



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



*Direction générale de l'aviation civile
Direction de la sécurité de l'aviation civile
Direction technique Navigabilité et Opérations*

Edité par : OSAC pour la Direction de la Sécurité de l'Aviation civile

**BREXIT – RETRAIT DU ROYAUME-UNI DE L'UNION EUROPEENNE
AU 1^{ER} JANVIER 2021**

BULLETIN D'INFORMATION DSAC 2020-05, Edition 0, version 0

SOMMAIRE :

1. OBJET	2
2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS	2
2.1. Abréviations	2
2.2. Définitions	2
3. DOMAINE D'APPLICATION.....	2
4. RÉFÉRENCES	2
5. VALIDITE DES AGREMENTS ET CERTIFICATS UK	3
6. AERONEFS INSCRITS AU REGISTRE DU ROYAUME-UNI.....	4

1. OBJET

Ce bulletin d'information annule et remplace le BI 2020/02 Révision 0

Le présent bulletin d'information (BI) indique les conséquences dans le domaine aéronautique dues au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne à compter de la fin de la période de transition au 1er janvier 2021.

Ce Bulletin d'information fait l'objet des révisions suivantes :

Edition et version	Date	Modifications
Ed 0 v0	24 décembre 2020	Création, annule et remplace le BI 2020/02 Révision 0.

2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS

2.1. Abréviations

AESA :	Agence de l'Union Européenne pour la Sécurité Aérienne.
CAA-UK :	Autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni.
DOA :	Organisme de conception (<i>Design Organisation Approval</i>) délivré conformément à la Sous-Partie J de l'annexe I (Partie-21) du règlement (UE) No 748/2012.
UE :	Union Européenne post-Brexit (27 Etats membres).

2.2. Définitions

Etats membres de l'AESA : dans le contexte du présent bulletin d'information, les Etats membres de l'AESA sont les 27 Etats membres de l'UE post-Brexit ainsi que la Suisse, la Norvège, l'Islande et le Liechtenstein.

3. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent BI s'applique aux propriétaires et exploitants d'aéronefs immatriculés en France, aux organismes de gestion du maintien de la navigabilité, aux organismes d'entretien, aux mécaniciens indépendants, aux organismes de production et aux organismes de formation des mécaniciens.

Le présent BI traite uniquement des aspects liés au maintien de la navigabilité et à la maintenance des aéronefs. Des informations complémentaires sur les impacts du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne sont disponibles sur le site internet du ministère de la transition écologique, rubrique « Brexit : les impacts sur le transport aérien ».

Le présent BI tient compte des informations disponibles à l'heure de sa publication. En particulier, il pourra être amendé en cas d'accord conclu entre l'Union européenne et le Royaume-Uni sur la relation future.

4. RÉFÉRENCES

- Règlement (UE) No 1321/2014 et AMC/GM associés, modifiés.
- Règlement (UE) No 748/2012 et AMC/GM associés, modifiés.

- [Accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique adopté le 17 octobre 2019](#) (ci-après « Accord de retrait ») ;
- [Proposition de règlement de contingence concernant certains aspects de la sécurité aérienne en cours d'examen au Parlement européen](#) NB : Ce règlement n'est pas adopté à ce stade.

5. VALIDITE DES AGREMENTS ET CERTIFICATS UK

Le 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié son intention de se retirer de l'Union européenne.

Avec l'achèvement le 30 janvier 2020 des procédures de ratification de l'accord de retrait, le Royaume-Uni a quitté effectivement l'Union européenne à compter du 1er février 2020. Pendant la période de transition jusqu'au 31 décembre 2020, l'ensemble des règles de l'Union européenne ont continué à s'appliquer au Royaume-Uni. Les agréments et les certificats émis par le Royaume-Uni ou des organismes britanniques restaient valables au sein des Etats membre de l'AESA.

Faute de conclusion, à ce stade, d'un accord sur la relation future, la continuité dans les domaines de la navigabilité et de la maintenance est assurée, à partir du 1er janvier 2021, par la combinaison des dispositifs suivants :

- Jusqu'au 31/12/2020, possibilité pour les personnels de demander le transfert de leur licence dans un Etat membre de l'AESA.

Les licences Partie-66 délivrées par la CAA-UK ne sont plus valables pour une utilisation sur des aéronefs immatriculés dans un Etat membre de l'AESA à compter du 1er janvier 2021.

- Possibilité pour les organismes britanniques de faire, avant la fin de la période de transition, une demande anticipée (« early application ») d'un agrément « Etat tiers » qui leur sera délivré par l'AESA le 1^{er} janvier 2021. Ceci concerne notamment les organismes de production, de formation, de maintenance et/ou de gestion du maintien de la navigabilité. La liste des organismes britanniques qui ont fait cette démarche et se verront délivrer un tel agrément est disponible sur le site de l'AESA.

A compter du 1^{er} janvier 2021, seuls les organismes britanniques (notamment les organismes de production, de formation, de maintenance et/ou de gestion du maintien de la navigabilité) qui disposent d'un agrément « Etat tiers » peuvent être valablement reconnus par les Etats membres de l'AESA.

- Article 41 de l'accord de retrait (« Poursuite de la circulation des marchandises mises sur le marché ») qui prévoit que les pièces et équipements aéronautiques britanniques valablement mis sur le marché au plus tard le 31 décembre 2020 en conformité avec les règles européennes peuvent continuer à être utilisés dans les Etats membres de l'AESA après cette date.

Les formulaires AESA Form 1 émis avant le 1^{er} janvier 2021, par la CAA-UK, ou par un organisme de production détenteur d'un agrément délivré par la CAA-UK, ou par un organisme de maintenance détenteur d'un agrément délivré par la CAA-UK, sont réputés valides.

Concernant la navigabilité initiale, la Commission européenne et les Etats membres sont en train d'étudier un projet de règlement de contingence qui aurait vocation à être applicable à partir du 1er Janvier 2021 ; Ce paragraphe reste donc conditionnel à la publication du règlement.

- Règlement de contingence en cours d'examen qui prévoirait s'il est adopté la reconnaissance, à partir du 1^{er} janvier 2021, des certificats suivants, pour ceux qui étaient valides le 31 décembre 2020, et qui ont été émis par l'AESA à des personnes physiques ou morales britanniques, ou par un DOA détenteur d'un agrément de conception délivré par la CAA-UK. Cette reconnaissance serait valable uniquement pour les aéronefs immatriculés dans un Etat membre de l'AESA :

- Certificats de type et certificats de type restreints (Règlement (UE) No 748/2012, Annexe I, Partie-21, Section A, Sous-partie B).
- Modification de certificat de type et certificats de type restreints (Règlement (UE) No 748/2012, Annexe I, Partie-21, Section A, Sous-partie D).
- Certificat de type supplémentaire (Règlement (UE) No 748/2012, Annexe I, Partie-21, Section A, Sous-partie E).
- Réparations (Règlement (UE) No 748/2012, Annexe I, Partie-21, Section A, Sous-partie M).
- ETSO (European Technical Standard Order authorisations) (Règlement (UE) No 748/2012, Annexe I, Partie-21, Section A, Sous-partie O).
- Agrément d'organisme de conception (Règlement (UE) No 748/2012, Annexe I, Partie-21, Section A, Sous-partie J).

Un CEN valide émis avant le 1er janvier 2021, soit par la CAA-UK ou soit par un organisme de gestion du maintien de la navigabilité dont l'agrément a été délivré par la CAA-UK avant le 1er janvier 2021, pour un aéronef inscrit au registre d'un Etat membre AESA avant le 1er janvier 2021 resterait un document valide pour cet aéronef à compter du 1er janvier 2021 et pourrait être reconnu lors du transfert d'un aéronef entre Etats membres AESA (Cf. M.A. 903(b) / ML.A.905).

6. AERONEFS INSCRITS AU REGISTRE DU ROYAUME-UNI

A partir du 1er janvier 2021, les aéronefs inscrits au registre du Royaume-Uni sont considérés comme des aéronefs immatriculés dans un « Etat tiers ».

Ainsi, l'importation en France d'un aéronef inscrit au registre du Royaume-Uni se fait en appliquant les dispositions concernant un Etat tiers, notamment le M.A.904 ou le ML.A.906. La disposition de reconnaissance d'un CEN valide au le 31 décembre 2020 (M.A. 903(b) / ML.A.905) ne s'applique plus, même si la date de fin de validité de ce document est postérieure au 31 décembre 2020.

D'une manière générale, en ce qui concerne la reconnaissance par le Royaume-Uni des certificats et agréments délivrés par l'AESA, un Etat membre de l'AESA ou un organisme d'un Etat membre de l'AESA, à compter du 1^{er} janvier 2021, il convient de se rapprocher de la CAA-UK.