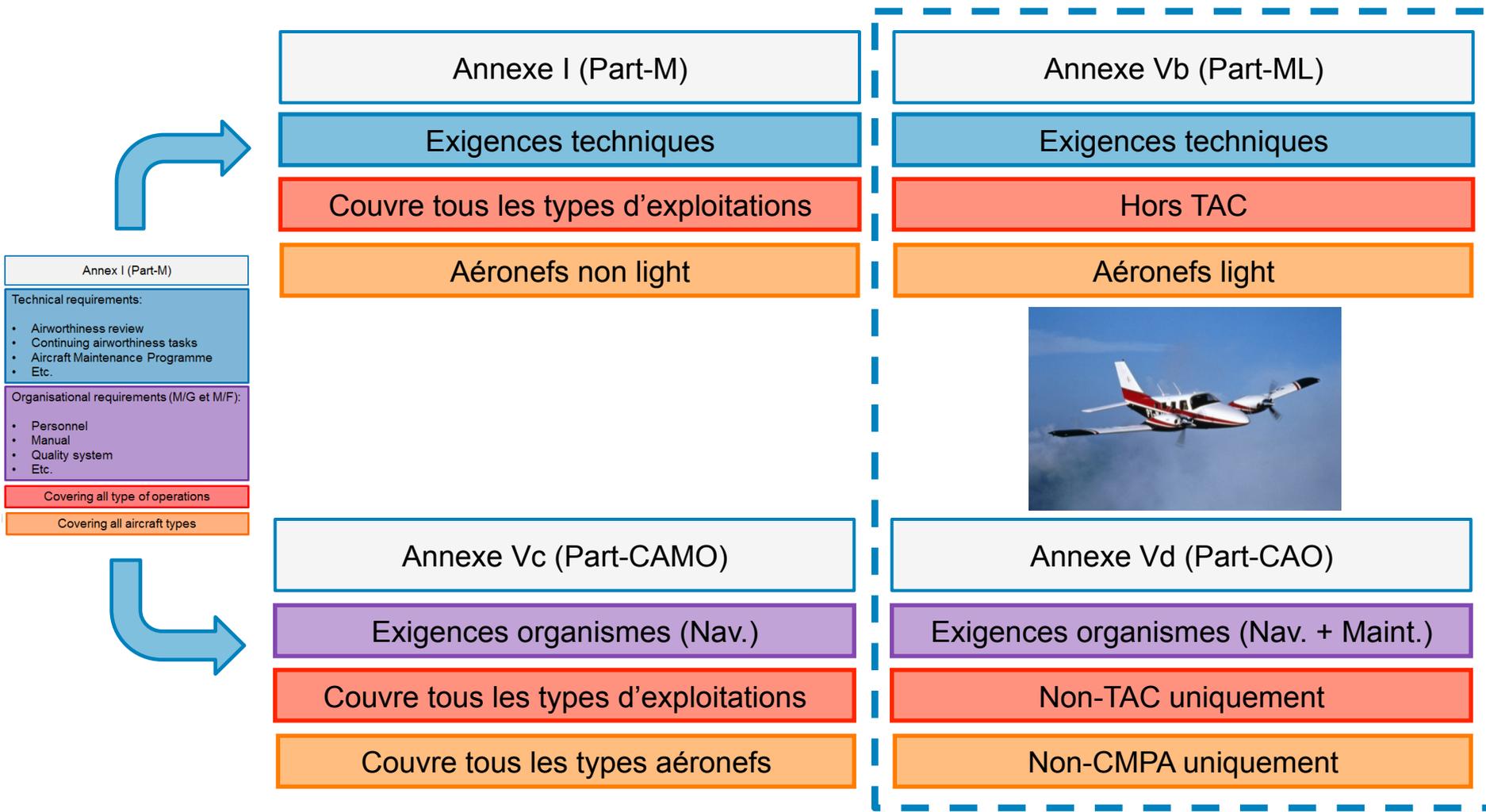
Couvre tous les types d'exploitations

Couvre toutes les catégories d'aéronefs

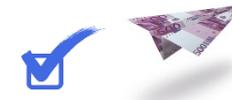
Structure à venir du règlement (UE) N° 1321/2014:



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



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

	 Non-TAC		 TAC	
	 Non-CMPA	 CMPA	 Non-CMPA	 CMPA
Part-M	Non light			
Subpart F	2 ans max			
Subpart G				
Part-145				
Part-66				
Part-147				
Part-T				
Part-ML	Light			
Part-CAMO				
Part-CAO				

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

 Non-TAC		 TAC	
 Non-CMPA	 CMPA	 Non-CMPA	 CMPA



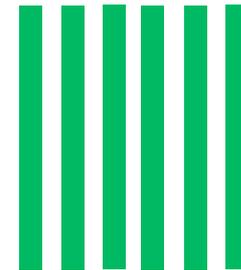
Part-CAMO	SGS				
Part-CAO	SGS				

Le principe du « Combined Airworthiness Organisation » - les privilèges:

Combinaisons possibles

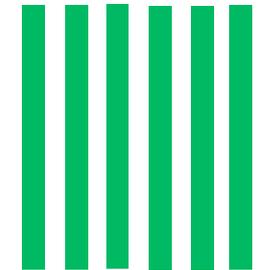
Bloc 1 – CAO.A.095(a) – maintenance:

- Maintenance aéronef et équipement sur sites déclarés
- Sous-traitance de tâches de maintenance
- Maintenance aéronefs et équipements hors sites déclarés (AOG / occasionnelle)
- Emettre des APRS



Bloc 2 – CAO.A.095(b) – gestion de navigabilité:

- Gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs
- Approbation des Programmes d'Entretien
- Sous-traitance de tâches de gestion de navigabilité
- Prorogation de CEN (Part-M et/ou Part-ML)



Bloc 3 – CAO.A.095(c) – gestion de navigabilité:

- Examen de navigabilité (Part-M et/ou Part-ML)
- Examen de navigabilité Part-ML uniquement



Bloc 4 – CAO.A.095(d) – Laissez-Passer:

- Emission de Laissez-Passer sur les aéronefs pour lesquels l'organisme dispose du privilège d'émission du CEN



Le Programme d'Entretien – ML.A.302:

Approuvé ou déclaré ?

- Si l'aéronef est **en gestion** (Part-CAO) → **Approbation du PE** par le CAO **obligatoire**
- Dans le cas contraire (**gestion assurée par le propriétaire**) → **PE déclaré**

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
- identifier la maintenance du pilote propriétaire, et
- être revu au moins annuellement

Option 3 – ML.A.302(e) → il n'est pas obligatoire de produire un PE si:

- toutes les données du détenteur du certificat de type sont suivies « à la lettre », et
- l'aéronef ne nécessite pas de maintenance additionnelle, et
- tous les pilotes-propriétaires sont autorisés à réaliser de la maintenance sur l'aéronef

Les Certificats d'Examen de Navigabilité (CEN):

Aujourd'hui:

EASA Form 15a	→	Émis par l' autorité compétente
EASA Form 15b	→	Émis par un organisme Part-M/G+I
EASA Form 15c	→	Émis par un organisme Part-M/F ou Part-145

Demain: le type de CEN est lié au régime Part-M ou Part-ML

EASA Form 15a	→	Émis par l' autorité compétente pour les aéronefs sous Part-M
EASA Form 15b	→	Émis par un organisme Part-CAMO ou un Part- CAO pour les aéronefs sous Part-M
EASA Form 15c	→	Émis par l' autorité compétente, un Part-CAMO, un Part-CAO, ou un PEN ind. pour les aéronefs sous Part-ML

Les Certificats d'Examen de Navigabilité (CEN):

Aujourd'hui:

[MEMBER STATE]
A Member of the European Union (*)

AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE ()**

ARC reference:

Pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council for the time being into force, the following maintenance organisation, approved in accordance with (mark as applicable):

Section A, [Subpart F](#) of Annex I (Part-M) to Commission Regulation (EU) No 1321/2014, or
 [Section A of Annex II](#) (Part-145) to Commission Regulation (EU) No 1321/2014

[NAME OF ORGANISATION APPROVED AND ADDRESS]

Approval reference: [MEMBER STATE CODE].[MF or 145].[NNNNN].

hereby certifies that it has performed an airworthiness review in accordance with point [M.A.901\(l\)](#) of Annex I to Commission Regulation (EU) No 1321/2014 on the following aircraft:

Aircraft manufacturer:
 Manufacturer's designation:
 Aircraft registration:
 Aircraft serial number:

and this aircraft is considered airworthy at the time of the review.

Date of issue: Date of expiry:
 Airframe Flight Hours (FH) at date of issue (***):
 Signed: Authorisation No:

EASA Form 15c Issue 1

Le CEN Form 15c devient prorogable
Un PEN ind. peut émettre un CEN 15c



Demain:

AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE (ARC) (for aircraft complying with Annex Vb (Part-ML))

ARC reference:

Pursuant to Regulation (EC) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council:

[NAME OF THE COMPETENT AUTHORITY]

or

[NAME OF APPROVED ORGANISATION, ADDRESS and APPROVAL REFERENCE]

or

[FULL NAME OF THE CERTIFYING STAFF AND PART-66 LICENCE NUMBER (OR NATIONAL EQUIVALENT)]

hereby certifies that it has performed an airworthiness review in accordance with Regulation (EU) No 1321/2014 on the following aircraft:

Aircraft manufacturer: Manufacturer's designation:
 Aircraft registration: Aircraft serial number:

and this aircraft is considered airworthy at the time of the review.

Date of issue: Date of expiry:
 Airframe flight hours (FH) at date of review (*):
 Signed: Authorisation No (if applicable):

1st Extension: the aircraft complies with the conditions of point M.L.A.901(c) of Annex **Vb** (Part-ML).

Date of issue: Date of expiry:
 Airframe flight hours (FH) at date of issue (*):
 Signed: Authorisation No:
 Company name: Approval reference:

2nd Extension: the aircraft complies with the conditions of point M.L.A.901(c) of Annex **Vb** (Part-ML).

Date of issue: Date of expiry:
 Airframe flight hours (FH) at date of issue (*):
 Signed: Authorisation No:
 Company name: Approval reference:

(*) except for balloons and airships

EASA Form 15c, Issue 3'

PEN indépendant – ML.A.901(b)(4) et ML.A.904(c)

Un PEN indépendant peut réaliser un examen de navigabilité et émettre le CEN 15c correspondant sur les aéronefs light (**porteurs d'une immatriculation EASA**) suivants:

- Aéronefs exploités en Part-NCO
- Ballons non exploités en sous-partie ADD de la Part-BOP - (UE) 2018/395
- Planeurs non exploités en sous-partie DEC de la Part-SAO – (UE) 2018/1976

Le PEN indépendant doit être habilité par l' autorité compétente:

- Détenir une licence **Part-66** (ou équivalent national)
- Evaluation des connaissances règlementaires, et
- Réaliser avec succès un examen de navigabilité sous supervision

Validité:

Valide 5 ans si un examen de nav. est réalisé tous les 12 mois



PEN indépendant – ML.A.901(b)(4) et ML.A.904(c)

Un PEN indépendant peut réaliser un examen de navigabilité et émettre le CEN 15c correspondant sur les aéronefs light (**porteurs d'une immatriculation EASA**) suivants:

- Aéronefs exploités en Part-NCO
- Ballons non exploités en sous-partie ADD de la Part-BOP - (UE) 2018/395
- Planeurs non exploités en sous-partie DEC de la Part-SAO – (UE) 2018/1976

Le PEN indépendant doit être habilité par l' autorité compétente:

- Détenir une licence **Part-66** (ou équivalent national).
- Evaluation des connaissances réglementaires, et
- Réaliser avec succès un examen de navigabilité sous supervision



Validité:

Valide 5 ans si **un examen de nav. est réalisé tous les 12 mois**

Au bout des 5 ans

Le Compte-Rendu Matériel (CRM):

La notion de CRM n'existe pas dans la Part-ML.

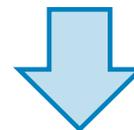
Seuls les aéronefs sous Part-M et dont l'exploitation est commerciale sont redevables d'un CRM

L'approbation indirecte des évolutions du CRM devient possible (M.A.306(b))



La Part-M s'applique aux aéronefs non light et/ou exploités en TAC, et

un Part-CAO peut gérer des aéronefs non-CMPA non exploités en TAC



Un Part-CAO est potentiellement redevable de développer un CRM

Remise en service – ML.A.801 :

Rappel Aujourd'hui: le M.A.801 actuel prévoit que la remise en service d'un aéronef puisse se faire par:

- Un personnel de certification (Part-66) au nom d'un organisme d'entretien, ou
- Un personnel de certification (Part-66) indépendant pour les tâches d'entretien non complexes (appendice VII de la Partie-M) , ou
- Le/les pilote(s) propriétaire(s) pour les non-CMPA de moins de 2730 Kg non commerciaux et dans la limite des tâches de l'appendice VIII de la Partie-M
- Pour les ELA1 non commerciaux

Remise en service – ML.A.801 :

Aujourd'hui: le M.A.801 actuel prévoit que la remise en service d'un aéronef puisse se faire par:

- Un personnel de certification (Part-66) au nom d'un organisme d'entretien, ou
- Un personnel de certification (Part-66) indépendant ~~pour les tâches d'entretien non complexes (appendice VII de la Partie-M)~~, ou
- Le/les pilote(s) propriétaire(s) pour les non-CMPA de moins de 2730 Kg non commerciaux et dans la limite des tâches de l'appendice VIII de la Partie-M
- Pour les ELA1 non commerciaux

Demain: le **ML**.A.801 prévoit que la remise en service d'un aéronef puisse se faire par:

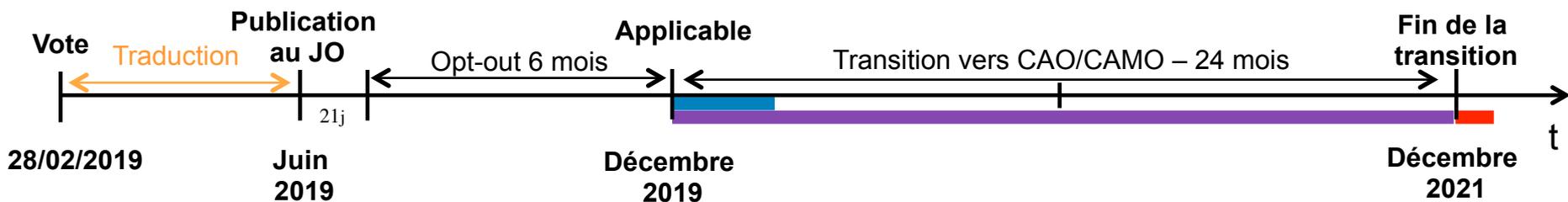
- Un personnel de certification (Part-66) au nom d'un organisme d'entretien, ou
- Un personnel de certification (Part-66) **indépendant**, ou
- Le/les pilote(s) propriétaire(s) pour les aéronef **non exploités en commercial**, dans la limite des tâches de **l'appendice II et III de la Partie-ML**

Similaire aux appendices VII et VIII actuellement en vigueur

Prévisions:



La durée de la période de traduction est incertaine



 Délivrance des premiers Part-CAO

 Méthodes de surveillance spécifiques à la transition



Délivrés à iso-privilèges, sur la base d'un M/F, 145, et/ou M/G existant

Contraintes liées à l'iso-privilège

Clôture de tous les écarts liés aux nouveautés avant décembre 2021

Classification des écarts

Contraintes liées à l'iso-privilège:

ML.A.302(b)(2):

- Si l'aéronef est **en gestion** (Part-CAO) → **Approbation du PE** par le CAO **obligatoire**
- Dans le cas contraire (gestion assurée par le propriétaire) → PE déclaré

	Part-M/G	Correspondance Part-CAO
Privilèges	M.A.711(a)(1) – Gestion de navigabilité hors aéronefs exploités sous licence	CAO.A.095(b)(1) – Identique sans mention de la licence d'exploitation
	M.A.711(a)(2) – Gestion de navigabilité aéronefs exploités sous sa propre licence	Privilège qui n'existe pas sous Part-CAO (CAMO obligatoire)
	M.A.711(a)(3) – Sous-traitance de certaines tâches de gestion de navigabilité (CAMO avec système qualité seulement)	CAO.A.095(b)(3) – Identique, CAO avec système qualité seulement
	M.A.711(a)(4) – Prorogation de CEN	CAO.A.095(b)(4) - Mentionne la Part-M et la Part-ML
	M.A.711(b) – Examen de navigabilité	CAO.A.095(c)(1) - Privilèges donnés selon la Part-M et/ou la Part-ML. Il est peut-être nécessaire ici de prévoir des limitations.
	M.A.711(c) – Emission de laissez-passer	CAO.A.095(d) – Identique, un CAO qui ne fait pas de gestion de nav. peut émettre des LP.
	N/A	CAO.A.095(b)(2) – Approbation des PE et des amendements correspondants.

Le M.A.302(c) actuel permet une approbation indirecte des PE

Il est recommandé aux Part-M/G actuels d'obtenir la prérogative d'approbation indirecte des PE avant l'entrée en vigueur de la Part-CAO et de la Part-ML



Merci pour votre attention

-

Questions ?