

# GUIDE

## RELATIF AUX DOCUMENTS D'ACCEPTATION RECONNUS PAR LA DSAÉ



**MINISTÈRE  
DES ARMÉES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Direction de la sécurité  
aéronautique d'État  
Direction de la navigabilité

**Guide relatif aux documents d'acceptation  
reconnus par la DSAÉ**

GUI-145-004

Version **4.0**

**CIRCUIT D'APPROBATION**

RÉDACTEURS :  
LCL BRUN – CDT BORNAREL

VÉRIFICATEUR :  
CDT COUCHAUX

VÉRIFICATEUR PRINCIPAL :  
CF RICHERT

Code-date :  
**21-24**

Code-date :  
**21-24**

Code-date :  
**21-24**

Visa

Visa

Visa

**ORIGINAL SIGNE**

**ORIGINAL SIGNE**

**ORIGINAL SIGNE**

**APPROBATEUR : COL DAUTREY**

Code-date : **21-24**

Visa

**ORIGINAL SIGNE**

Date : 18 juin 2021




### A. IDENTIFICATION

Titre	GUI-145-004 - Guide relatif aux documents d'acceptation reconnus par la DSAÉ
Version	<b>4.0</b>
Code-date	<b>21-24</b>
Classification	NP
Document suivi	Sous-direction réglementation / Division référentiels et guides
Applicabilité	OGMN et OE
Document abrogé	Version <b>3.0</b>

### B. ÉVOLUTIONS DU DOCUMENT


Version	Code-date	Date	Nature du changement	Paragraphe(s)	Rédacteur
1.0	-	01/12/2017	Création	Tous	LCL de Follin
2.0	-	01/06/2019	Refonte EMAR/FR	Tous	LCL de Follin
3.0	20-29	-	Révision	Tous	LCL Brun CNE Bornarel
<b>4.0</b>	<b>21-24</b>	-	<b>Révision</b>	<b>Modifications identifiées par une barre dans la marge</b>	LCL Brun CDT Bornarel

 <b>MINISTÈRE DES ARMÉES</b> <i>Liberté Égalité Fraternité</i>	Direction de la sécurité aéronautique d'État Direction de la navigabilité	<b>Guide relatif aux documents d'acceptation reconnus par la DSAÉ</b>	
		GUI-145-004	Version <b>4.0</b>

<b>C. RÉFÉRENCES</b>		
N°	Titre / Objet document	Identification
1.	Décret n° 2013-366 du 29 avril 2013 modifié par le décret du 9 mai 2018 portant création de la direction de la sécurité aéronautique d'État.	NOR DEFD1308335D
2.	Décret n° 2013-367 du 29 avril 2013 modifié par le décret du 9 mai 2017 relatif aux règles d'utilisation, de navigabilité et d'immatriculation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile.	NOR DEFD1308366D
3.	Arrêté du 03 mai 2013 modifié par l'arrêté du 18 juillet 2019 fixant les attributions de l'autorité de sécurité aéronautique d'État, de l'autorité technique et des autorités d'emploi en matière d'utilisation, de navigabilité et d'immatriculation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile.	NOR DEFD1308374A
4.	Arrêté du 03 mai 2013 <b>modifié par l'arrêté du 30 décembre 2019</b> portant organisation de la direction de la sécurité aéronautique d'État.	NOR DEFD1308371A
5.	Arrêté du 03 mai 2013 modifié par l'arrêté du 18 juillet 2019 fixant les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de suspension ou de retrait des certificats de type, des certificats de navigabilité et des autorisations de vols des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile.	NOR DEFD1308381A
6.	Arrêté du 03 mai 2013 modifié par l'arrêté du 18 juillet 2019 fixant les règles d'immatriculation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile	NOR DEFD1308377A
7.	Arrêté du 03 mai 2013 <b>modifié par l'arrêté du 24 décembre 2020</b> fixant les règles du maintien de la navigabilité des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile	NOR DEFD1308378A
8.	Instruction interministérielle n°1693/ARM/DSAÉ du 11 juin 2019 dite « instruction EMAR/FR M,145, 66 et 147 » relative au maintien de la navigabilité des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État	NOR ARM1954015J
9.	Instruction interministérielle n°500558/DEF/DSAÉ du 18 février 2016 dite « instruction FRA-M,145, 66 et 147 » relative au maintien de la navigabilité des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et des produits, pièces et équipements aéronautiques et relative à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.	NOR DEFM1650237J
10.	Instruction n°2011-161278/DEF/DGA/DT/ST/DGA_IP/ASA du 31 mai 2011 précisant, pour les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'Etat et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile, les événements techniques devant être portés à la connaissance des détenteurs de certificats de type, des détenteurs de certificats de type supplémentaires, des équipementiers et de l'autorité technique.	NOR DEFA1151126J
11.	Acte technique n° 1333-15/DT/ASA/NP du 20 novembre 2015 relatif à l'approbation de l'installation de pièces dites « PMA/FAA ».	
12.	Acte technique n° 0977-17/DT/ASA/NAV du 07 septembre 2017 relatif à l'approbation de l'installation de pièces dites « PDA/TCCA » (Canada)	
13.	Acte technique n° 0610-17/DT/ASA/ATM du 02 juin 2017 relatif à l'approbation de l'installation de pièces dites « PMA/FAA » sur C130.	
14.	Instruction n° 215602/DEF/DGA/DT/ST/DGA_IP/ASA du 8 novembre 2013 définissant les emports et équipements exclus du champ d'application de l'arrêté du 3 mai 2013 fixant les règles du maintien de la navigabilité des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile, et précisant les conditions associées.	NOR DEFA1352024J
15.	Guide S-CAT - n° 11009 - Guide des agréments de production - édition en vigueur.	
16.	Instruction d'emploi du Formulaire 8 EMAR/FR - Certificat Libérateur Acceptable - édition en vigueur.	

## D. GLOSSAIRE

AED	:	Agence Européenne de Défense
APRS	:	Approbation Pour Remise en Service
CdT	:	Certificat de Type
CdN	:	Certificat de Navigabilité
CLA	:	Certificat Libératoire Acceptable
CMM	:	<i>Component maintenance Manual</i>
CN/AD	:	Consigne de Navigabilité / <i>Airworthiness Directive</i>
CRS	:	Certificat de Remise en Service
CSE	:	Certificat Spécifique Équipement
DC	:	Déclaration de Conformité
DCSE	:	Détenteur de Certificat Supplémentaire Equipement
DCT	:	Détenteur de Certificat de Type
DCTS	:	Détenteur de Certificat de Type Supplémentaire
DR	:	Dirigeant Responsable
DSAÉ	:	Direction de la Sécurité Aéronautique d'État
DTC	:	Directive Technique Constructeur
EASA	:	<i>European Aviation Safety Agency</i>
EMAR	:	<i>European Military Airworthiness Requirements</i>
EdN	:	Examen de Navigabilité
FAA	:	<i>Federal Aviation Authority (US)</i>
FME	:	Fiche Matricule d'Équipement
FMS	:	<i>Foreign Military Sales</i>
GMN	:	Gestion du Maintien de la Navigabilité
MCO	:	Maintien en Condition Opérationnelle
MGN	:	Manuel des spécifications de l'organisme de Gestion du maintien de la Navigabilité
MOE	:	Manuel des spécifications de l'Organisme d'Entretien
NSI	:	Niveau de Soutien Industriel
NSO	:	Niveau de Soutien Opérationnel
OAE	:	Organes, Accessoires, Équipements
OE	:	Organisme d'Entretien
OGMN	:	Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité
OP	:	Organisme de Production
PDA	:	<i>Part Design Approval (TCCA)</i>
PEA	:	Programme d'Entretien de l'Aéronef
P/N	:	<i>Part Number</i>
PMA	:	<i>Parts Manufacturer Approval (FAA)</i>
S/N	:	<i>Serial number</i>

 <b>MINISTÈRE DES ARMÉES</b> <i>Liberté Égalité Fraternité</i>	Direction de la sécurité aéronautique d'État Direction de la navigabilité	<b>Guide relatif aux documents d'acceptation reconnus par la DSAÉ</b>	
		GUI-145-004	Version 4.0

TCCA : *Transport Canada Civilian Authority*  
 USAF : *US Air Force*

## E. DÉFINITIONS

**Document d'acceptation** (arrêté maintien de référence 7): c'est une attestation de conformité, un certificat de mise en service, un certificat de remise en service ou une déclaration de conformité.


- 1° L'**attestation de conformité** est délivrée par l'organisme de production pour garantir la conformité à la définition de type approuvée d'un aéronef ;
- 2° Le **certificat de mise en service** est délivré par l'organisme de production pour garantir la conformité à la définition de type approuvée d'un moteur, d'une hélice, de pièces et d'équipements (*hors pièces standards et matière couvertes par le 4°*) neufs ;
- 3° Le **certificat de remise en service** est délivré :
  - a) par l'organisme de production pour garantir, lors de l'entretien d'un aéronef neuf, la bonne réalisation des opérations de maintenance ;
  - b) par l'organisme d'entretien pour garantir que les travaux commandés ont été réalisés conformément aux données d'entretien applicables disponibles. Le certificat de remise en service décrit, en particulier, les tâches commandées, réalisées ou reportées.
- 4° La **déclaration de conformité** est délivrée par le fournisseur pour garantir la conformité de la pièce standard ou de la matière, aux spécifications définies par le détenteur d'un certificat de type, d'un certificat de type supplémentaire ou d'un certificat spécifique d'équipement.

**Produit** (décret de référence 2): un aéronef, un moteur ou une hélice.

**Élément ou élément d'aéronef** : terme générique désignant **une pièce ou un équipement d'un aéronef**, d'un moteur, d'une hélice **ou le moteur ou l'hélice**, spécifié par le DCT, DCTS ou DCSE **et ne relevant ni d'une pièce standard, ni d'une matière consommable**. Les éléments ou éléments d'aéronefs doivent être accompagnés d'un certificat de mise en service ou de remise en service, appelé aussi certificat libératoire. *Cela ne couvre pas les pièces standards, les matières premières et les matières consommables.*

**Pièces et équipements** (décret de référence 2): les instruments, dispositifs, mécanismes, pièces, appareils, dispositifs auxiliaires ou accessoires, y compris les équipements de communication, qui sont utilisés ou destinés à être utilisés pour exploiter ou contrôler un aéronef en vol et qui sont installés dans ou sur l'aéronef. Cela comprend les parties de la cellule, du ou des moteurs ou des hélices.

**Pièces standards** : **pièces ou équipements** respectant une norme ou un standard qui est spécifié par le DCT, DCTS ou DCSE (*généralement au travers de la diffusion de son tableau de composition illustré des rechanges IPC, TCI*). Ils doivent être identifiés et livrés neufs accompagnés d'une déclaration de conformité à la norme ou au standard spécifié. L'origine du fabricant et du fournisseur doivent être disponibles. Ils peuvent ne pas

 <b>MINISTÈRE DES ARMÉES</b> <i>Liberté Égalité Fraternité</i>	Direction de la sécurité aéronautique d'État Direction de la navigabilité	<b>Guide relatif aux documents d'acceptation reconnus par la DSAÉ</b>	
		GUI-145-004	Version 4.0

disposer de P/N. Toutefois, certains peuvent être entretenus et réparés suivant des données définies par le **détenteur** de leurs données de définition et après accord du DCT, DCTS ou DCSE. Dans ce cas, ils sont référencés, sérialisés, et doivent être libérés avec un certificat libératoire.

Pour une pièce donnée, le statut d'élément d'aéronef ou de pièce standard **devrait être** indiqué sur l'IPC / TCI **ou dans un manuel de pièces standards** fourni par le DCT, DCST ou DCSE. À défaut, la DGA/AT statue sur demande de l'organisme concerné (OGMN, OE...).

**Matières premières et matières consommables** : les matières livrées aux utilisateurs doivent être identifiées et accompagnées d'une déclaration de conformité. L'origine du fabricant et du fournisseur doivent être disponibles, de même qu'**un numéro de lot (ce qui devrait permettre la traçabilité des conditions de fabrication, en cas de non-conformité relevée)**.

- Les **matières premières** sont des matériaux tels que les métaux, plastiques, bois, composites, qui nécessitent d'être travaillés pour être transformés en pièce utilisable ;
- Les **matières consommables** sont les ingrédients tels que les lubrifiants, mastics, enduits, colles, peintures, produits chimiques.

**Certificat libératoire acceptable** : C'est un document ou un ensemble de documents décrivant les travaux commandés, réalisés ou reportés et **destiné** à l'utilisateur final **pour** déterminer l'état de navigabilité de l'élément d'aéronef reçu. Il est émis par un organisme de maintenance en dehors de la couverture d'un agrément – cf. § 4.3 du présent document.



## F. SOMMAIRE

1	OBJET .....	9
2	DOMAINE D'APPLICATION .....	9
3	GÉNÉRALITES.....	9
3.1	Principes généraux relatifs aux éléments d'aéronef.....	<b>9</b>
3.2	Rappels.....	<b>10</b>
3.2.1	Un document d'acceptation.....	10
3.2.2	Pour les emports et équipements concernés par l'instruction de référence 13, c'est-à-dire pouvant être exclus du champ d'application de l'arrêté maintien de référence 7.....	10
3.3	Principes applicables aux pièces standard, matières premières et matières consommables.....	<b>10</b>
3.4	Précisions relatives à la notion de stocks.....	<b>11</b>
3.5	Archivage et traçabilité des documents d'acceptation .....	<b>11</b>
4	DOCUMENTS ACCEPTABLES POUR L'INSTALLATION D'UN ÉLÉMENT D'AÉRONEF .....	12
4.1	Élément d'aéronef entretenu par un OE agréé par la DSAÉ ou produit par un OP agréé par la DGA.....	<b>12</b>
4.1.1	Cas normal .....	12
4.1.2	Cas particuliers.....	13
4.2	Élément d'aéronef entretenu par un OE ou produit par un OP non agréé par la DSAÉ ou la DGA .....	<b>15</b>
4.2.1	Cas d'un agrément reconnu par la DSAÉ ou la DGA.....	15
4.2.2	Élément produit neuf par un organisme de production.....	16
4.2.3	Élément entretenu par un organisme d'entretien .....	16
4.2.4	Élément d'aéronef issu des stocks de l'État constitués au titre des marchés notifiés avant le 6 mai 2013.....	20
4.2.5	Éléments d'aéronef issus d'un stock industriel.....	21
4.2.6	Élément d'aéronef en provenance de marché FMS .....	21
4.2.7	Pièces de remplacement approuvées (PMA/FAA ou PDA/TCCA).....	22
4.3	Le certificat libérateur acceptable (CLA) .....	<b>22</b>
5	DOCUMENTS D'ACCEPTATION POUR L'INSTALLATION D'UNE PIÈCE STANDARD ET POUR L'UTILISATION DES MATIÈRES PREMIÈRES ET MATIÈRES CONSOMMABLES .....	24
5.1	Pièces standard, matières premières et matières consommables entrées dans les stocks état après le 31 décembre 2017 .....	<b>24</b>
5.2	Pièces standard, matières premières et matières consommables entrées dans les stocks de l'état avant le 31 décembre 2017 .....	<b>24</b>
5.3	Pièces standard issues des stocks industriels .....	<b>25</b>
	ANNEXE I - DOCUMENTS D'ACCEPTATION ÉMIS PAR DES ORGANISMES POSSÉDANT UN AGRÉMENT RECONNU PAR LA DSAÉ .....	26
	ANNEXE II - CONTRÔLES COMMUNS ET APPROFONDIS DES ÉLÉMENTS D'AÉRONEFS .....	27
	ANNEXE III - SYNOPTIQUE DES DOCUMENTS D'ACCEPTATION SUIVANT LES CAS.....	28



## 1 OBJET

Ce guide a pour objet de préciser les documents **d'acceptation reconnus par la DSAÉ** et les conditions d'acceptation des éléments d'aéronefs, des pièces standard, des matières et des consommables, entretenus ou utilisés par un organisme d'entretien, ou produits par un organisme de production (OP), intervenant au profit de l'aéronautique d'État, pour leur installation/utilisation sur aéronef.

La réglementation en vigueur, notamment l'arrêté de référence 7 et les instructions de références 8 et 9 précisent ce qu'est un document d'acceptation et les conditions dans lesquelles ces documents peuvent être **reconnus** ou émis. Le présent guide ne se substitue pas à la réglementation mais rassemble les éléments relatifs aux documents d'acceptation afin de faciliter la prise en compte des exigences réglementaires par les acteurs concernés.

## 2 DOMAINE D'APPLICATION

Ce guide s'adresse principalement aux Organismes de Gestion du Maintien de la Navigabilité (OGMN), Organismes d'Entretien (OE) et aux autres acteurs impliqués dans le maintien de la navigabilité, pour :

- **rappeler les règles** d'acceptation des éléments d'aéronef, pièces standards, matières et consommables nécessaires à l'entretien des aéronefs et des éléments d'aéronef ;
- **définir le cadre des prestations** d'entretien des éléments d'aéronef et pièces standards destinés à être installés sur les aéronefs d'État et **sur** les éléments d'aéronef.

Un synoptique listant les documents d'acceptation et résumant le présent guide est présenté en annexe III.

## 3 GÉNÉRALITES

### 3.1 Principes généraux relatifs aux éléments d'aéronef


Pour être installé sur aéronef ou sur un autre élément d'aéronef, un élément d'aéronef doit être accompagné :

- d'un document d'acceptation ;
- de **l'historique** du fonctionnement si l'élément est soumis à limite.

Il doit également faire l'objet d'une série de contrôles conformément à l'annexe II.

Le document d'acceptation d'un élément d'aéronef est :

- réglementairement un FRA Form 1 **ou un DGA Form 1 ou un EMAR Form 1** ou EMAR/FR Form 1 ;
- ou un document équivalent émis dans le cadre d'un agrément délivré par une autorité de navigabilité militaire ou civile reconnue par la DSAÉ ou la DGA/AT ;
- **ou un document accepté par DGA/AT ;**
- ou **à défaut**, un certificat libératoire acceptable (CLA) tel que défini dans le présent guide. Il est utilisé pour accepter, le cas échéant, dans l'environnement de navigabilité

 <b>MINISTÈRE DES ARMÉES</b> <i>Liberté Égalité Fraternité</i>	Direction de la sécurité aéronautique d'État Direction de la navigabilité	<b>Guide relatif aux documents d'acceptation reconnus par la DSAÉ</b>	
		GUI-145-004	Version <b>4.0</b>

étatique, un élément sans document d'acceptation réglementaire ou équivalent reconnu. Il peut prendre deux formes :

- soit **un formulaire dédié défini** par la DSAÉ<sup>1</sup> ;
- soit **un ensemble de documents dont les contenus font clairement apparaître les informations requises pour un CLA**<sup>2</sup>.

## 3.2 Rappels

### 3.2.1 Un document d'acceptation

- ne vaut pas approbation d'installer l'élément d'aéronef sur un aéronef ou un moteur ou une hélice mais **contribue pour** l'utilisateur final à déterminer son état de navigabilité. En outre, **avant la pose sur aéronef et délivrance de l'APRS, l'utilisateur** final doit s'assurer de l'admissibilité de l'élément d'aéronef (définition approuvée pour l'aéronef concerné, application des consignes de navigabilité, entretien à jour, etc.) et de son bon état/et de l'absence de défaut constaté ;
- ne sert pas de bon de livraison.

### 3.2.2 Pour les emports et équipements concernés par l'instruction de référence 14, c'est-à-dire pouvant être exclus du champ d'application de l'arrêté maintien de référence 7

- les emports et équipements neufs sont généralement livrés avec une déclaration de conformité ;
- aucun formulaire Form 1 n'est exigé en entretien, mais **l'entretien doit être réalisé conformément au manuel de maintenance de l'équipement et la traçabilité des opérations effectuées doit être assurée au travers d'un document spécifique. L'installation sur aéronef d'un tel équipement reste soumise à certification au travers du CRM ou du Form 100, selon que la pose est réalisée à l'occasion d'un entretien en ligne ou en base.**

## 3.3 Principes applicables aux pièces standard, matières premières et matières consommables

Pour être utilisées lors de l'entretien d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef, les pièces standards, les matières premières et les matières consommables doivent être accompagnées d'un document d'acceptation.


Ce document d'acceptation respecte les attendus du MAC/FR 145.A.42.a), en particulier :

Une déclaration de conformité établie **par le fabricant (ou le fournisseur avec mention du fabricant pour les matières)** suivant la norme NFL 00-015 ou la norme européenne adéquate (ou tout autre document établi suivant des spécifications jugées équivalentes par DGA/AT) **doit** accompagner le matériel et comporter au moins les informations pertinentes suivantes afin d'identifier clairement les pièces standards et les matières et de s'assurer de leur navigabilité :

- la désignation ;
- le numéro de lot ;

<sup>1</sup> Le modèle officiel recommandé par la DSAÉ « FRA / EMAR/FR Form 8 » est disponible en ligne sur les sites Intradef et Internet de la DSAÉ. D'autres formulaires (certificat de conformité, etc.) peuvent être acceptés par la DSAÉ.

<sup>2</sup> Se reporter aux directives du paragraphe 4.4.

 <b>MINISTÈRE DES ARMÉES</b> <i>Liberté Égalité Fraternité</i>	Direction de la sécurité aéronautique d'État Direction de la navigabilité	<b>Guide relatif aux documents d'acceptation reconnus par la DSAÉ</b>	
		GUI-145-004	Version <b>4.0</b>

- le nom et l'adresse du déclarant ;
- le nom et l'adresse du client ;
- le numéro de contrat ;
- le numéro de la déclaration de conformité et le nombre de pages ;
- l'attestation de conformité ;
- la date et le lieu de l'émission ;
- le nom, la fonction et la signature de la ou des personnes autorisées agissant au nom du déclarant ;
- toute limite de validité de la déclaration.

### 3.4 Précisions relatives à la notion de stocks

Deux types de stocks sont à considérer :

- les **stocks étatiques** : ensemble d'éléments d'aéronef, pièces standards, matières premières et matières consommables appartenant à l'État et :
  - détenus au sein des organismes d'entretien agréés FRA / EMAR/FR 145 du NSO ou dans des entrepôts étatiques ;
  - mis en gestion au sein des organismes d'entretien du NSI (également appelés stock État).
- les **stocks industriels** (au sens de ce guide) constitués de pièces qui ne sont plus produites mais qui sont encore nécessaires à l'entretien de matériel d'ancienne génération ; ces stocks appartiennent aux industriels.

Dans les deux cas, les éléments, pièces et matières de ces stocks, lorsqu'ils sont entrés en stock **au titre des marchés notifiés avant le 6 mai 2013**, ne disposent pas nécessairement d'un document équivalent à un FRA Form 1 ou un EMAR/FR Form 1. Leur utilisation et leurs conditions d'acceptation (entrée en navigabilité) sont précisées dans le présent guide.

### 3.5 Archivage et traçabilité des documents d'acceptation

Tous les documents d'acceptation doivent répondre aux exigences de traçabilité et d'archivage fixées par les instructions de référence 8 et 9<sup>3</sup>.

Leur archivage doit ainsi permettre de disposer des documents suivants :


- les déclarations de conformité accompagnant les pièces standards, les matières **premières** et les **matières** consommables utilisées dans l'entretien des aéronefs ou des éléments d'aéronefs ;
- les différents types de Form 1 reconnus par la DSAÉ ;
- le CLA des éléments d'aéronefs posés sur aéronefs ou sur éléments d'aéronef, ou déposés.

#### Notas :

*En cas de « délotissement », le lien entre la déclaration de conformité et l'ensemble des lots créés doit être garanti et l'archivage doit permettre de retrouver le lot d'origine.*

*L'OE émetteur d'un CLA archive l'ensemble des documents constitutifs ayant permis son édition.*

<sup>3</sup> FRA / EMAR/FR 145.A.55.

 <b>MINISTÈRE DES ARMÉES</b> <i>Liberté Égalité Fraternité</i>	Direction de la sécurité aéronautique d'État Direction de la navigabilité	<b>Guide relatif aux documents d'acceptation reconnus par la DSAÉ</b>	
		GUI-145-004	Version <b>4.0</b>

#### 4 DOCUMENTS ACCEPTABLES POUR L'INSTALLATION D'UN ÉLÉMENT D'AÉRONEF

##### 4.1 Élément d'aéronef entretenu par un OE agréé par la DSAÉ ou produit par un OP agréé par la DGA

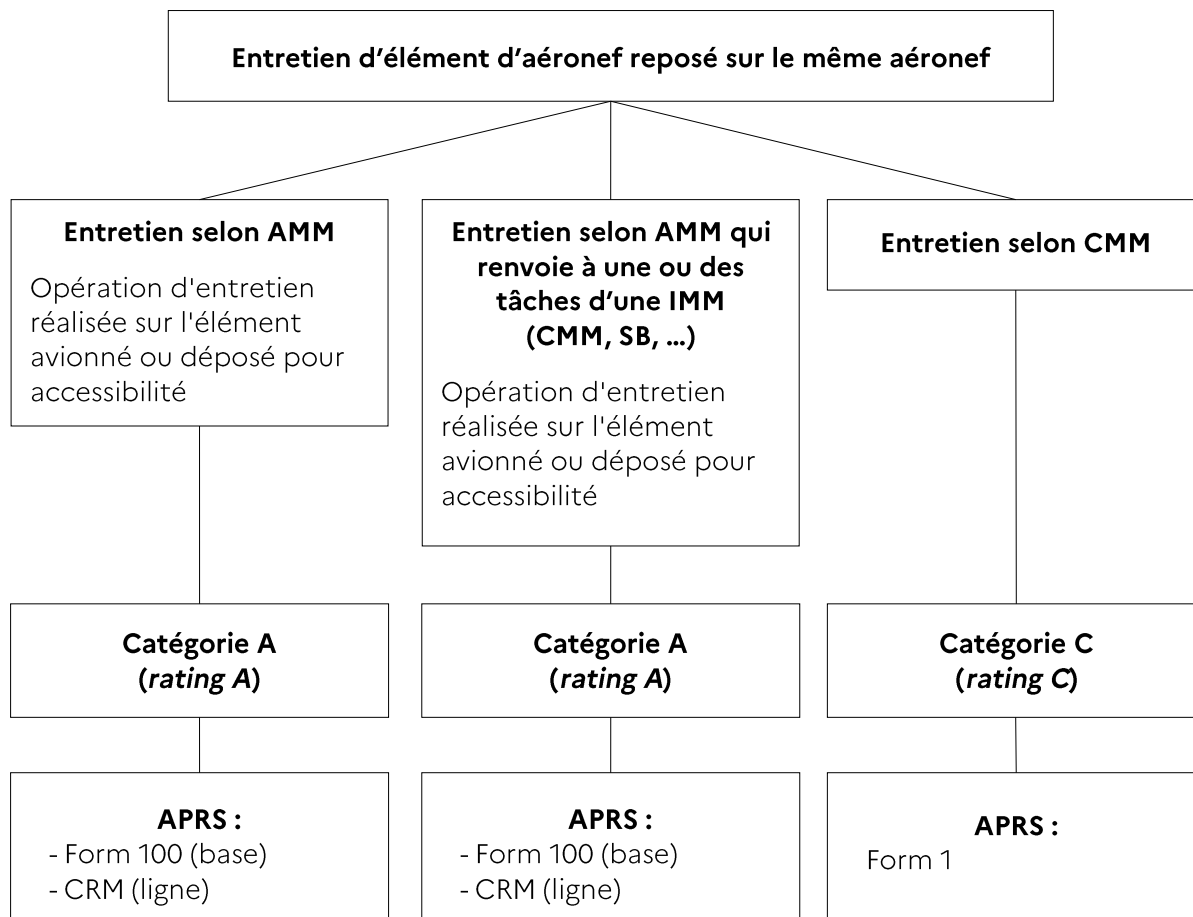
###### 4.1.1 Cas normal

La réglementation en vigueur précise qu'un élément d'aéronef dans le champ d'application de l'arrêté maintien doit être entretenu ou produit selon le cas par un organisme agréé FRA ou EMAR/FR 145 ou FRA/EMAR 21 et accompagné d'un document d'acceptation qui est un formulaire FRA Form 1 ou EMAR/FR Form 1 pour l'élément entretenu ou FRA, EMAR ou DGA Form 1 pour l'élément neuf. L'émission de ce certificat suppose que l'organisme émetteur soit effectivement agréé et que le P/N concerné figure dans sa liste de capacité. Les prestations de maintenance réalisées sur les éléments d'aéronef en vertu d'un marché au profit de l'aéronautique d'État doivent être couvertes par un agrément. Les équipements livrés au titre d'un tel marché doivent être accompagnés de documents d'acceptation émis dans le cadre d'un agrément reconnu par la DSAÉ ou la DGA. Si tel n'est pas le cas, l'organisme client doit amender le contrat ou se conformer aux dispositions des paragraphes suivants.

## 4.1.2 Cas particuliers

### 4.1.2.1 Entretien d'un élément d'aéronef reposé sur le même aéronef

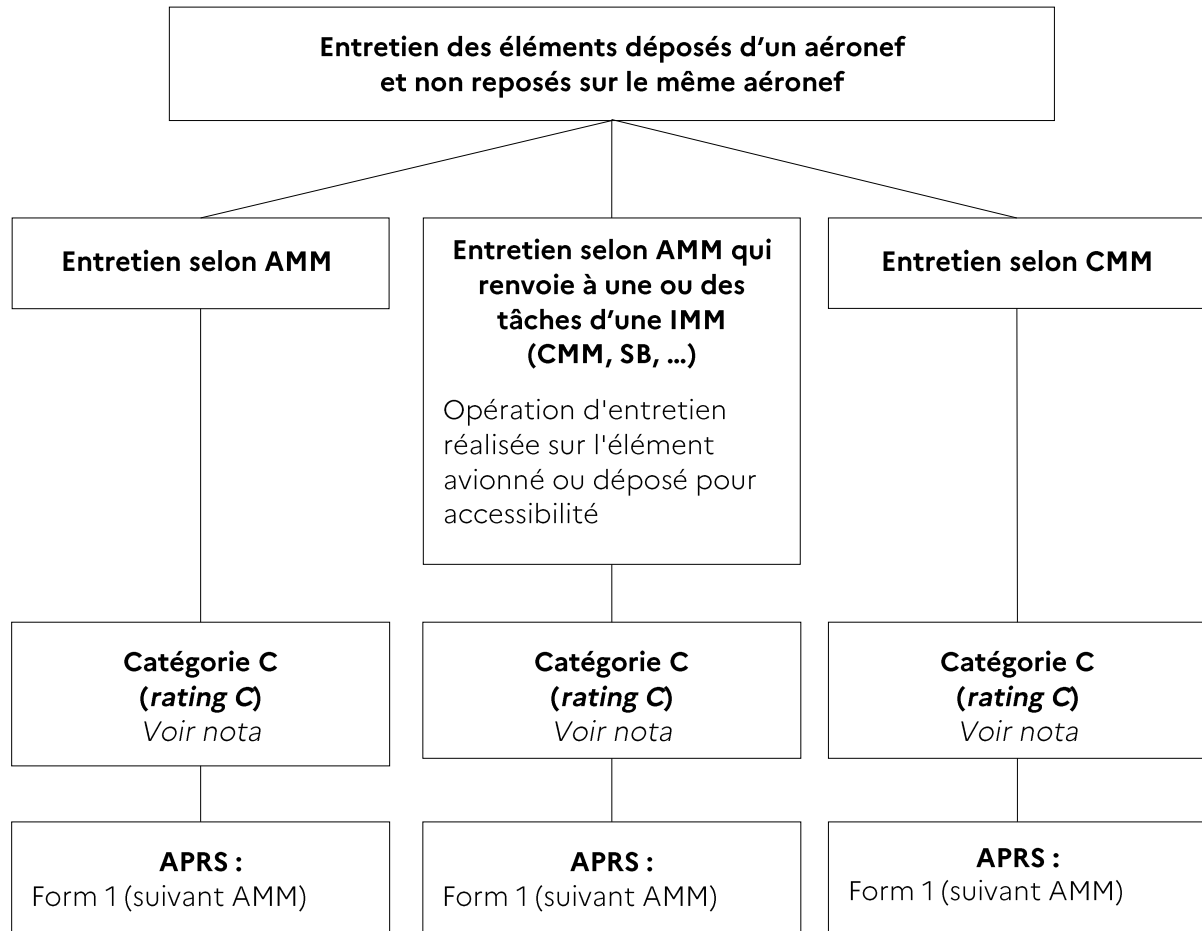
Le cas est décrit dans GM/FR 145.A.50.d).2) :



Nota : le rating A ou C renvoie au périmètre d'agrément de l'organisme d'entretien (classe de l'agrément) et non pas à une catégorie de licence de maintenance d'aéronef d'État. Le rating C couvre l'entretien des éléments d'aéronef utilisant le CMM. Cette situation d'entretien selon le CMM sous rating C est également valable pour le rating B (moteurs APU). Dans le cas de l'utilisation de l'AMM pour l'entretien de l'élément d'aéronef (moteur, APU compris), l'APRS est prononcée au titre de l'aéronef par le personnel de certification porteur, avionique, armement au titre de la catégorie (classe) A du périmètre d'agrément.

#### 4.1.2.2 Entretien d'un élément déposé d'un aéronef et non reposé sur le même aéronef


Le cas est décrit dans GM/FR 145.A.50.d).3) :

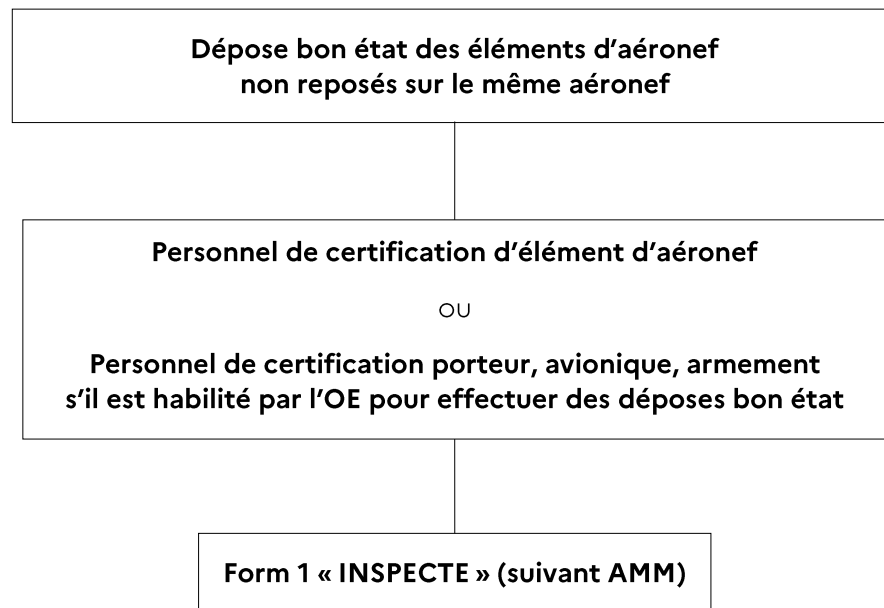


« Voir nota » : signifie remise en service effectuée au titre du rating C du périmètre d'agrément de l'OE (entretien éléments d'aéronefs, valable également pour l'entretien des moteurs ou APU sous rating B). Le rating ne renvoie pas à une catégorie de licence de maintenance d'aéronef d'État. À l'issue de l'entretien un Form 1 est nécessairement émis, que l'AMM ou le CMM aient été utilisés pour l'entretien.

#### 4.1.2.3 Prélèvement/dépose « bon état »

Un élément d'aéronef « bon état » peut être prélevé sur un aéronef pour être installé sur un autre aéronef ou stocké. L'élément doit être accompagné d'un Form 1 portant a minima la mention « inspecté ». Le signataire est un personnel de certification d'élément d'aéronef ou un personnel de certification porteur, avionique ou armement habilité par l'OE pour effectuer les déposes bon état. Cf. GM/FR 145.A.50.d).3

 <b>MINISTÈRE DES ARMÉES</b> <i>Liberté Égalité Fraternité</i>	Direction de la sécurité aéronautique d'État Direction de la navigabilité	<b>Guide relatif aux documents d'acceptation reconnus par la DSAÉ</b>	
		GUI-145-004	Version <b>4.0</b>



## 4.2 Élément d'aéronef entretenu par un OE ou produit par un OP non agréé par la DSAÉ ou la DGA

L'arrêté de référence 7 prévoit la possibilité d'accepter des éléments d'aéronef non libérés avec des FRA, **DGA**, **EMAR**, EMAR/FR Form 1. Les cas possibles sont décrits ci-dessous.

### 4.2.1 Cas d'un agrément remis par une autorité reconnue par la DSAÉ ou la DGA


La DSAÉ reconnaît certaines autorités de l'aviation civile ou certaines autorités de navigabilité militaire/étatique étrangères. À ce titre et suivant le périmètre de reconnaissance, la DSAÉ reconnaît **acceptables** les documents délivrés par les organismes agréés par ces autorités reconnues.

La reconnaissance des autorités civiles est précisée dans le MAC 145.A.42.a) – le principe directeur est que les certificats libérateurs **établis** par ces autorités sont **reconnus** par la DSAÉ.

Les autorités de navigabilité militaire/étatique reconnues par la DSAÉ, ainsi que le périmètre de ces reconnaissances sont disponibles et mis à jour sur les sites Intradef et Internet de la DSAÉ.

Ces reconnaissances portant uniquement sur le maintien de navigabilité, elles ne concernent pas la production d'élément neuf; pour les organismes de production, la DGA peut également reconnaître les agréments délivrés par les autorités de l'aviation civile ou des autorités militaires étrangères, il convient de se référer aux documents émis par la DGA sur ce point. L'**EASA** Form1 (**pièce ou équipement neuf**) est reconnue par l'AT 0103-19.

Lorsqu'un OE agréé par la DSAÉ reçoit un élément d'aéronef accompagné d'un document d'acceptation provenant d'un organisme d'entretien agréé par une autorité de navigabilité civile ou militaire reconnue par la DSAÉ, il doit s'assurer que l'entretien a été réalisé selon les **données d'entretien applicables à l'aéronef cible pour l'installation de l'élément**.

 <b>MINISTÈRE DES ARMÉES</b> <i>Liberté Égalité Fraternité</i>	Direction de la sécurité aéronautique d'État Direction de la navigabilité	<b>Guide relatif aux documents d'acceptation reconnus par la DSAÉ</b>	
		GUI-145-004	Version <b>4.0</b>

## 4.2.2 Élément produit neuf par un organisme de production

### 4.2.2.1 Élément produit neuf par un organisme en cours d'agrément

Se référer au Guide des agréments de production de référence 15 - disponible sur le site documentaire de DGA.

### 4.2.2.2 Élément produit neuf par un organisme non agréé

Ce cas fait l'objet d'une autorisation exceptionnelle de DGA/AT, sous la forme d'un Acte Technique. Celui-ci doit être accessible aux OGMN et aux OE étatiques pour l'aéronef concerné afin que ces derniers aient une vision claire de ce qui a été accepté par l'autorité.

Le document d'acceptation **devrait** porter la mention suivante: « *les préconisations de l'acte technique (en indiquant son n°...) reconnaissant la définition du CLA ont été respectées* ».

## 4.2.3 Élément entretenu par un organisme d'entretien

### 4.2.3.1 Élément entretenu par un organisme en cours d'agrément

En application de l'article 8 de l'arrêté de référence 7, un organisme d'entretien peut être autorisé à travailler au profit des aéronefs de l'État et à **remettre** en service des éléments d'aéronef avant d'être agréé, c'est-à-dire pendant la phase d'instruction par la DSAÉ de sa demande d'agrément. C'est le cas :

- lors de la notification d'un marché (ou d'un avenant à un marché) d'entretien à un organisme industriel (niveau de soutien industriel (NSI)) non agréé ;
- lors de la notification d'un marché (ou d'un avenant à un marché existant) d'entretien pour l'extension du périmètre agréé d'un organisme industriel ;
- lors d'une extension d'agrément demandée par un organisme d'entretien étatique ou en cas de création d'un nouvel organisme d'entretien étatique (cas des nouveaux programmes par exemple).

Pendant la période d'instruction de l'agrément, l'organisme doit s'être donné les moyens de respecter les exigences fixées dans les documents de références 8 et 9. Pour être autorisé à intervenir dans l'environnement de la navigabilité au titre d'un marché notifié après le 6 mai 2013, le MAC 145.B.20h indique en particulier les critères minima à respecter par l'organisme postulant jusqu'à l'obtention de l'agrément ou de l'extension d'agrément. Si ces critères sont respectés, le travail effectué est, jusqu'à preuve du contraire, présumé conforme.


Les clauses contractuelles déterminent le type de document de remise en service requis jusqu'à l'obtention de l'agrément ou de l'extension d'agrément. Le CLA de type EMAR/FR Form 8 de la DSAÉ est à privilégier et devrait être demandé par le pouvoir adjudicateur dans la spécification des exigences des marchés.

**En conclusion, le document d'acceptation devant accompagner un élément d'aéronef en provenance d'un organisme d'entretien en attente d'agrément est un CLA, sauf mention contraire. Le CLA de type EMAR/FR Form 8 de la DSAÉ est à privilégier.<sup>4</sup>**

La **reconnaissance** de ces **documents** par la DSAÉ est faite de façon tacite via le respect des clauses contractuelles par l'organisme durant la procédure de délivrance d'agrément.

<sup>4</sup> Pour le NSI, le CLA correspond à celui prévu au contrat. Pour le NSO, le CLA est nécessairement du type EMAR/FR Form 8.



 <b>MINISTÈRE DES ARMÉES</b> <i>Liberté Égalité Fraternité</i>	Direction de la sécurité aéronautique d'État Direction de la navigabilité	<b>Guide relatif aux documents d'acceptation reconnus par la DSAÉ</b>	
		GUI-145-004	Version 4.0

#### 4.2.3.2 *Sous-traitance et cas particulier de l'organisme non agréé*

Un organisme d'entretien agréé EMAR/FR 145 peut être amené à confier l'entretien d'éléments d'aéronef à un autre organisme par le biais d'une sous-traitance. **Le cas de la sous-traitance prévue par la réglementation relève de l'exigence 145.A.75.b).**

Dans ce qui suit, l'expression « agréé » signifie : « est détenteur d'un agrément reconnu par la DSAÉ et dont la liste de capacité comprend **l'activité d'entretien objet de** la prestation de sous-traitance ».

Quatre cas sont possibles :

##### 4.2.3.2.1 *Organisme agréé, sous-traitant agréé*

Les travaux réalisés sont certifiés par celui qui les réalise en utilisant le document d'acceptation requis.

##### 4.2.3.2.2 *Organisme non agréé, sous-traitant agréé*

Le sous-traitant certifie les travaux qu'il a réalisés en utilisant le document d'acceptation requis.

##### 4.2.3.2.3 *Organisme agréé, sous-traitant non agréé*

L'**organisme agréé** certifie les travaux réalisés par **son** sous-traitant non agréé en utilisant le document d'acceptation requis. Il est en mesure de démontrer que le sous-traitant est soumis à son système qualité.

##### 4.2.3.2.4 *Organisme non agréé, sous-traitant non agréé*

Cette situation est interdite si elle intervient suivant un contrat dont la notification est postérieure au 6 mai 2013. **Toutefois dans des circonstances très particulières**, des aménagements<sup>5</sup> à la réglementation peuvent être accordés **suivant les dispositions des paragraphes suivants**.

###### 4.2.3.2.4.1 *Marchés notifiés antérieurement au 18 juillet 2019*

**Au cas par cas**, une autorisation peut être accordée au titulaire par le pouvoir adjudicateur.

Dans le périmètre de sa compétence, il appartient au pouvoir adjudicateur concerné, de porter la responsabilité des aménagements non conformes à la réglementation navigabilité étatique en vigueur lorsque le marché a été établi. Cela comprend en particulier le cas de l'entretien réalisé hors agrément de navigabilité ou la non fourniture pour les matériels de rechanges des documents d'acceptation requis. Ainsi il revient au pouvoir adjudicateur de formaliser ces aménagements dérogatoires auprès des autorités d'emploi concernées, de l'autorité de surveillance DSAÉ et de l'autorité technique DGA/AT. En particulier, il est nécessaire de préciser les conditions, notamment calendaires, de prises en compte de ces aménagements afin d'encadrer leur application.

Par défaut, à titre provisoire le temps que le marché ou la prestation soit mis en conformité avec la réglementation, et faute d'autre alternative immédiate, la DSAÉ considère la fourniture des documents prévus au marché comme acceptable (notification antérieure

<sup>5</sup> Dans la pratique, un aménagement consiste à apporter des garanties équivalentes au travers de dispositions particulières qui ne sont pas prévues par la réglementation.

au 18/07/19), à partir du moment où ces documents contiennent les informations suffisantes pour statuer sur l'état de navigabilité des matériels.

Les éléments d'aéronefs dont l'entretien en organisme non agréé est autorisé, devront être listés dans un document accessible à l'OGMN, aux OE (qui les poseront sur aéronef pour faciliter le respect de l'exigence 145.A.42 en particulier<sup>6</sup>), à la DSAÉ et DGA/AT. De même pour la fourniture des rechanges en cohérence avec les directives de la DGA/AT. Ainsi, ces organismes et autorités auront une vision claire de ce qui a été accordé par le pouvoir adjudicateur et quel type de document d'acceptation a été autorisé.

#### 4.2.3.2.4.2 Marchés notifiés à partir du 18 juillet 2019

Pour les marchés postérieurs au 18 juillet 2019, l'arrêté « maintien » (en référence 7) introduit une nouvelle disposition à travers l'article 39 qui doit être appliquée avant la notification du marché.

**Avant la notification du marché**, tous les aménagements contractuels aux règles de navigabilité identifiés sont traités par une demande d'avis conforme au titre de l'article 39 de l'arrêté « maintien ». <sup>7</sup> Cette demande d'avis conforme décrit l'aménagement, définit les mesures de réduction de risque établies pour maîtriser l'aménagement. Ces aménagements recueillent systématiquement l'accord de l'autorité d'emploi concernée. Après délivrance de l'avis conforme de l'autorité de sécurité aéronautique d'État et de l'autorité technique, les documents d'acceptation définis dans la demande d'avis conforme sont considérés acceptables moyennant le respect des conditions définies dans la demande d'avis conforme et des éventuelles réserves formulées par l'autorité de sécurité aéronautique d'État et l'autorité technique.

**Pendant l'exécution contractuelle**, le recours à un sous-traitant non agréé qui n'aurait pas été identifié avant la notification du marché doit être réalisé suivant les dispositions du paragraphe 4.2.3.2.4.3.

#### 4.2.3.2.4.3 Cadrage du recours exceptionnel à la sous-traitance non agréée pour les marchés notifiés à partir du 18 juillet 2019

##### Acteurs en jeu et responsabilités associées :

Le recours exceptionnel à la sous-traitance non agréée est réalisé sous l'égide d'un organisme d'entretien EMAR/FR 145 dit « responsabilisé » au titre du marché. Il s'agit, de manière privilégiée, de l'organisme assurant l'entretien de l'aéronef complet au NSI au titre du marché ou, à défaut, d'un organisme désigné au marché. Cet organisme « responsabilisé » peut ne pas être le titulaire. Suivant le périmètre d'intervention défini au marché, l'organisme d'entretien « responsabilisé » peut prendre en charge le cadrage du recours à la sous-traitance non agréée pour les besoins des organismes d'entretien du NSI ou du NSO. Il agit sous la supervision du titulaire du marché, ce dernier est contractuellement responsable auprès du pouvoir adjudicateur du respect des exigences du marché. Le titulaire doit justifier le recours exceptionnel à la sous-traitance non agréée et faire apporter par l'organisme d'entretien « responsabilisé » des garanties jugées suffisantes concernant la maîtrise du maintien de la navigabilité, conformément aux paragraphes suivants.

<sup>6</sup> Entretien conforme aux données d'entretien applicables et données d'application impérative appliquées.

<sup>7</sup> Pour mémoire, chaque nouveau marché définissant un cadre spécifique, les aménagements introduits dans des marchés antérieurs ne constituent pas une jurisprudence.

La rejointe de l'environnement de navigabilité est coordonnée par le pouvoir adjudicateur. Le titulaire présente à l'occasion des réunions d'avancement du marché un plan d'actions pour réduire la liste des organismes d'entretien non agréés, voire supprimer le recours à cette sous-traitance non agréée. En particulier, le titulaire doit s'assurer que les circonstances qui ont justifié la délivrance d'une autorisation de recours exceptionnel à la sous-traitance non agréée perdurent et que le maintien de l'autorisation reste donc justifié. Après le délai d'obtention des agréments prévu au contrat, et sauf cas de force majeure dûment justifié, le titulaire ne peut substituer un de ses sous-traitants agréés (ou en cours d'agrément) que par un autre sous-traitant agréé. L'AE est associée à l'ensemble de la démarche d'autorisation de recours à la sous-traitance non agréée et donne systématiquement son accord.

#### Modalités pratiques à respecter :

D'une manière générale, les modalités à respecter pour le travail avec des organismes non agréés sont définies ci-après :

Des actions sont attendues tant de la part du titulaire du marché que des organismes d'entretien agréés EMAR/FR 145 qui poseront ces éléments d'aéronefs entretenus en organismes non agréés :

- le titulaire soumet au pouvoir adjudicateur une demande justifiée listant les éléments d'aéronef pour lesquels il propose le recours à un sous-traitant non agréé qu'il désigne formellement (démonstration qu'il n'a pas été possible de recourir à un sous-traitant agréé pour les prestations concernées, en fournissant les justificatifs associés). Le titulaire du marché s'engage dans sa demande à :
  - mettre en œuvre toutes les mesures de sa compétence pour réduire, voire supprimer le recours à des sous-traitants non agréés,
  - assurer et rendre compte au pouvoir adjudicateur de la surveillance qualité contractuelle des sous-traitants non agréés ;
  - veiller à la maîtrise du maintien de la navigabilité suivant les conditions définies dans le présent paragraphe ;
- le pouvoir adjudicateur soumet la demande, si elle est considérée recevable, à l'autorité d'emploi pour validation puis transmet sa décision au titulaire ;
- après obtention de l'accord du pouvoir adjudicateur, sous la supervision du titulaire, l'organisme d'entretien (chargé de l'entretien de l'aéronef complet, le titulaire du marché ou un autre organisme désigné dit « responsabilisé ») rédige une procédure de recours à la sous-traitance non agréée et la soumet à la DSAÉ pour approbation et intégration à son MOE. Cette procédure sera éventuellement limitée dans le temps, et s'appuiera sur l'application de l'article 22 de l'arrêté « maintien » (référence 7). Cette procédure comprend au moins les points suivants :
  - la liste (P/N) des éléments d'aéronefs entretenus en organismes non agréés et les MRO associés ;
  - la référence du ou des accords du pouvoir adjudicateur ;
  - les mesures mises en œuvre pour apporter des garanties suffisantes en matière de maîtrise du maintien de la navigabilité comprenant au moins :
    - l'établissement systématique, d'un CLA EMAR/FR Form 8. Pour mémoire : le CLA EMAR/FR Form 8 mentionne le titulaire du marché étatique et le numéro de marché, mais aussi l'organisme ayant réalisé l'entretien et la référence du contrat

passé entre le titulaire et le sous-traitant. En complément de ces informations, le CLA EMAR/FR Form 8 comporte :

- la référence de la procédure approuvée par l'autorité de sécurité aéronautique relative au recours au MRO non agréé pour l'entretien de l'élément d'aéronef considéré. Cette référence pourrait être mentionnée dans le cadre 1 du Form 8 ;
  - la signature d'un personnel habilité, l'engageant quant à l'exécution des points de contrôle définis dans la procédure.
  - la vérification que la commande de l'entretien est conforme aux données d'entretien applicables (article 20 arrêté « maintien » de référence 7) au sein de la navigabilité étatique française ;
  - à l'issue des travaux, la vérification de la conformité des travaux réalisés à la commande (exhaustivité des travaux exécutés ou reportés, emploi de la documentation légitime) ;
  - la vérification en particulier de l'application des consignes de navigabilité et des données impératives ;
  - la remontée au titulaire du marché des non-qualités détectées (sans remettre en cause les remontées à assurer au titre des comptes rendus d'évènement) ;
- le titulaire met à disposition du pouvoir adjudicateur le document qui liste les éléments d'aéronef dont l'entretien en organisme non agréé est autorisé.

Le pouvoir adjudicateur rend accessible le document synthétisant les autorisations exceptionnelles accordées afin que l'OGMN et les organismes d'entretien 145 qui poseront ces éléments d'aéronefs aient une vision claire des autorisations qui ont été accordées (pour faciliter le respect de l'exigence 145.A.42 en particulier) et quel type de document d'acceptation a été autorisé (autre éventuellement que le CLA EMAR/FR Form 8).

Ce document synthétisant les autorisations exceptionnelles accordées et la référence de la procédure approuvée par l'autorité de sécurité aéronautique relative au recours au MRO non agréé pour l'entretien de l'élément d'aéronef considéré serviront à l'établissement des procédures d'acceptation des autres OE susceptibles de poser ces éléments d'aéronefs entretenus en organismes non agréés.


Les CLA EMAR/FR Form 8 établis selon les dispositions de ce paragraphe sont considérés reconnus par la DSAÉ.

Les dispositions déjà formellement approuvées par l'autorité de sécurité aéronautique (pouvant différer des dispositions de ce paragraphe) restent applicables.

#### **4.2.4 Élément d'aéronef issu des stocks de l'État constitués au titre des marchés notifiés avant le 6 mai 2013**

L'article 32 de l'arrêté maintien de référence 7 précise que :

- les organismes d'entretien peuvent délivrer ou mettre en service jusqu'à épuisement des stocks de l'État, constitués au plus tard au terme des contrats notifiés avant l'entrée en vigueur de cet arrêté (6 mai 2013), un élément d'aéronef approvisionné sans document d'acceptation, sous réserve de disposer d'un document équivalent attestant de sa navigabilité, reconnu par l'autorité de sécurité aéronautique d'État.

 <b>MINISTÈRE DES ARMÉES</b> <i>Liberté Égalité Fraternité</i>	Direction de la sécurité aéronautique d'État Direction de la navigabilité	<b>Guide relatif aux documents d'acceptation reconnus par la DSAÉ</b>	
		GUI-145-004	Version <b>4.0</b>

- sont concernés tous les éléments d'aéronefs (neufs ou entretenus) des contrats notifiés avant le 6 mai 2013 qui n'ont pas de document d'acceptation<sup>8</sup> et qui soit sont déjà présents dans les stocks de l'État, soit seront approvisionnés dans le futur jusqu'au terme de leur contrat<sup>9</sup>.
- ces éléments d'aéronef peuvent être utilisés par un organisme d'entretien agréé FRA / EMAR/FR 145 sans limitation réglementaire dans le temps (c'est-à-dire jusqu'à épuisement des stocks ainsi constitués) sous réserve qu'ils soient pris en compte correctement dans la gestion du maintien de la navigabilité (entrée en navigabilité) par un document équivalent à un document d'acceptation au travers d'une procédure<sup>10</sup> approuvée par la DSAÉ dans le MOE de l'OE agréé.

L'OE désigne les personnes habilitées à signer le CLA. La signature du CLA n'est pas nécessairement celle d'un personnel de certification. La signature du CLA n'est pas une APRS mais la reconnaissance de la réalisation des vérifications indispensables à la production d'un CLA.

#### **4.2.5 Éléments d'aéronef issus d'un stock industriel**

Pour assurer l'entretien des aéronefs ou des éléments d'aéronef qui leurs sont confiés, certains organismes d'entretien du NSI agréés FRA / EMAR/FR 145 ont besoin d'utiliser des éléments d'aéronef issus de leurs propres stocks dit « industriels ».

Les éléments d'aéronef issus de ces stocks peuvent être utilisés selon les conditions suivantes :

- l'organisme d'entretien du NSI agréé FRA / EMAR/FR 145 doit justifier le besoin d'utilisation de ces éléments d'aéronef. À ce titre, il établit une procédure<sup>11</sup> spécifique dans son MOE pour l'utilisation de ces éléments d'aéronef ;
- les éléments d'aéronef doivent être accompagnés d'un document d'acceptation tel que décrit dans la procédure du MOE.

#### **4.2.6 Élément d'aéronef en provenance de marchés FMS**

Concernant les matériels issus des marchés FMS, les documents accompagnant les éléments en provenance d'organismes américains (USAF, US Army, US Navy, industriels, ...) ne remplissent généralement pas les critères exigés par les instructions FRA / EMAR/FR pour l'acceptation et la remise en service des éléments d'aéronef.


**Dans cette situation, il convient de se reporter aux directives de DGA/AT et de la DSAÉ.**

<sup>8</sup> Les éléments d'aéronef des marchés notifiés avant le 6 mai 2013 qui possèdent un document d'acceptation ne sont pas concernés par l'article 32 ; ces documents sont reconnus par la DSAÉ sauf s'il y a des présomptions ou des preuves de non-conformité.

<sup>9</sup> La notion de stock est à considérer au sens large : les éléments d'aéronefs peuvent être montés sur aéronef ou sur élément d'aéronef sans passer physiquement par une période de stockage.

<sup>10</sup> Cette procédure doit en particulier décrire comment l'OE statue sur l'état de navigabilité de l'élément, comment il le trace, et décrire le format du document utilisé à cet effet.

<sup>11</sup> Cette procédure doit en particulier décrire comment l'OE statue sur l'état de navigabilité de l'élément, comment il le trace, et décrire le format du document utilisé à cet effet.

 <b>MINISTÈRE DES ARMÉES</b> <i>Liberté Égalité Fraternité</i>	Direction de la sécurité aéronautique d'État Direction de la navigabilité	<b>Guide relatif aux documents d'acceptation reconnus par la DSAÉ</b>	
		GUI-145-004	Version 4.0

#### 4.2.7 Pièces de remplacement approuvées (PMA/FAA ou PDA/TCCA)

Les réglementations de l'aviation civile américaine (FAA) et de l'aviation civile canadienne (TCCA) permettent l'approbation de pièces de remplacement à la place des pièces d'origine selon la méthode dite PMA - PDA (*Parts Manufacturer Approval – Part Design Approval*). Cette approbation couvre les justifications de conception de la pièce pour autoriser son montage ainsi que ses conditions de production. Schématiquement, les PMA-PDA sont de deux types :

- pièces de conception identique à celles des pièces d'origine, mais fabriquées par un industriel différent du fabricant d'origine dans le cadre d'un accord de licence avec le détenteur de la certification de type d'origine du produit concerné (aéronef, moteur, hélice),
- pièces différentes des pièces d'origine mais dont la conception a été approuvée en tant que telle par la FAA ou la TCCA.

##### 4.2.7.1 Pièces neuves

Pour l'État français, les conditions d'installation des pièces **neuves** « PMA/FAA » et « PDA/TCCA » sont définies dans les documents de références 11, 12, 13 et éventuellement des directives particulières de DGA/AT.

Les sous-ensembles d'un élément PMA/PDA peuvent ne pas disposer eux-mêmes du marquage PMA/PDA ni du document libératoire, sauf ceux qui sont produits eux-mêmes sous une référence PMA/PDA.

Sauf dispositions particulières acceptées par l'autorité en charge des organismes de production (DGA/AT, EASA...), une pièce PMA ou PDA doit être systématiquement identifiée en tant que telle lorsqu'elle est neuve (mention sur son document de production).


##### 4.2.7.2 Pièces entretenues

Sauf dispositions particulières acceptées par la DSAÉ, afin de garantir la traçabilité sur l'origine de ces pièces, l'OGMN est tenu de conserver le document initial de production pour palier la disparition de cette information PMA/PDA sur les documents d'acceptation au fil des différents entretiens ultérieurs. En particulier, la RG d'un équipement PMA/PDA, si elle permet bien une régénération des potentiels (« remise à zéro »), ne garantit cependant en aucune façon le respect des conditions de production.

### 4.3 Le certificat libératoire acceptable (CLA)

Lorsque l'édition d'un certificat de remise en service n'est pas possible (entretien hors agrément reconnu par la DSAÉ), un autre document d'acceptation doit être recherché : le CLA (Certificat Libératoire Acceptable).

Typiquement, un CLA comprend un document ou un ensemble de documents qui doivent permettre à l'utilisateur final de déterminer l'état de navigabilité du matériel considéré. Il atteste que les travaux commandés ont été réalisés et/ou reportés. **Le CLA n'est pas émis sous couvert d'un agrément de navigabilité contrairement à un certificat libératoire prévu réglementairement (EMAR Form 1 ou documents reconnus équivalents objet du MAC/FR 145.A.42.a des instructions de références 8 et 9). Les prestations couvertes par l'émission d'un CLA ne font pas l'objet d'une surveillance de la part d'une autorité de contrôle de la navigabilité. Le CLA ne peut donc apporter la garantie que les travaux ont été réalisés dans**

 <b>MINISTÈRE DES ARMÉES</b> <i>Liberté Égalité Fraternité</i>	Direction de la sécurité aéronautique d'État Direction de la navigabilité	<b>Guide relatif aux documents d'acceptation reconnus par la DSAÉ</b>	
		GUI-145-004	Version 4.0

**le respect de toutes les exigences de navigabilité (cf. appendice I paragraphe 1.1 instruction de référence 9).**

Le CLA ainsi constitué doit mentionner les informations suivantes :

- le numéro du bon de commande ou du contrat, si l'entretien est réalisé par le NSI ;
- la désignation de l'élément d'aéronef ;
- le *Part Number* (P/N) ;
- le *Serial Number* (S/N), si l'élément d'aéronef en dispose ;
- les heures et les cycles de fonctionnement, si l'élément d'aéronef est soumis à limite ;
- le type du dernier entretien (révision générale, réparation, etc.) et toute la liasse de documents qui permettra à l'OE d'établir avant pose l'état de navigabilité de l'élément d'aéronef ;
- l'état des CN ;
- l'état des modifications ;
- le nom de l'organisme d'entretien ayant réalisé la dernière opération d'entretien sur l'élément ;
- la date ainsi que les nom, fonction et signature du déclarant.

Une formule d'engagement telle que prévue par le formulaire FRA / EMAR/FR Form 8 devrait en outre être inscrite: « *Le réparateur du matériel atteste que les matériels identifiés ont été réparés ou modifiés conformément au contrat établi entre le réparateur et la société titulaire du marché étatique, sauf réserves ou dérogations énumérées* ». **Les formulations de portée contractuelle équivalente proposées dans les déclarations de conformité peuvent être acceptées.**

**La DSAÉ recommande d'utiliser le formulaire FRA / EMAR/FR Form 8**, à utiliser selon l'instruction d'emploi jointe au modèle, disponible sur les sites Intradef et Internet de la DSAÉ. Toutefois, le format du CLA peut être déterminé par l'organisme émetteur **sous réserve des exigences contractuelles spécifiées par le pouvoir adjudicateur.**

*Nota :*


*Si les données recensées sont insuffisantes/manquantes, des mesures palliatives (passage en RG, contrôle visuel, test banc NTI 2, ...) sont à rechercher en liaison avec la DMAÉ et DGA/AT pour permettre les compléments de vérification requis par les exigences réglementaires de navigabilité (application de CN, etc.).*

*L'annexe II peut servir d'exemple pour déterminer les mesures à entreprendre. Si ces mesures palliatives permettent d'obtenir des garanties suffisantes pour faire entrer en navigabilité l'élément d'aéronef, l'élément peut être accepté sous la responsabilité de l'émetteur et les informations issues des mesures palliatives sont à inscrire dans le CLA. Sinon l'élément doit être rebuté. Une procédure doit décrire cette démarche.*

*Si ces mesures palliatives ne sont pas réalisables, il faut effectuer un minimum de vérifications en vue d'obtenir des garanties raisonnables et suffisantes pour s'assurer que le matériel puisse entrer en navigabilité.*

**Attention :**

**Pour les éléments d'aéronef neufs**, l'organisme de production se reporte aux consignes de DGA/AT.

 <b>MINISTÈRE DES ARMÉES</b> <i>Liberté Égalité Fraternité</i>	Direction de la sécurité aéronautique d'État Direction de la navigabilité	<b>Guide relatif aux documents d'acceptation reconnus par la DSAÉ</b>	
		GUI-145-004	Version 4.0

## 5 DOCUMENTS D'ACCEPTATION POUR L'INSTALLATION D'UNE PIÈCE STANDARD ET POUR L'UTILISATION DES MATIÈRES PREMIÈRES ET MATIÈRES CONSOMMABLES

### 5.1 Pièces standard, matières premières et matières consommables entrées dans les stocks état après le 31 décembre 2017

Les pièces standard, ainsi que les matières premières et matières consommables, **entrées en stocks à partir du 31 décembre 2017** et utilisées lors de l'entretien des aéronefs et des éléments d'aéronef, doivent détenir une déclaration de conformité (DC) telle que décrite dans le MAC/FR 145.A.42.a) (cf. § 3.3).

En cas de « délotissement », la traçabilité de cette déclaration doit être assurée.

### 5.2 Pièces standard, matières premières et matières consommables entrées dans les stocks de l'état avant le 31 décembre 2017

En fonction des clauses du marché de ravitaillement, il peut arriver que les pièces standard, ainsi que les matières premières et les matières consommables, **entrées en stocks<sup>12</sup> avant le 31 décembre 2017**, ne détiennent pas de déclaration de conformité établie selon la norme NF L00-015 (ou toute autre norme équivalente).

L'organisme d'entretien agréé FRA / EMAR/FR 145 détenant des pièces standard ou des matières et des consommables doit établir une procédure dans son MOE pour en déterminer l'acceptation.

Cette procédure doit différencier les pièces standard, les matières premières et les matières consommables :


- livrées avec une DC conformément aux dispositions du marché ; la traçabilité de cette DC doit être conforme aux exigences de la réglementation FRA / EMAR/FR 145<sup>13</sup> ;
- livrées sans document d'acceptation mais identifiées par un numéro de nomenclature du Système de codification de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (NNO) ; la traçabilité est assurée par le seul NNO ; le montage peut être effectué en l'état jusqu'à épuisement du stock (stock utilisable même au-delà du 31 décembre 2017) ;
- livrées sans document d'acceptation et sans numéro de nomenclature Dans ce cas, la procédure du MOE précise la méthode utilisée par l'OE pour accepter ces matériels (respect des conditions de stockage, respect des données d'entretien, état général, etc.). La traçabilité et le montage sont assurés conformément aux termes de la procédure **approuvée par la DSAÉ.**

***Nota :** l'organisme d'entretien doit mettre en place une procédure pour ségréguer les matériels entrés en stock sans document de conformité et les matériels conformes aux exigences de la FRA / EMAR/FR (détenition d'une DC).*

<sup>12</sup> L'organisme doit avoir établi un document permettant d'attester une entrée en stock avant le 31/12/2017.

<sup>13</sup> FRA / EMAR/FR 145.A.42.a).5.



 <b>MINISTÈRE DES ARMÉES</b> <i>Liberté Égalité Fraternité</i>	Direction de la sécurité aéronautique d'État Direction de la navigabilité	<b>Guide relatif aux documents d'acceptation reconnus par la DSAÉ</b>	
		GUI-145-004	Version <b>4.0</b>

### 5.3 Pièces standard issues des stocks industriels


Pour certains entretiens, notamment l'entretien des éléments d'aéronef installés sur les aéronefs d'ancienne génération, les OE du NSI peuvent être amenés à utiliser des pièces standard issues de leur propre stock.

Ces pièces peuvent être anciennes et ne pas posséder de DC.

Afin de pallier toute obsolescence, et conformément à l'article 22 de l'arrêté en référence 7, la DSAÉ peut autoriser l'OE à utiliser ces pièces au travers d'une procédure de son MOE. La procédure doit être spécifique et différenciée de celle utilisée pour le stock État (cf. paragraphe 5.2).

Elle précise :

- les éléments d'aéronef pour lesquels ces pièces sont nécessaires ;
- la méthode utilisée par l'OE pour accepter ces matériels (respect des conditions de stockage, respect des données d'entretien, état général, etc.) ;
- la traçabilité et le montage sont assurés conformément aux termes de la procédure **approuvée par la DSAÉ.**

 <b>MINISTÈRE DES ARMÉES</b> <small>Liberté Égalité Fraternité</small>	Direction de la sécurité aéronautique d'État Direction de la navigabilité	<b>Guide relatif aux documents d'acceptation reconnus par la DSAÉ</b>	
		GUI-145-004	Version <b>4.0</b>

## ANNEXE I - DOCUMENTS D'ACCEPTATION ÉMIS PAR DES ORGANISMES POSSÉDANT UN AGRÉMENT RECONNU PAR LA DSAÉ

### 1. DOCUMENTS D'ACCEPTATION ÉMIS AU TITRE D'UN AGRÉMENT DÉLIVRÉ PAR UNE AUTORITÉ CIVILE

Le montage d'un élément d'aéronef muni d'un document d'acceptation émis au titre d'un agrément et des prérogatives associées relevant de certaines autorités reconnues par la DSAÉ en lieu et place d'un FRA / EMAR /FR Form 1 est possible (MAC 145.A.42.a))

- un **EASA Form 1** émis par un organisme d'entretien PART 145 ou par un organisme de production Part 21/G ;
- un **JAA Form 1** émis par un organisme d'entretien JAR 145 ou par un organisme de production JAR 21/G d'un des pays suivants : Royaume-Uni, Allemagne, Italie, Espagne, Belgique, Pays-Bas, Danemark, Suisse, Irlande ;
- un **FAA Form 8130-3** et **TCCA Form 1 / Form DOT 24 0078** émis par un organisme d'entretien ou de production agréé par les autorités de l'aviation civile américaine ou canadienne.

Remarque : la **FAA 8130-3 « rebuilt »** n'est pas acceptée par la DSAÉ car pas acceptée par l'EASA.

*Nota : ces reconnaissances n'excluent cependant pas le contrôle indispensable par l'OGMN quant à la conformité aux données d'entretien émanant de DGA/AT.*


### 2. DOCUMENTS D'ACCEPTATION ÉMIS DANS LE CADRE DES RECONNAISSANCES ENTRE AUTORITÉS DE NAVIGABILITÉ

Plusieurs autorités de navigabilité étatique ou militaire, principalement européennes, se sont reconnues mutuellement.

Le périmètre de ces reconnaissances varie en fonction des autorités.

La DSAÉ a reconnu un certain nombre d'autorités étrangères sur certains domaines (M, 145, 66 ou 147), et reconnaît de ce fait (en fonction du domaine reconnu) les documents d'acceptation émis par les organismes étrangers agréés par ces autorités. La liste de ces reconnaissances, leur périmètre, et des exemples de certificats libérateurs acceptés dans le cadre de ces reconnaissances sont disponibles sur les sites Intradef et internet de la DSAÉ.

*Nota : ces reconnaissances n'excluent cependant pas le contrôle indispensable par l'OGMN quant à la conformité aux données d'entretien émanant de DGA/AT.*

 <b>MINISTÈRE DES ARMÉES</b> <small>Liberté Égalité Fraternité</small>	Direction de la sécurité aéronautique d'État Direction de la navigabilité	<b>Guide relatif aux documents d'acceptation reconnus par la DSAÉ</b>	
		GUI-145-004	Version <b>4.0</b>

## ANNEXE II - CONTRÔLES COMMUNS ET APPROFONDIS DES ÉLÉMENTS D'AÉRONEFS

### 1. CONTRÔLES COMMUNS

Les contrôles communs consistent en :

- inspection de l'état général de la pièce (absence de dommages, corrosion, fuites...). Tous les défauts d'aéronef enregistrés doivent être passés en revue y compris les effets possibles que ceux-ci pourraient avoir sur le fonctionnement normal et les fonctions de secours des éléments déposés ;
- vérification des limites et des conditions de stockage pour s'assurer de la conformité aux instructions et aux limitations du fabricant pour le stockage et le conditionnement, incluant notamment les exigences relatives :
  - aux inhibiteurs de corrosion ;
  - aux conditions de température et d'hygrométrie ;
  - aux spécificités des conteneurs de stockage ;
  - à la durée limitée de stockage.

***Nota** : tout élément d'aéronef, devant être utilisé ou stocké, soumis à des tests de réception après fabrication ou entretien, doit faire l'objet d'un rapport de contrôle de réception ou d'une déclaration de réception.*

### 2. CONTRÔLES APPROFONDIS

Lorsque les vérifications documentaires ou physiques en montrent la nécessité, un contrôle approfondi peut s'imposer, incluant :

- un démontage de l'élément ;
- des inspections détaillées ou des tests de bon fonctionnement selon la documentation applicable à l'élément ;
- le remplacement des pièces à durée de vie limitée lorsqu'aucune preuve satisfaisante sur la vie passée n'est disponible et/ou que les pièces sont dans une condition non satisfaisante.

En outre, s'il n'est pas possible d'établir une conformité satisfaisant toutes les conditions applicables en matière de stockage et de test de réception, l'élément d'aéronef doit :

- être démonté par un organisme agréé et être soumis à un contrôle de l'application des consignes de navigabilité, des réparations et des modifications ;
- être inspecté ou évalué conformément aux données d'entretien du détenteur de certificat de type (CdT, CdT supplémentaire et CSE) ou de la documentation d'équipementier (CMM, ...) afin d'établir les conditions de satisfaction ;
- si besoin, donner lieu au remplacement de tous les joints, lubrifiants et pièces à limite de vie.

**ANNEXE III - SYNOPTIQUE DES DOCUMENTS D'ACCEPTATION SUIVANT LES CAS**

