RÈGLEMENT (UE) 2019/1383

modifiant le règlement (UE) 1321/2014

PARTIE M
PARTIE M-LIGHT
PARTIE CAMO
PARTIE CAO

QUELLES SONT LES NOUVELLES RÈGLES ?

(UE) 2019/1383 - NOUVELLES ANNEXES

Le nouveau règlement 2019/1383 modifie la Partie M et introduit de nouvelles annexes :

Gestion du maintien de la navigabilité, maintenance incluse		Conditions de délivrance ou de maintien des agréments	
Partie-M	**Partie-ML**	**Partie-CAMO**	**Partie-CAO**
Evolution	**Nouveauté**	**Nouveauté**	**Nouveauté**
Aéronefs non-Light (non-légers) et/ou exploités en TAC sous licence	Aéronefs Light (légers) et non exploités en TAC sous licence	Organismes de gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs	Organismes **combinés** pour la maintenance et la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs

Les principales nouvelles dispositions :

- La gestion du maintien de navigabilité et la maintenance peuvent être réalisées de façon combinée au sein d'un même organisme, ou un de ces deux privilèges peut être exercé indépendamment pour les aéronefs non motorisés complexes (non CMPA) non exploités en TAC sous licence d'exploitation (Partie-CAO),

- La mise en place d'un Système de Gestion de la Sécurité (SGS) est obligatoire au sein des organismes qui assurent la gestion du maintien de la navigabilité d'aéronefs motorisés complexes et/ou exploités en TAC sous licence (Partie-CAMO),

- Les Parties « M » et « ML » contiennent uniquement des exigences techniques qui doivent être suivies par les organismes agréés Partie-CAO et/ou Partie-CAMO qui **sont amenés à travailler conformément à la Partie-M ou la Partie-ML ou aux deux**,

- En cas de changement pérenne de régime d'exploitation, un examen de navigabilité conforme à la Partie-M est exigé. (par exemple : un aéronef Light (léger) hors TAC sous licence qui passe sous licence d'exploitation),

- En cas de régime d'exploitation mixte : la Partie-M s'applique. (par exemple : vols non commerciaux avec parfois des vols en TAC sous licence).

Les catégories d'aéronefs

▪ **LIGHT (léger)**
- Avion non-CMPA de MTOM maximale de 2 730 kg,
- Hélicoptère non-CMPA de MTOM maximale de 1 200 kg ayant une capacité de 4 occupants maximum,
- Autres aéronefs ELA2 (aéronefs ELA1 inclus).

▪ **CMPA (motorisé complexe)**

- **Avion** :
  - ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg, **ou**
  - certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf, **ou**
  - certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, **ou**
  - équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur.

- **Hélicoptère certifié pour :**
  - une masse maximale au décollage supérieure à 3 175 kg, **ou**
  - une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf, **ou**
  - une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes.

- **Aéronef à rotors basculants**

OSAC-DM / Septembre 2019 - V2

LES REGIMES D'EXPLOITATION

- **TAC sous licence** : Transport Aérien Commercial nécessitant l'obtention d'une licence d'exploitation conformément au règlement (CE) 1008/2008.

- **TAC hors licence** : Transport Aérien Commercial qui ne nécessite pas l'obtention d'une licence d'exploitation (vols locaux, vols assurés par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés).

- **Partie SPO commercial** : Exploitation commerciale réalisée conformément à la Partie-SPO du règlement (UE) 965/2012.

- **ATO commercial** : Exploitation réalisée par un organisme de formation approuvé de type ATO conformément au règlement (UE) 1178/2011, avec un caractère commercial.

- **DTO commercial** : Exploitation réalisée par un organisme de formation déclaré de type DTO conformément au règlement (UE) 1178/2011, avec un caractère commercial.

- **Ballon en exploitation commerciale** : Exploitation de ballons conformément à la sous-partie ADD de l'annexe II (Part-BOP) du règlement (UE) 2018/395.

- **Planeur en exploitation commerciale** : Exploitation de planeurs conformément à la sous-partie DEC de l'annexe II (Part-SAO) du règlement (UE) 2018/1976.

- **Partie NCC** : Exploitation non commerciale d'aéronefs motorisés complexes.

- **Partie SPO non commercial** : Exploitation réalisée conformément à la Partie-SPO du règlement (UE) 965/2012 sans caractère commercial.

- **ATO non commercial** : Exploitation réalisée par un organisme de formation approuvé de type ATO conformément au règlement (UE) 1178/2011, sans caractère commercial.

- **DTO non commercial** : Exploitation réalisée par un organisme de formation déclaré de type DTO conformément au règlement (UE) 1178/2011, sans caractère commercial.

- **Partie NCO** : Exploitation non commerciale d'aéronefs non motorisés complexes.

- **Exploitation limitée** : l'exploitation d'aéronefs non motorisés complexes portant sur :

  - des vols à frais partagés effectués par des particuliers, à condition que le coût direct soit réparti entre tous les occupants de l'appareil, y compris le pilote, et que le nombre de personnes supportant le coût direct ne dépasse pas six,

  - des manifestations aériennes ou des vols de compétition, à condition que la rémunération ou toute autre rétribution donnée pour ces vols soit limitée à la couverture des coûts directs et à une contribution proportionnée aux coûts annuels, ainsi qu'à des prix n'excédant pas un montant précisé par l'autorité compétente,

  - des vols de découverte, de largage de parachutistes, de remorquage de planeurs ou vols acrobatiques effectués soit par un organisme de formation dont le principal établissement se trouve dans un État membre et agréé conformément au règlement (UE) 1178/2011, soit par un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir, à condition que cet organisme exploite l'aéronef en propriété ou dans le cadre d'un contrat de location coque nue, que le vol ne produise pas de bénéfices distribués à l'extérieur de l'organisme et que les vols concernant des personnes non membres de l'organisme ne représentent qu'une activité marginale de celui-ci.

L'exploitation limitée n'est pas considérée comme une exploitation à des fins de transport aérien commercial ni comme une exploitation spécialisée commerciale.

- **Ballon en exploitation non commerciale** : Exploitation de ballons conformément à la Partie-BOP (annexe II du règlement (UE) 2018/395) et non redevable de la sous-partie ADD de ce même règlement.

- **Planeur en exploitation non commerciale** : Exploitation de planeurs conformément à la Partie-SAO (annexe II du règlement (UE) 2018/1976) et non redevable de la sous-partie DEC de ce même règlement.

OSAC-DM / Septembre 2019 - V2

GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ ET MAINTENANCE : NOUVELLES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES

		Partie-M / Partie-ML	CATÉGORIE D'AÉRONEF MOTORISÉ COMPLEXE (CMPA) **hors** avions de masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 5,7t équipés de plusieurs turbopropulseurs [3]	NON-MOTORISÉ COMPLEXE **et** avions de masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 5,7t équipés de plusieurs turbopropulseurs [3]	AÉRONEFS LIGHT (LÉGER)
TYPE D'EXPLOITATION	COMMERCIALE	**TAC sous licence**	▪ **M.A.201(e)(2)** - La gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef doit être assurée par l'organisme agréé Partie-CAMO détenteur du CTA. ▪ **M.A.201(e)(3)** - L'entretien de l'aéronef doit être réalisé par un ou plusieurs organisme(s) agréé(s) Partie-145. ▪ **M.A.302** - Le programme d'entretien de l'aéronef doit être approuvé et conforme au M.A.302. ▪ **M.A.306** - L'aéronef doit disposer d'un CRM conforme au M.A.306.		
		TAC hors licence **ATO commercial** **DTO commercial** **Partie-SPO Commercial**	▪ **M.A.201(f)(2)** - La gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef doit être assurée par un organisme agréé Partie-CAMO. ▪ **M.A.201(f)(3)** - L'entretien de l'aéronef doit être réalisé par un ou plusieurs organisme(s) agréé(s) Partie-145. ▪ **M.A.302** - Le programme d'entretien de l'aéronef doit être approuvé et conforme au M.A.302. ▪ **M.A.306** - L'aéronef doit disposer d'un CRM conforme au M.A.306.	▪ **M.A.201(h)(2)** - La gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef doit être assurée par un organisme agréé Partie-CAMO ou Partie-CAO. ▪ **M.A.201(h)(3)** - L'entretien de l'aéronef doit être réalisé par un ou plusieurs organisme(s) agréé(s) Partie-145 et/ou Partie-CAO [1]. ▪ **M.A.302** - Le programme d'entretien de l'aéronef doit être approuvé et conforme au M.A.302. ▪ **M.A.306** - L'aéronef doit disposer d'un CRM conforme au M.A.306.	▪ **ML.A.201(e)(1)** - La gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef doit être assurée par un organisme agréé Partie-CAMO ou Partie-CAO. ▪ **ML.A.201(e)(2)** - L'entretien de l'aéronef doit être réalisé par un ou plusieurs organisme(s) agréé(s) Partie-145 et/ou Partie-CAO. ▪ **ML.A.302** - Le programme d'entretien de l'aéronef doit être approuvé et conforme au ML.A.302.
		Ballons et/ou Planeurs	Sans Objet	Sans Objet	
	NON COMMERCIALE	**Partie-NCC** **Partie-SPO non commercial** **ATO non commercial** **DTO non commercial**	▪ **M.A.201(g)(2)** - La gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef doit être assurée par un organisme agréé Partie-CAMO. ▪ **M.A.201(g)(3)** - L'entretien de l'aéronef doit être réalisé par un ou plusieurs organisme(s) agréé(s) Partie-145. ▪ **M.A.302** - Le programme d'entretien de l'aéronef doit être approuvé et conforme au M.A.302. ▪ **M.A.306** - L'utilisation d'un CRM n'est pas obligatoire.	Sans Objet	Sans Objet
		Partie-NCO Exploitation limitée	Sans Objet	▪ **M.A.201(i)(2)** - La gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef peut être assurée par un organisme agréé Partie-CAMO ou Partie-CAO ou par le propriétaire de l'aéronef. ▪ **M.A.801 et M.A.803** - L'entretien de l'aéronef peut être réalisé par un ou plusieurs organismes agréé(s) Partie-145 et/ou Partie-CAO et/ou partiellement par un personnel de certification indépendant ou par le/les pilote(s) propriétaire(s) [4]. ▪ **M.A.302** - Le programme d'entretien de l'aéronef doit être approuvé et conforme au M.A.302. ▪ **M.A.306** - L'utilisation d'un CRM n'est pas obligatoire.	▪ **ML.A.201(e)(f)** - La gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef peut être assurée par un organisme agréé Partie-CAMO ou Partie-CAO ou par le propriétaire de l'aéronef. ▪ **ML.A.801 et ML.A.803** - L'entretien de l'aéronef peut être réalisé par un ou plusieurs organismes agréés Partie-145 et/ou Partie-CAO et/ou par un personnel de certification indépendant et/ou partiellement par le/les pilote(s) propriétaire(s) [2]. ▪ **ML.A.302** - Le programme d'entretien de l'aéronef : • doit être approuvé et conforme au ML.A.302 si l'aéronef est en gestion dans un organisme agréé Partie-CAMO ou Partie-CAO, ou • doit être déclaré par le propriétaire si l'aéronef n'est pas en gestion dans un organisme agréé Partie-CAMO ou Partie-CAO, ou • peut ne pas être formalisé dans les conditions de l'article ML.A.302(e) [1].
		Ballons et/ou Planeurs	Sans Objet	Sans Objet	

(1) Conformément à l'article ML.A.302(e)(4), si le pilote propriétaire ou un des pilotes propriétaires n'est pas autorisé à réaliser de la maintenance, alors l'aéronef doit obligatoirement faire l'objet d'un programme d'entretien formalisé, ce dernier devant être soit approuvé, soit déclaré.

(2) Conformément à l'article ML.A.803, la maintenance réalisée par un/des pilote(s) propriétaire(s) est limitée à certaines tâches conformément aux appendices II et III de la Part-ML.

(3) Point 7 de l'article 3 du règlement (UE) 1321/2014 amendé (« Cover Regulation ») qui prévoit que le maintien de la navigabilité des aéronefs de MTOM ≤ 5.7t équipés de plusieurs turbopropulseurs soit assurée conformément aux règles applicables aux aéronefs non motorisés complexes.

(4) Conformément aux articles M.A.801(b) et M.A.803(b) :
- La maintenance par un mécanicien indépendant est limitée aux tâches non complexes conformément à l'appendice VII de la Partie-M.
- La maintenance du/des pilote(s) propriétaire(s) est limitée aux aéronefs non motorisés complexes de MTOM ≤ 2730 kg et à la réalisation de certaines tâches conformément aux appendices VII et VIII de la Partie-M.

OSAC-DM / Septembre 2019 - V2

RÉALISATION DES EXAMENS DE NAVIGABILITÉ ET ÉMISSION DES CEN : NOUVELLES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES

		Partie-M / Partie-ML	CATÉGORIE D'AÉRONEF			
			MOTORISÉ COMPLEXE (CMPA)	**NON-MOTORISÉ COMPLEXE** MTOM > 2730 kg	**NON-MOTORISÉ COMPLEXE** MTOM ≤ 2730 kg	**LIGHT (LÉGER)**
TYPE D'EXPLOITATION	**COMMERCIALE**	**TAC sous licence**	▪ **M.A.901(c)** - Examen et émission d'un CEN 15b par un organisme agréé Partie-CAMO si l'aéronef est en environnement contrôlé, ou ▪ **M.A.901(d)** - Examen par un organisme agréé Partie-CAMO et émission d'un CEN 15a par OSAC sur la base d'une recommandation, ou ▪ **M.A.901(h)** - Examen et émission d'un CEN 15a par OSAC à la demande du propriétaire si l'aéronef à une MTOM ≤ 2730 Kg ou si l'organisme agréé Partie-CAMO ou Partie-CAO qui gère l'aéronef est basé dans un pays non EASA.			
		Ballons et/ou Planeurs	Sans Objet			▪ **ML.A.901(b)(1)(2)(3)** - Examen et émission du CEN 15c par : • Organisme agréé Partie-CAMO, ou • Organisme agréé Partie-CAO, ou • Organisme agréé Partie-145, ou • OSAC.
		TAC hors licence	▪ **M.A.901(c)** - Examen et émission d'un CEN 15b par un organisme agréé Partie-CAMO si l'aéronef est en environnement contrôlé, ou ▪ **M.A.901(d)** - examen par un organisme agréé Partie-CAMO et émission d'un CEN 15a par OSAC sur la base d'une recommandation.	▪ **M.A.901(c)** - Examen et émission d'un CEN 15b par un organisme agréé Partie-CAMO ou Part-CAO si l'aéronef est en environnement contrôlé, ou ▪ **M.A.901(d)** - examen par un organisme agréé Partie-CAMO ou Part-CAO et émission d'un CEN 15a par OSAC sur la base d'une recommandation.	▪ **M.A.901(e)** - Examen et émission d'un CEN 15b par organisme agréé Partie-CAMO ou Partie-CAO, ou ▪ **M.A.901(h)** - Examen et émission d'un CEN 15a par OSAC à la demande du propriétaire ou si l'organisme agréé Partie-CAMO ou Partie-CAO qui gère l'aéronef est basé dans un pays non EASA.	
		ATO commercial				
		DTO commercial				
		Partie SPO Commercial				
	NON COMMERCIALE	**Partie NCC**		Sans Objet		
		Partie SPO non commercial		▪ **M.A.901(c)** - Examen et émission d'un CEN 15b par un organisme agréé Partie-CAMO ou Part-CAO si l'aéronef est en environnement contrôlé, ou ▪ **M.A.901(d)** - Examen par un organisme agréé Partie-CAMO ou Part-CAO et émission d'un CEN 15a par OSAC sur la base d'une recommandation.	▪ **M.A.901(e)** - Examen et émission d'un CEN 15b par un organisme agréé Partie-CAMO ou Partie-CAO, ou ▪ **M.A.901(h)** – Examen et émission d'un CEN 15a par OSAC à la demande du propriétaire ou si l'organisme agréé Partie-CAMO ou Partie-CAO qui gère l'aéronef est basé dans un pays non EASA.	▪ **ML.A.901(b)(1)(2)(3)(4)** - Examen et émission du CEN 15c par : • Organisme agréé Partie-CAMO, ou • Organisme agréé Partie-CAO, ou • Organisme agréé Partie-145, ou • Mécanicien indépendant habilité [1], ou • OSAC
		ATO non commercial				
		DTO non commercial				
		Partie NCO Exploitation limitée	Sans Objet			
		Ballons et/ou Planeurs	Sans Objet			

(1) Mécanicien habilité conformément aux exigences du ML.A.904.

(2) Conformément aux articles M.A.901(g) et ML.A.901(b), chaque fois que les circonstances montrent l'existence d'un risque potentiel en matière de sécurité, OSAC doit effectuer l'examen de navigabilité et délivrer le certificat d'examen de navigabilité correspondant.

OSAC-DM / Septembre 2019 - V2

- **Mise à jour des référentiels**
  La documentation technique mise à disposition des usagers sur le site osac.aero est en cours de mise à jour pour intégrer les évolutions réglementaires et faciliter leur mise en oeuvre.

- **Formation des inspecteurs**
  OSAC forme ses inspecteurs aux nouveautés induites par le règlement (UE) 2019/1383.

- **Formation des usagers**
  OSAC programme des sessions de formations à l'attention des organismes agréés pour leur permettre d'appréhender les nouveautés et d'en mesurer l'impact sur leurs activités et la gestion du maintien de la navigabilité de leurs appareils.

- **Accompagnement**
  Les inspecteurs et référents méthodes d'OSAC se tiennent à la disposition des usagers pour les aider à se mettre en conformité avec le nouveau règlement : instruction initiale d'agrément Partie M, ML, CAMO et CAO, mise à jour des manuels, etc.

- **Adaptation de la surveillance**
  OSAC adapte ses procédures internes, outils et méthodes pour prendre en compte le nouveau règlement.

Un outil de formation innovant
OSAC a choisi le **MOOC** (Massive Open Online Course) comme outil de formation au nouveau règlement.

Ces formations interactives et accessibles en ligne seront mises à disposition des usagers en deux temps :

- **Octobre 2019 :** introduction à la nouvelle architecture réglementaire.

- **Janvier 2020 :** modules de formation dédiées aux Parties M, ML, CAO et CAMO.

Plus d'informations sur le site d'OSAC à partir d'octobre 2019.

CONTACT

OSAC
14 boulevard des frères Voisin
Immeuble Zénéo - Bât. B
92137 Issy-les-Moulineaux Cedex
Tél. : 01 41 46 10 50
contact@osac.aero

www.osac.aero

OSAC-DM / Septembre 2019 - V2