



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



MAINTIEN DE NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS UTILISÉS EN ATO

Séminaire ATO du 16 juin 2022

Sommaire

a. Hypothèses

1. Qui contracte un CAMO pour un aéronef exploité en formation:

a. Exigences pour l'opérateur

b. Exigences de maintien de navigabilité

c. Exemples

2. Considérons le GM ML.A.201(e)

a. Contenu du GM

b. Exemples mis en œuvre par des organismes en France

c. Niveau de sécurité

3. Echanges avec l'EASA

a. Des compréhensions différentes

b. Suites ?

c. Position DSAC

4. Questions ?

Hypothèses pour la présentation:

- Pour un aéronef motorisé complexe, il y a toujours un CAMO, quel que soit le mode d'exploitation;
- Pour un aéronef autre que motorisé-complexe, cela dépend du régime d'exploitation.
- Cette présentation est donc faite en donnant de préférence les références pour un aéronef autre que motorisé-complexe.
- Le terme CA(M)O est utilisé génériquement pour désigner soit un agrément Part CAMO, soit un agrément Part CAO ayant la gestion du maintien de navigabilité dans son scope.
- Le sujet peut aussi concerner un DTO.
- Question, objet de la discussion:
 - Quand un ATO commercial exploite un aéronef, qui passe le contrat avec un CA(M)O?

(Nota : texte règlementaires cité en anglais – il existe quelques erreurs de traduction dans la version française)

1. Quand un ATO commercial exploite un aéronef, qui contracte le CA(M)O ?

Exigences pour l'opérateur

- Référence au règlement des opérations aériennes (UE) n° 965/2012

- Article 5 point 5 :

5. *Training organisations* referred to in Article 10a of Regulation (EU) No 1178/2011 and having their principal place of business in a Member State shall, when conducting flight training into, within or out of the Union, *operate*:

- (a) complex motor-powered aeroplanes and helicopters in accordance with the provisions specified in Annex VI; (i.e. *Part NCC*)
 - (b) other aeroplanes and helicopters in accordance with the provisions specified in Annex VII. (i.e. *Part NCO*)

Exigences pour l'opérateur

- Référence au règlement des licences de pilotes (UE) n° 1178/2011
- ORA.ATO.105
 - (a) Applicants for the issue of a certificate as an approved training organisation (ATO) shall provide the competent authority :
 - (1) with the following information:
 - [...]
 - (v) [list of aircraft to be operated for training](#), including their group, class or type, registration, owners and category of the certificate of airworthiness, if applicable
 - [...]

Nature commerciale de l'opération

- Référence au règlement des opérations aériennes (UE) n° 965/2012
 - 'commercial operation' means any operation of an aircraft, **in return for remuneration** or other valuable consideration, which is available for the public or, when not made available to the public, which is performed under a contract between an operator and a customer, where the latter has no control over the operator;

Exigences de maintien de la navigabilité

- Référence au règlement de maintien de la navigabilité (UE) n° 1321/2014
 - M.A.201 / ML.A.201 : (a) The owner of the aircraft shall be responsible for the continuing airworthiness of aircraft and shall ensure that no flight takes place unless all of the following requirements are met:
 - (1) the aircraft is maintained in an airworthy condition;
 - [...]

(Note : La rédaction du ML.A.201 (b) introduit un biais pour comprendre le sens du texte.)
 - M.A.201 (b) When the aircraft is leased, the responsibilities of the owner are transferred to the lessee if:
 - 1. the lessee is stipulated on the registration document; or
 - 2. detailed in the leasing contract.
 - [...]

Exigences de maintien de la navigabilité

- Référence au règlement de maintien de la navigabilité (UE) n° 1321/2014
 - M.A.201 (h) For aircraft [other than complex motor-powered aircraft] used [...] by commercial ATOs and commercial DTOs referred to in Article 10a of Regulation (EU) No 1178/2011, the operator shall ensure that: [...] when the operator is not a CAMO approved [...], it shall conclude a written contract in accordance with Appendix I to this Annex with a CAMO approved

(note : il existe un autre § pour les aéronefs motorisés complexes.)

Exigences de maintien de la navigabilité

- Référence au règlement de maintien de la navigabilité (UE) n° 1321/2014
 - ML.A.201 (e) [For aircraft operated by commercial Approved Training Organisations \('ATO'\)](#) and [commercial Declared Training Organisations \('DTO'\)](#) referred to in Article 10a of Regulation (EU) No 1178/2011 or not operated in accordance with Annex VII to Regulation (EU) No 965/2012 (Part-NCO) or operated in accordance with Subpart-ADD of Annex II (Part-BOP) to Regulation (EU) 2018/395 or Subpart-DEC of Annex II (Part-SAO) to Regulation (EU) 2018/19761, [the operator shall](#):
 - (1) [be approved as a CAMO or as a CAO for the management of the continuing airworthiness of its aircraft \[iaw...\], or contract such an organisation using the contract set out in Appendix I to this Annex](#);
 - (2) ensure that all maintenance is performed by maintenance organisations approved in accordance with point (c)(2) of point ML.1.;

Nota : il sera discuté du [GM1 ML.A.201\(e\) Responsibilities](#), plus loin dans la presentation.

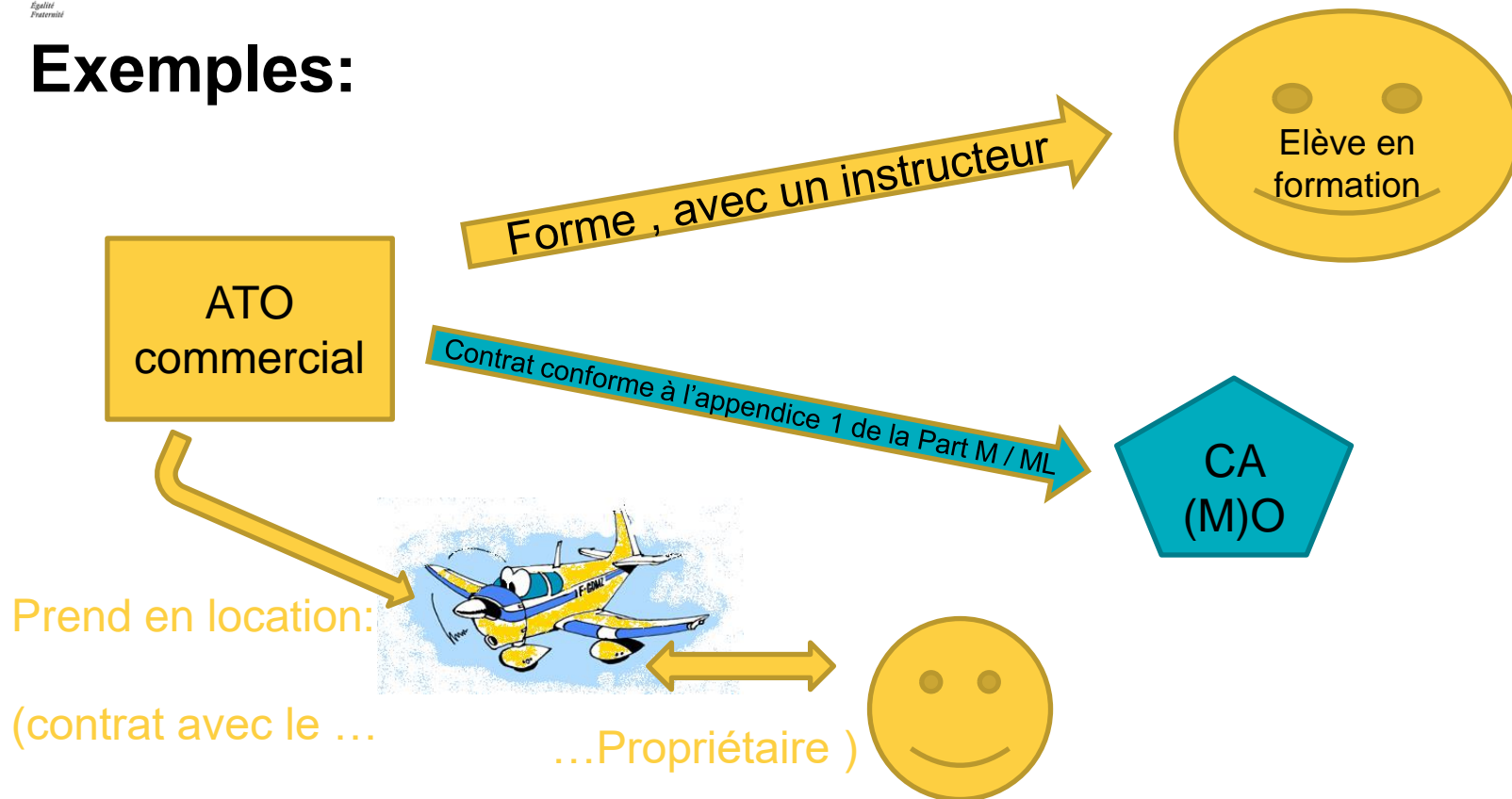
Exigences de maintien de la navigabilité

- Référence au règlement de maintien de la navigabilité (UE) n° 1321/2014
 - Appendix I — Continuing airworthiness management contract *[note : Part M ou Part ML]*
 - 4 : it shall state the following: [...] “In case of any non-conformity with this contract, by either of the signatories, the contract will become null. In such a case, the owner or operator will retain full responsibility for every task linked to the continuing airworthiness of the aircraft, and the owner will inform the competent authorities of the Member State of registry within 2 weeks about such non-conformity with the contract.”
 - 5.1. Obligations of the CAMO or CAO:
 - 1. have the aircraft type included in its terms of approval;
 - 2. respect the conditions listed below with regard to maintaining the continuing airworthiness of the aircraft: [...]
 - 5.2. Obligations of the owner or operator:
 - 1. have a general understanding of the approved AMP;
 - 2. have a general understanding of this Annex; [...]

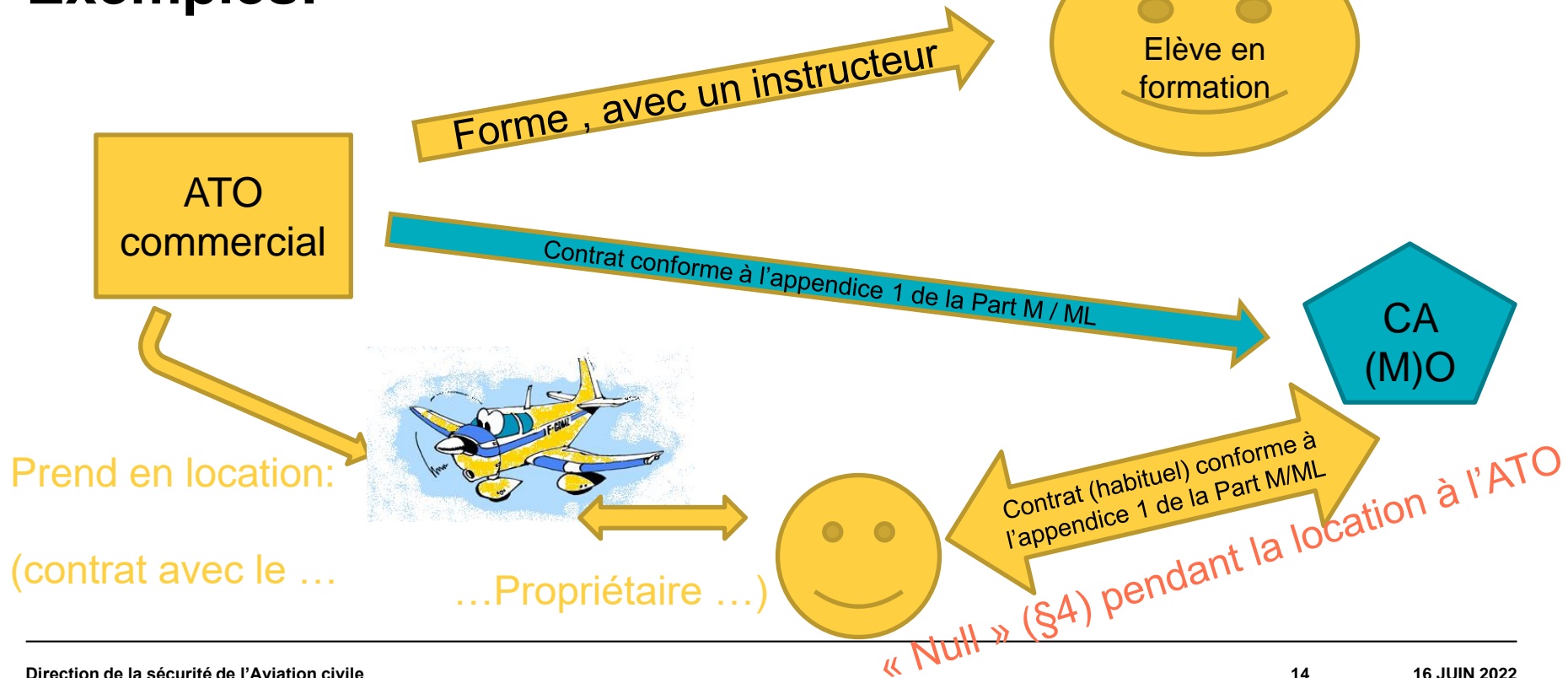
Exemples:



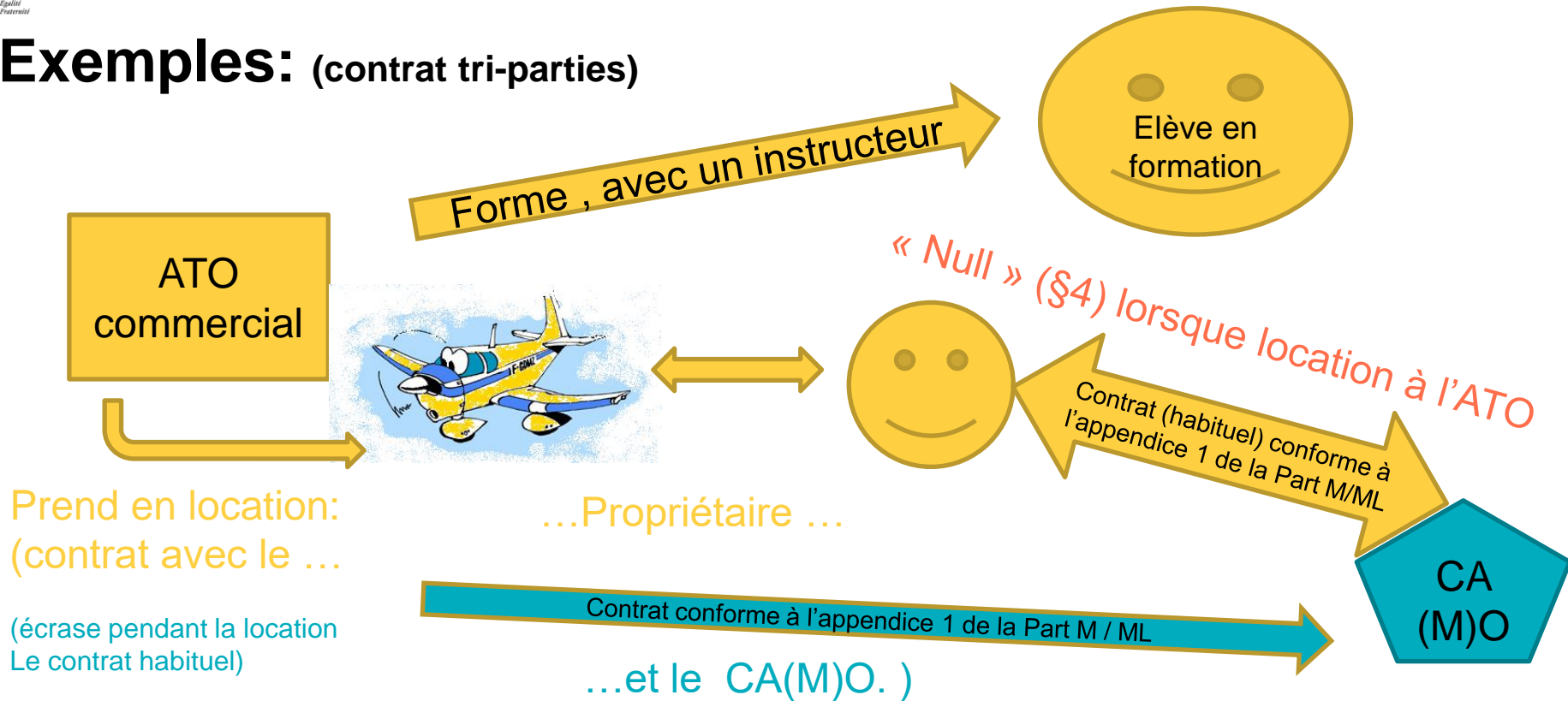
Exemples:



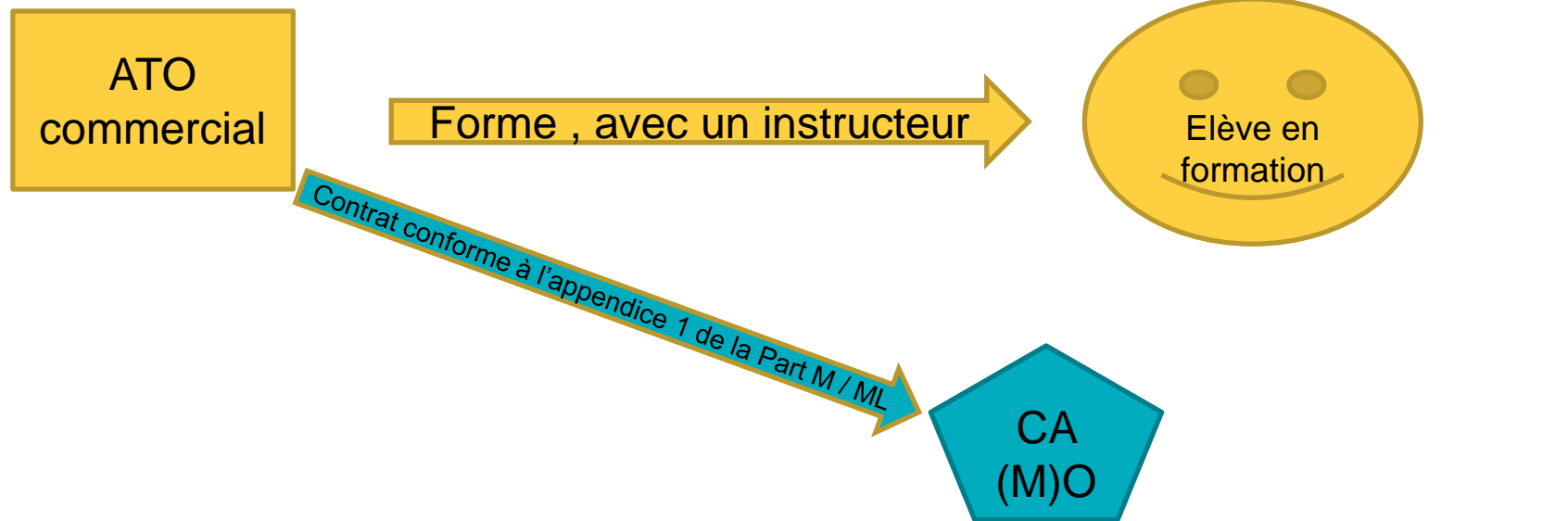
Exemples:



Exemples: (contrat tri-parties)



Exemples:



2. Que dit le GM1 ML.A.201(e) ?

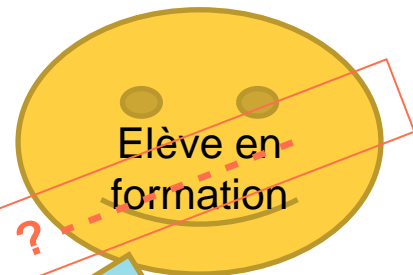
GM1 ML.A.201(e) Responsibilities:

- COMMERCIAL ATO/DTO
- According to industry practice, the following are examples of aircraft not considered to be operated by a commercial ATO or a commercial DTO:
 - a) [...]
 - b) Aircraft operated under Part-NCO by its owner together with an ATO or a DTO flight instructor for the purpose of training, when the contract between the owner and the training organisation and the procedures of the training organisation allow it. The continuing airworthiness of such aircraft remains under the responsibility of the owner, or of the CAMO or CAO contracted by the owner, if the owner has elected to contract a CAMO or CAO in accordance with ML.A.201(f).
 - c) [...]

Exemples:

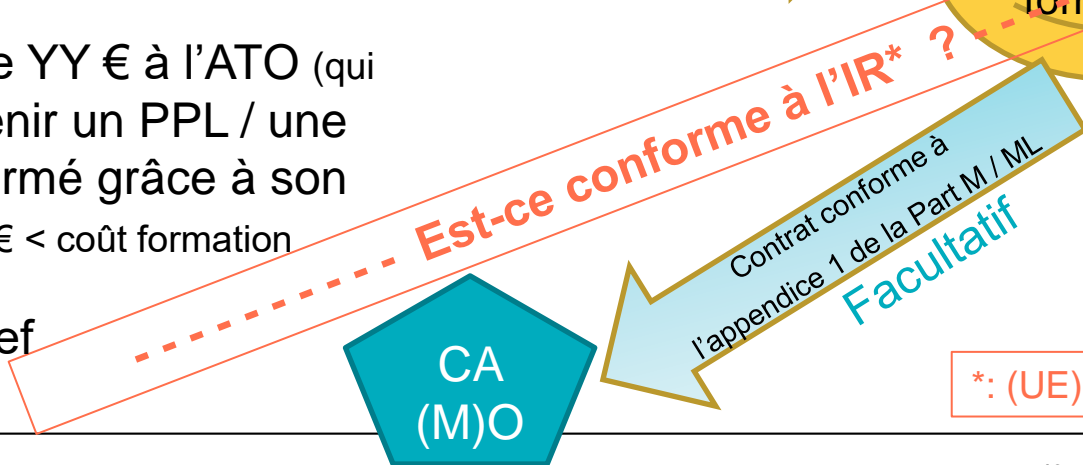


Propriétaire de



1- Le client – élève paie YY € à l'ATO (qui dégage un profit) pour obtenir un PPL / une qualification en étant formé grâce à son aéronef (probablement YY€ < coût formation sur un aéronef de l'ATO.)

2- L'ATO ajoute l'aéronef du client dans sa flotte.



*: (UE) n° 1321/2014

Forme , avec un instructeur

Est-ce conforme à l'IR*

Contrat co...
Ou bien...

Facultatif

*: (UE) n° 1321/2014

Prend en location:

(contrat avec le ...)

...Propriétaire)



Niveau de sécurité sur les opérations

- Deux niveaux d'exigence différents, induisant potentiellement des niveaux de sécurité différents :
 - Aéronef sous responsabilité de l'ATO , avec le CA(M)O contracté : C'est un organisme agréé qui effectue le suivi des consignes de navigabilité, qui suit le traitement des défauts, gère l'entretien, ... et par ailleurs, le CA(M)O approuve un PE selon les données du constructeur, et en tenant compte des opérations de formation. Le niveau de sécurité optimum par un organisme agréé est mis en œuvre au bénéfice de l'élève et de l'instructeur de l'ATO.
 - Aéronef du propriétaire, pour sa propre formation: L'élève est déjà responsable de sa propre sécurité, en s'estimant capable d'effectuer la gestion du maintien de la navigabilité (Cf. GM.M.A.201(i)). Il doit par ailleurs considérer si les choix qu'il a effectués sur le contenu du PE de l'aéronef sont adaptés par rapport au programme de formation prévu (ML.A.302(c)(5). La sécurité du vol en instruction repose sur la compétence seule du propriétaire, sans que l'ATO ou l'instructeur ne puisse l'évaluer. Dans la Part ML, les déviations prises par le propriétaire n'ont pas à être justifiées.
- => Les garanties de sécurité offertes par le cadre réglementaire à l'instructeur montant à bord sont différentes dans les deux cas. L'ATO peut refuser de vendre une prestation de formation, avec l'aéronef du propriétaire. Mais s'il le fait, quid du choix de l'instructeur ?

3. Discussions en cours avec l'Agence

Des échanges avec l'AESA en cours

- Déjà, plusieurs échanges par mail et téléphoniques avec l'Agence
- Pas de convergences de positions à ce stade
- Présentation du sujet au TeB du 30 Juin par le représentant Français pour échanger avec l'EASA et les autorités des autres Etats Membres
- Evolutions possibles:
 - Récrire le GM pour le clarifier,
 - Remplacer le GM par un article IR « by dérogation to ML.A.201(e), »,
 - Supprimer le GM,

Position DSAC

- En attendant une consolidation de la position au niveau européen:
 - Cas du [GM ML.A.201\(e\)](#) appliqué strictement au propriétaire de l'aéronef
 - Personne physique propriétaire, pour sa propre formation;
 - Personne morale propriétaire, pour la formation du représentant juridique de la personne morale (Président d'aéroclub, gérant d'une société propriétaire de l'aéronef, ...)
 - Sous réserve que l'ATO et son instructeur l'acceptent.
- Autrement, conformité au [ML.A.201\(e\) requise](#) :
 - [cas des aéronefs qui sont loués par l'élève pilote à un propriétaire \(personne physique ou personne morale\) pour la période de la formation](#) ; (Note : il convient de se rappeler que la responsabilité de la gestion de la navigabilité peut être ou pas transféré entre le propriétaire et le locataire, en fonction de ce qui est écrit dans le contrat.)

4. Questions

Prend en location,
met en liste d'aéronefs
exploités ATO, selon le
ORA.ATO.105, l'aéronef,
par ailleurs en liste de
flotte du CTA.

ATO
commercial

Forme (qualif de type, ...),
avec un instructeur de l'ATO

Contrat conforme à l'appendice 1 de la Part M

Contrat de formation ATO/CTA au bénéfice des pilotes du CTA avec
les aéronefs du CTA.

Rien n'empêche que ces
« deux » contrats ne fassent
qu'un, du moment que « le »
contrat contienne toutes les
informations de l'appendice 1 de
la Part M.

Pilote du
CTA , Elève
en formation

Opérateur CTA (ayant donc
aussi un agrément CAMO)

CAMO



Merci de votre attention