



Directive

CT 02.010-60

Communication technique

Maintien de la navigabilité des aéronefs civils utilisés comme aéronefs d'État

Référence du dossier: TM 02.010-60

Bases légales:

- Art. 1, par. 2 du règlement (CE) n° 216/2008
- Art. 2 et 51, al. 2, let. a de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0).
- Art. 2, al. 2 et 3, al. 3 de l'ordonnance sur l'aviation (OSAv ; RS 748.01)
- Art. 50 de l'ordonnance sur la navigabilité des aéronefs (ONAE ; RS 748.215.1)

État:	Publiée le:	28.09.2012
	Entrée en vigueur de la présente version:	28.09.2012
	Numéro de la présente version:	2

Auteur: Section Organisme de gestion du maintien de la navigabilité STLO

Approuvée le/par: 25.09.2012 / division Sécurité technique

1. Généralités et but

Aux termes de l'article premier, 2^e paragraphe du règlement (CE) n° 216/2008 (règlement de base AESA), ce dernier ne s'applique pas aux aéronefs pendant le déroulement d'opérations militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de surveillance côtière ou d'opérations ou activités analogues. Or, ces activités sont typiquement accomplies au moyen d'aéronefs d'État conformément à l'art. 2, al. 2 OSAv.

En d'autres termes, les aéronefs d'État inscrits dans le registre matricule suisse sont en principe soumis aux réglementations nationales, notamment en ce qui concerne le maintien de la navigabilité (voir l'ordonnance sur la navigabilité des aéronefs, ONAE; RS 748.215.1).

Cependant, il est des situations où des aéronefs peuvent être utilisés partiellement ou occasionnellement pour accomplir des missions étatiques tout en étant affectés le reste du temps à un usage civil, à titre soit privé, soit commercial (double usage). Dans ce dernier cas, ils sont soumis aux exigences prévues par le règlement de base de l'AESA et en particulier par ses règles de mise en œuvre. Le fait que deux normes s'appliquent parallèlement dans le cas de ces aéronefs crée certaines particularités et exigences spéciales qui sont décrites à travers la présente directive.

2. Champ d'application

La présente CT est applicable aux aéronefs qui entrent en principe dans le champ d'application du règlement de base de l'AESA et de ses règles de mise en œuvre (dans la mesure où il en est fait un usage civil) et qui sont aussi utilisés partiellement ou occasionnellement en tant qu'aéronef d'État conformément à l'article premier, 2^e paragraphe du règlement de base de l'AESA.

Remarque:

La classification d'un aéronef en tant qu'aéronef d'État au sens de l'article premier, 2^e paragraphe du règlement de base de l'AESA est du seul ressort de l'OFAC.

3. Procédure de maintien de la navigabilité

Dès l'instant où un aéronef est engagé en tant qu'aéronef d'État, et n'est de ce fait pas soumis au règlement de base de l'AESA, ni à ses règles de mise en œuvre, il ne peut être mis en circulation sur la base d'un certificat de navigabilité AESA (formulaire 25 de l'AESA). Dans ce cas, il est soumis aux exigences de navigabilité nationales en vertu de l'ordonnance sur l'aviation et de l'ordonnance sur la navigabilité des aéronefs. De fait, pour les missions accomplies en tant qu'aéronef d'État, l'aéronef en question doit être au bénéfice d'un certificat de navigabilité national pour être mis en circulation. L'OFAC établit, outre le formulaire 25 de l'AESA (y compris le certificat d'examen de navigabilité, formulaire 15a/b de l'AESA), un certificat de navigabilité national (y compris l'attestation d'examen). En fonction de l'usage de l'aéronef, l'exploitant est tenu de conserver à bord les documents adéquats.

Il convient en outre d'observer ce qui suit:

- Les travaux d'entretien ou de modification qui pourraient se révéler nécessaires durant la période où l'aéronef est engagé comme aéronef d'État doivent être exécutés et attestés conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 2042/2003, étant entendu que l'exploitant étatique n'est pas autorisé à exécuter lui-même ou à mandater ces travaux.
- Après chaque engagement en tant qu'aéronef d'État, les heures de vol, les cycles, etc. accomplis doivent être reportés dans le carnet de route/le carnet technique (*tech log*) de l'aéronef accompagnés d'une mention qui atteste que l'aéronef satisfait aux exigences de navigabilité de l'AESA.

Ces charges doivent figurer dans le contrat de location/de leasing ou le contrat de cession d'usage conclu entre l'exploitant civil de l'aéronef et l'exploitant étatique.

Des exigences supplémentaires doivent en outre être observées au cas où la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef est assurée par un organisme CAMO (organisme de gestion du maintien de la navigabilité), notamment si l'aéronef engagé est un aéronef complexe ou un aéronef utilisé pour le transport aérien commercial conformément au paragraphe M.A.201 du règlement (CE) n° 2042/2003.

Le CAMO est tenu d'ajouter un chapitre, c'est-à-dire une nouvelle procédure, aux spécifications de la gestion du maintien de la navigabilité (CAME) qui doit être soumis à l'approbation de l'OFAC via le dépôt d'une demande de modification (PRA). Le nouveau chapitre doit décrire les mesures de nature technique et administrative à prendre en cas de double usage.

Texte à insérer dans les spécifications de la gestion du maintien de la navigabilité (CAME):

1.14.x Key Elements for Dry Lease Arrangements with State Organisations

- a) The aircraft to be leased is of a type already FOCA approved on the lessee's Air Operation Certificate (AOC).
- b) The lessee has to regulate the Limited Pilot Authorisation (Scope of Authorisation) in his OM and SOP'. Specifically the following :
 - i.) Pre-flight Checks
 - ii.) Dayli Checks
 - iii.) Fitting/-out the Special Equipment
- c) The aircraft to be leased, is by registration, subject to existing AOC requirements of the lessor. The aircraft must have a valid Certificate of Airworthiness.
- d) The existing operator's maintenance arrangements remain valid for the duration of the lease. Specifically the following:
 - i.) Base and Line maintenance locations
 - ii.) Technical Log procedures
 - iii.) Maintenance Agreement/Contract with a Part-145 Organisation
 - iv.) Maintenance Schedule/Program and procedures

- e) Any changes from the existing maintenance arrangements must be supported by a written agreement, which should take the form of an addendum to the lessor's maintenance agreement/contract.
- f) At a location away from home base the lessee should transfer daily copies of the relevant Sector Record Page's (Tech Log) to the lessor of the aircraft that have been operated under the "lease" arrangement.
- g) The lessee should formulate an Aircraft Lease Agreement that identifies the following:
 - i.) Aircraft details (Type)
 - ii.) Operator Details - Name, Telephone, Fax, Contact Name
 - iii.) Lessee/Lessor declaration and Acceptance
- h) The FOCA Section Certification Flight Operations will be informed by the Operator or Continuing Airworthiness Manager of the proposed lease prior to it occurring.
- i) During the operation of the aircraft as a "State"-Aircraft, the original EASA Certificate of Airworthiness (CofA) and the ARC must be removed from the aircraft and replaced by the national CofA (certificat de navigabilité) and national ARC (certificat d'examen de navigabilité)

*** FIN ***