



Projet d'arrêté établissant les exigences essentielles de navigabilité des aéronefs ultralégers motorisés (ULM) et modifiant l'arrêté du 31 mai 1982 portant adoption d'un nouveau règlement relatif à la construction d'aéronefs par les amateurs.

Le décret royal 765/2022, du 20 septembre 2022, réglementant l'utilisation d'aéronefs ultralégers motorisés (ULM), a étendu le champ d'application de la réglementation relative aux aéronefs ultralégers motorisés aux aéronefs, aux hélicoptères et aux autogires motorisés n'ayant pas plus de deux sièges pour les occupants, dont la masse maximale au décollage (MTOM) ne dépasse pas 600 kilogrammes, ou, dans le cas des avions et hélicoptères amphibies, 650 kilogrammes, tout en établissant la masse à vide maximale que ces aéronefs peuvent avoir. Ce nouveau règlement a également introduit des modifications importantes en ce qui concerne les limitations d'exploitation des aéronefs ultralégers motorisés, y compris l'établissement de nouvelles altitudes maximales de vol, conformément aux dispositions de la réglementation aéronautique de l'Union européenne pour l'exploitation d'aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes qui ne disposent pas d'équipements à oxygène supplémentaires.

En outre, la Commission européenne a récemment modifié les règlements applicables à la certification de la navigabilité de certains aéronefs non complexes sous réserve de la réglementation aéronautique européenne, normalement utilisée pour la conduite d'opérations d'aviation générale; c'est-à-dire, à l'exception des opérations de transport aérien commercial et des opérations spécialisées, prévoir la possibilité, à titre d'alternative aux certificats de type ordinaires, que sa conception de type puisse être reconnue par la partie intéressée qui soumet une «déclaration de conformité de conception», une fois que cette déclaration a été enregistrée par l'autorité aéronautique compétente et que la partie intéressée a été notifiée de son enregistrement, après que cette autorité a effectué les contrôles prévus par ce nouveau règlement européen, dénommé «Partie-21 Light».

Outre ces modifications réglementaires, la réalité est que l'état actuel de l'évolution technique a permis à l'industrie de fabriquer des aéronefs ultralégers motorisés avec des conceptions et des matériaux nouveaux, dont les performances et les équipements ne diffèrent guère de ceux des modèles de l'aviation générale légère, ce qui implique également de mettre à jour les exigences relatives à la navigabilité initiale, afin de tenir compte non seulement des aspects de la résistance structurelle et de la construction, mais aussi de ceux liés, entre autres, aux qualités de vol, de moteur, d'équipement ou aux limites d'exploitation.

Avec le développement industriel, et comme dans d'autres secteurs industriels, la conception et la fabrication d'aéronefs ultralégers motorisés ont fait l'objet d'une délocalisation progressive ou d'une internationalisation, ce qui a abouti, entre autres, à des normes techniques existantes et reconnues en Espagne pour la certification de la conception de type précédemment adoptées par d'autres États ou au sein de certaines organisations internationales, et il est donc souhaitable que les réglementations nationales tiennent dûment compte de cette réalité.

En bref, l'évolution technique de la conception et de la fabrication des aéronefs ultralégers motorisés, la délocalisation ou l'internationalisation de l'industrie, ainsi que les modifications réglementaires intervenues tant au niveau national qu'europpéen, nécessitent un réexamen des exigences techniques et administratives établies dans l'arrêté du 14 novembre 1988, qui établit les exigences de navigabilité pour les aéronefs ultralégers motorisés.

Le présent arrêté contient, au chapitre I, des dispositions générales relatives à leur objet, à leur champ d'application et à la définition des concepts qui y sont utilisés. En ce qui concerne son objet, il se borne à établir le régime applicable à la navigabilité, initiale et continue, des aéronefs ultralégers motorisés, sans introduire de nouvelles dispositions ou d'autres modifications liées à celle de leurs opérations ou à celle des licences de leur personnel. Quant à son champ d'application, il suit, et ne va pas au-delà, le champ d'application du décret royal 765/2022 du 20 septembre 2022, qu'il met en œuvre, bien qu'un régime simplifié spécial ait été établi en ce qui concerne la navigabilité initiale et continue des aéronefs ultralégers motorisés monoplaces qui, étant inclus dans le champ d'application du décret royal 765/2022 du 20 septembre 2022, ont une masse à vide (à l'exclusion du parachute



ballistique) ne dépassant pas 120 kilogrammes, conformément à la pratique des pays voisins, tandis que les définitions sont introduites pour la clarté des destinataires de l'arrêté et pour la sécurité juridique.

Le contenu matériel de l'arrêté s'ouvre avec le chapitre II, qui régit les exigences et obligations des organismes de navigabilité initiaux, ainsi que les titulaires d'une déclaration de conformité de la conception enregistrée, en commençant par les exigences auxquelles doivent satisfaire les organismes de conception qui demandent la délivrance d'un certificat de type restreint pour les aéronefs ultralégers motorisés ainsi que les obligations d'entretien une fois délivré, afin de se conformer aux exigences auxquelles doivent satisfaire les organismes de production d'aéronefs ultralégers motorisés. Alternativement à la demande d'un certificat de type restreint, la possibilité de valider la conception de type en soumettant une «déclaration de conformité de conception», conformément à la proportionnalité de la Partie-21 Light pour les aéronefs légers de réglementation européenne, est également envisagée pour les aéronefs ultralégers motorisés, tout en reflétant les obligations des titulaires d'une déclaration de conformité de conception qui a finalement été enregistrée par l'Agence nationale de la sécurité aérienne.

Par la suite, au chapitre III, relatif à la navigabilité de la conception de type, il est établi que la conception d'un aéronef ultraléger motorisé doit, en tout état de cause, être conforme aux exigences essentielles de navigabilité énoncées à l'annexe de l'arrêté afin d'obtenir le certificat de type restreint, étant admis que l'Agence nationale de la sécurité aérienne peut exempter de toute exigence essentielle de manière évaluée et exceptionnelle. Conformément à la pratique standard en droit comparé des pays voisins, les moyens de prouver le respect des exigences essentielles de navigabilité de l'annexe sont définis dans les bases de certification et les spécifications de certification adoptées par l'Agence nationale de la sécurité aérienne ou reconnues comme acceptables par l'Agence nationale de la sécurité aérienne. Des spécialités procédurales sont également prévues pour l'obtention de certificats de type restreints.

En tant que nouvelle caractéristique, la possibilité de valider la navigabilité d'une conception de type au moyen d'une «déclaration de conformité de conception» enregistrée par l'Agence nationale de la sécurité aérienne est reconnue.

En tout état de cause, la validité indéfinie des deux moyens de prouver la navigabilité de la conception de type est envisagée, sous réserve du respect des exigences relatives à sa délivrance ou à son enregistrement respectivement et, le cas échéant, du respect des exigences relatives au maintien de la navigabilité. Elle établit également les exigences relatives à la modification de la conception d'aéronefs munis d'un certificat de type restreint ou d'une déclaration de conformité de la conception enregistrée.

Le chapitre IV régit la certification de la navigabilité des aéronefs déjà fabriqués. Jusqu'à présent, la délivrance d'un certificat de navigabilité restreint n'était acceptée que pour les aéronefs ultralégers motorisés dont la conception faisait l'objet d'un certificat de type restreint préalablement approuvé par l'Agence nationale de la sécurité aérienne. Avec le présent arrêté, ces certificats de navigabilité restreints peuvent également être délivrés sur la base d'une déclaration de conformité de la conception enregistrée par l'Agence nationale de la sécurité aérienne; ou sur la base d'un certificat de type restreint valide délivré par toute autorité aéronautique de l'Espace économique européen; ou sur la base d'un certificat de type restreint en cours de validité délivré par toute autorité aéronautique d'un pays tiers dont le système de certification de la conception de type garantit des niveaux de sécurité équivalents à ceux prévus dans cet arrêté, et que cette équivalence a déjà été reconnue par décision de l'organisme compétent sur la base de la question de l'Agence nationale de la sécurité aérienne.

Il est également tenu compte de la possibilité d'obtenir une autorisation de vol dans les cas où un aéronef ULM ne peut pas disposer d'un certificat de navigabilité restreint ou qui, bien que disposant d'un tel certificat, ne remplit aucune de ses conditions, lorsqu'il est démontré qu'il est capable de voler en toute sécurité dans certaines conditions et à des fins spécifiques.



À la fin du chapitre, les conditions de modification des aéronefs ultralégers motorisés sont énoncées, lesquelles, selon le cas, doivent être enregistrées par la personne physique ou préalablement autorisées par l'Agence nationale de la sécurité aérienne.

La navigabilité de la conception de type ayant été reconnue de l'une des manières présentées, et le certificat de navigabilité restreint ou l'autorisation de vol ayant été délivré pour l'aéronef ultraléger motorisé correspondant, pour la sécurité publique — à la fois la sécurité d'exploitation de l'aéronef et celle des personnes et des biens sous-jacents — l'exploitabilité de l'aéronef doit être subordonnée au maintien effectif de sa navigabilité. À cette fin, au chapitre V, il est précisé qui est responsable de l'entretien et de la poursuite de la navigabilité, qui peut être le propriétaire de l'aéronef jusqu'à présent, ou une autre personne autorisée à exploiter un tel aéronef sous un titre légal; les tâches nécessaires au maintien de la navigabilité; les exigences relatives à l'exécution de l'entretien; ainsi que l'obligation d'avoir un programme d'entretien et le contenu minimal de celui-ci.

De même, et en tant que nouvel aspect par rapport au régime précédent en ce qui concerne le maintien de la navigabilité, il est envisagé que, parallèlement à la délivrance du certificat de navigabilité restreint, un certificat d'examen de navigabilité soit délivré, sans lequel le certificat de navigabilité restreint ne sera pas valide. La validité du certificat d'examen de navigabilité est limitée dans le temps, mais peut être renouvelée par la personne responsable de l'entretien et du maintien de la navigabilité en soumettant une «déclaration de maintien de la navigabilité»; en résumé, en indiquant sous sa responsabilité qu'elle a accompli les tâches nécessaires au maintien de la navigabilité contenues dans le présent arrêté et qu'elle a procédé à une vérification physique de l'aéronef, afin de vérifier de manière satisfaisante que ce dernier reste conforme à son certificat de type restreint ou à une déclaration de conformité de la conception enregistrée.

Conformément à la pratique européenne et internationale, le chapitre VI régit les directives de navigabilité qui peuvent être adoptées par l'Agence nationale de la sécurité aérienne pour les aéronefs ultralégers motorisés, compte tenu de la preuve de défauts dans un aéronef, susceptibles d'affecter d'autres aéronefs fabriqués conformément au même certificat de type restreint ou la même déclaration de conformité de la conception, afin de les remédier pour garantir les normes requises en matière de sécurité.

À la fin de la partie matérielle de l'arrêté, le chapitre VII prévoit des dispositions communes sur la procédure administrative qui, dans la mesure non prévue par l'arrêté, appliqueront les dispositions de la loi 39/2015, du 1^{er} octobre 2015, relative à la procédure administrative commune des administrations publiques. Des spécialités sont également incluses dans la supervision des organismes et des titulaires d'une déclaration de conformité de la conception enregistrée, ainsi qu'une référence au régime de sanctions applicable prévu par la loi 21/2003 du 7 juillet 2003 sur la sécurité aérienne.

En conclusion de l'arrêté, les dispositions complémentaires, transitoires, dérogatoires et finales sont prises en considération. Il s'agit notamment de la première disposition transitoire, qui est conforme aux dispositions de la première disposition transitoire du décret royal 765/2022, du 20 septembre 2022, établissant une période transitoire pour la validité des certificats de navigabilité restreints ayant une masse à vide excédentaire, ainsi que les formes d'adaptation à la masse illimitée; de la disposition dérogatoire, qui abroge l'arrêté du 14 novembre 1988 fixant les exigences de navigabilité pour les aéronefs ultralégers motorisés; et de la première disposition finale, qui apporte des modifications précises au règlement sur la construction d'aéronefs par les amateurs, approuvé par l'arrêté du 31 mai 1982.

Le présent arrêté est conforme aux principes de bonne réglementation établis à l'article 129 de la loi 39/2015 du 1^{er} octobre 2015 relative à la procédure administrative commune des administrations publiques.

Il est conforme au principe de nécessité en étant motivé par la sauvegarde de la sécurité de ces aéronefs et du trafic aérien général, en tant que manifestations de la sécurité aérienne, à son tour dans le cadre de l'intérêt général de la sécurité publique, ainsi que de la sécurité publique des



personnes et des biens sous-jacents. De plus, le présent arrêté répond à plusieurs recommandations de sécurité de la Commission des accidents et incidents de l'aviation civile.

Il respecte le principe d'effectivité dans la mesure où les objectifs poursuivis par la norme sont atteints par l'établissement du présent règlement. En particulier, la sécurité de l'utilisation d'aéronefs ultralégers motorisés est renforcée et facilite la délivrance de certificats de navigabilité restreints pour les aéronefs munis de certificats de type délivrés par des autorités aéronautiques étrangères, ainsi que leur importation.

Elle tient également compte du principe de sécurité juridique, compte tenu de sa cohérence avec la législation nationale, notamment avec les dispositions du décret royal 765/2022 du 20 septembre 2022, et plus particulièrement en ce qui concerne sa première disposition transitoire, qui prévoit la promulgation de cet arrêté, ainsi qu'avec la législation de l'Union, dont il n'envahit pas le champ d'application, tout en abrogeant explicitement l'arrêté du 14 novembre 1988, qu'il remplace.

Compte tenu des principes de proportionnalité et d'efficacité, l'arrêté se limite à établir les dispositions indispensables pour répondre aux besoins identifiés, notamment en prévoyant, d'une part, un régime spécial et réglementaire moins exigeant en ce qui concerne la navigabilité initiale et continue des aéronefs ultralégers motorisés qui, relevant du décret royal 765/2022 du 20 septembre 2022, ont une masse à vide (à l'exclusion des parachutes balistiques) n'excédant pas 120 kilogrammes, et, d'autre part, en demandant la proportionnalité avec la réglementation de l'Union européenne sur le même sujet, Partie-21 Light, en examinant la possibilité de prouver la navigabilité de ces aéronefs au moyen d'une «déclaration de conformité de conception» enregistrée par l'Agence nationale de la sécurité aérienne, et en établissant un régime déclaratif pour le maintien de la navigabilité des aéronefs ultralégers motorisés. L'utilisation efficace des ressources publiques est également abordée, en n'entraînant aucune augmentation des ressources, de la rémunération ou d'autres frais de personnel.

Enfin, conformément au principe de transparence, l'objet et le champ d'application de l'arrêté ont été clairement définis, tout en permettant la participation de ses destinataires au moyen de consultations et d'informations publiques et d'auditions du secteur.

Le présent arrêté ministériel a été soumis à la procédure prévue par la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 et du décret royal 1337/1999 du 31 juillet 1999 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information.

Le présent arrêté est délivré dans l'exercice des compétences exclusives de l'État dans le domaine du contrôle de l'espace aérien, du trafic et du transport aérien et de l'immatriculation des aéronefs, conformément aux dispositions de l'article 149.1.20 de la Constitution, et en vertu de l'autorisation réglementaire de la première disposition finale du décret royal 765/2022 du 20 septembre 2022.

En vertu de celui-ci, avec l'accord préalable du ministre des finances et de la fonction publique, (...) du Conseil d'État, je décrète:

CHAPITRE I

Dispositions générales

Article premier. *Objet et champ d'application.*

1. Le présent arrêté est destiné à établir le régime applicable à la fois à la navigabilité initiale et au maintien de la navigabilité des aéronefs ultralégers motorisés (ci-après «aéronef» ou les «aéronefs ULM»).



2. Le présent arrêté s'applique à la conception, à la fabrication et à l'utilisation, dans les aspects liés à la navigabilité, d'aéronefs civils motorisés compris dans l'une des catégories établies à l'article 1.2 du décret royal 765/2022, du 20 septembre 2022, réglementant l'utilisation d'aéronefs ultralégers motorisés (ULM), à l'exclusion de ceux prévus à l'article 2.

3. Toutefois, les aéronefs ULM de la «catégorie A» visés à l'article 1.2 du décret royal 765/2022 du 20 septembre 2022, qui ne présentent pas de caractéristiques de conception nouvelles ou inhabituelles, c'est-à-dire celles qui ne sont pas couvertes par les spécifications de certification ou les normes de l'industrie précédemment collectées comme moyen acceptable de conformité par l'organisme compétent de l'Agence nationale de la sécurité aérienne et dont la masse à vide (à l'exclusion du parachute balistique) ne dépasse pas 120 kilogrammes et est monoplace, sont soumises au régime spécial simplifié suivant:

a) en ce qui concerne la navigabilité de la conception de type, le chapitre III, section 2, ne leur est pas applicable et, par conséquent, ils ne peuvent pas obtenir un certificat de type restreint, mais peuvent prouver la navigabilité de la conception en enregistrant une déclaration de conformité de la conception conformément au chapitre III, section 3, et à l'exception du fait que l'article 25, paragraphes 6 et 7, ne s'y applique pas;

b) les modifications apportées à la déclaration de conformité de la conception considérées comme mineures selon la classification de l'article 24 (visée à l'article 27, paragraphe 2) peuvent être communiquées au moyen d'une déclaration de conformité de la modification adressée à l'Agence nationale de la sécurité aérienne par le titulaire de la déclaration de conformité de la conception ou par la personne responsable de l'entretien et du maintien de la navigabilité de l'aéronef;

c) les modifications apportées à la déclaration de conformité de la conception considérée comme majeure conformément à la classification de l'article 24 (visée à l'article 27, paragraphe 2) ne sont pas enregistrées par l'Agence nationale de la sécurité aérienne, mais sont approuvées par le titulaire de la déclaration de conformité de la conception, qui veille à ce que la conception continue à être conforme aux spécifications techniques détaillées applicables à l'aéronef, et à ce que l'aéronef ne présente pas de caractéristiques qui rendent son utilisation dangereuse;

d) les certificats d'examen de navigabilité sont valables pendant cinq ans;

Article 2. *Définitions.*

Aux fins du présent arrêté, les définitions suivantes s'appliquent:

a) «autorisation de vol»: le certificat spécial de navigabilité délivré par l'Agence nationale de la sécurité aérienne permettant l'exploitation d'un aéronef qui n'est pas conforme ou dont il n'a pas été démontré qu'il satisfait aux exigences de navigabilité applicables, mais qui est capable de voler en toute sécurité dans certaines conditions et à des fins définies avant l'exécution du vol;

b) «base de certification»: l'ensemble des exigences techniques établies par l'autorité aéronautique compétente pour décider de l'acceptation de la conception d'un modèle d'aéronef dénommé «type». Elles consistent en des spécifications de certification applicables à un type particulier d'aéronef et, lorsqu'il n'est pas possible de satisfaire à des exigences énoncées dans ces spécifications, les conditions particulières établies par l'autorité aéronautique pour les aspects qui ne sont pas suffisamment couverts ou pour des vérifications de sécurité équivalentes garantissant un niveau de sécurité similaire;

c) «bulletins de service»: le document utilisé par l'organisme de production ou le fabricant d'un aéronef, d'un moteur ou d'un composant afin d'informer les exploitants des instructions relatives à la mise en œuvre des modifications et/ou des modifications de conception, ainsi que de signaler les contrôles à effectuer sur les aéronefs en service;



d) «certificat de navigabilité restreint»: le document délivré par une autorité aéronautique indiquant que, sous réserve des restrictions d'exploitation qu'il peut inclure, il a été établi que l'aéronef est conforme à un certificat de type restreint, à une déclaration de conformité de la conception enregistrée par l'autorité aéronautique compétente ou à des documents équivalents, et qu'il est apte à fonctionner en toute sécurité;

e) «certificat de type restreint»: le document délivré par une autorité aéronautique pour définir la conception d'un modèle ou d'une famille de modèles d'aéronefs, de moteurs ou d'hélices, et pour certifier que cette conception satisfait aux exigences de navigabilité requises dans l'État de cette autorité;

f) «déclaration de capacité de conception»: le document dans lequel un organisme de conception déclare, sous sa responsabilité, qu'il se conforme aux exigences de capacité énoncées dans le présent arrêté et aux procédures énoncées dans ses manuels de conception;

g) «déclaration de capacité de production»: le document dans lequel un organisme de production ou un fabricant déclare, sous sa responsabilité, se conformer aux exigences de capacité énoncées dans le présent arrêté, ainsi qu'aux procédures énoncées dans ses manuels de production;

h) «déclaration de conformité de la conception»: le document dans lequel une personne physique ou morale déclare, sous sa responsabilité, que la conception de type figurant dans cette déclaration est conforme aux exigences de navigabilité énoncées dans le présent arrêté, en se référant à la documentation qui le prouve. Aux fins du présent arrêté, les déclarations de conformité de la conception soumises à l'Agence nationale de la sécurité aérienne, respectant les exigences qui y sont énoncées sont considérées comme un document équivalent au certificat de type restreint.

i) «directive de navigabilité»: le document délivré par une autorité de l'aviation civile exposant les mesures à prendre à l'égard d'aéronefs affectés par une situation d'insécurité opérationnelle spécifiée dans ce document en vue de rétablir un niveau de sécurité acceptable, à partir duquel il est prouvé que, dans le cas contraire, le niveau de sécurité de l'aéronef pourrait être affecté;

j) «conception de type»: la conception d'origine d'un aéronef donné, y compris sa définition complète, ses diagrammes et spécifications, ses instructions de production, d'entretien et d'utilisation, qui peut inclure des options, des variantes et même des modèles autres que lui;

k) «spécifications de certification»: l'ensemble d'exigences techniques publiées par différentes autorités de l'aviation civile applicables à une catégorie spécifique d'aéronefs ou de produits aéronautiques, et qui sont le moyen de satisfaire aux exigences essentielles de l'annexe;

l) «fiche technique»: le document contenant des informations techniques générales et des données concernant un modèle de type particulier, telles que le titulaire, l'organisme de production ou le fabricant, le document de définition, les modèles ou variantes inclus, les dimensions, le poids, les limitations, le modèle de moteur et d'hélice, le carburant, les capacités, les bases de certification, les références des manuels de vol et d'entretien, les membres d'équipage et les autres données techniques pertinentes;

m) «licence de station aérienne»: le document délivré par l'autorité compétente autorisant l'utilisation d'équipements d'émetteurs hertziens installés à bord de l'aéronef et indiquant l'équipement émettant ou transmettant à la disposition de l'aéronef;

n) «navigabilité permanente»: l'ensemble de processus par lesquels les aéronefs, les moteurs, les hélices et les composants accréditent la conformité aux exigences de navigabilité applicables à chaque modèle d'aéronef et, de même, restent en état de fonctionnement en toute sécurité tout au long de leur durée de vie;



ñ) «entretien avant vol»: les tâches d'entretien spécifiques à effectuer avant le vol suivant les instructions de l'organisme de production ou du fabricant, et/ou des directives de navigabilité et qui ne relèvent pas de l'examen général préalable au vol;

o) «masse à vide»: la masse de l'aéronef fini et avec tout son équipement, sans carburant utilisable, même si elle comprend le carburant non consommable et la quantité maximale d'huile de lubrification, de liquide de refroidissement et de fluides hydrauliques, le cas échéant;

p) «organisme de conception»: l'organisme dédié à la conception d'aéronefs;

q) «organisme de production» ou «fabricant»: l'organisme dédié à la fabrication en série d'aéronefs soit de sa propre conception, soit par des tiers auxquels il a recours.

CHAPITRE II

Exigences et obligations des organismes de navigabilité initiaux et des titulaires d'une déclaration de conformité de la conception enregistrée

SECTION 1 ORGANISMES DE CONCEPTION

Article 3. *Exigences et obligations des organismes de conception.*

Pour être titulaires d'un certificat de type restreint pour les aéronefs ULM relevant du présent arrêté, les organismes de conception doivent se conformer aux dispositions de la présente section.

Article 4. *Manuel de conception.*

L'organisme de conception dispose d'un manuel de conception contenant soit directement, soit par référence, au moins les informations suivantes:

a) une description de sa structure organisationnelle;

b) une description des procédures de conception;

c) une description du système de gestion de la conception visé à l'article 5;

d) une description des ressources de l'organisme telles qu'énoncées à l'article 6, tant matérielles qu'humaines, y compris leurs qualifications et leur expérience, ainsi que celles des organismes sous contrat; et

e) une description du champ d'application des activités de conception, y compris, au minimum, l'identification des types de travaux de conception, les catégories de produits pour lesquelles les activités de conception sont menées, les fonctions et les tâches exercées par l'organisme en ce qui concerne la navigabilité de ses produits, les activités sous contrat et la coordination avec la production.

Article 5. *Système de gestion de la conception.*

1. L'organisme de conception doit avoir un système de gestion de la conception avec une responsabilisation claire et des lignes de responsabilité dans l'ensemble de l'organisme, qui:

a) correspondent à la nature et à la complexité de ses activités, à la taille de l'organisme et tiennent compte des risques associés inhérents à ces activités;

b) sont établies sous la responsabilité d'une seule personne désignée comme chef de conception de l'organisme conformément à l'article 6.1.



2. L'organisme doit mettre en place, dans le cadre du système de gestion de la conception, des moyens de fournir des assurances de conception en établissant, mettant en œuvre et maintenant un système d'assurance de la conception pour le contrôle et la supervision de la conception, ainsi que pour les modifications et les réparations apportées à la conception du produit. Ce système:

a) inclut une fonction chargée de s'assurer et de vérifier que la conception de l'aéronef ou la conception de ses modifications, et les réparations sont conformes aux bases de certification de type applicables;

b) précise comment le système d'assurance de la conception rend compte de l'acceptabilité des pièces en cours de conception ou des tâches exécutées par les partenaires ou les sous-traitants selon des méthodes faisant l'objet de procédures écrites.

3. L'organisme doit établir et maintenir à jour des processus et des procédures pour assurer la conformité de la conception du produit avec les bases de certification de type applicables.

4. L'organisme doit disposer d'une preuve documentaire de son système de gestion de la conception et de sa conformité aux exigences du présent article. En particulier, il doit disposer d'une preuve documentaire des processus et procédures pour assurer la conformité de la conception des produits avec les bases de certification de type applicables. La documentation est mise à la disposition de l'Agence nationale de la sécurité aérienne lorsque celle-ci l'exige.

Article 6. *Ressources de l'organisme de conception.*

1. L'organisme doit nommer un gestionnaire de la conception de l'organisme ayant le pouvoir de s'assurer que, au sein de l'organisme, toutes les activités de conception sont exécutées conformément aux normes établies et que la conception répond continuellement aux exigences du système de gestion de la conception.

2. Le responsable de la conception de l'organisme doit nommer et identifier le personnel clé, au sein de l'organisme, responsable de:

a) veiller à ce que la conception des produits et la conception des modifications et des réparations soient conformes à la base de certification de type applicable; et

b) une autre personne ou un groupe de personnes (selon la taille de l'organisme) nécessaire pour s'assurer que l'organisme répond aux exigences de la présente section.

3. La personne ou le groupe de personnes identifié au paragraphe précédent doit avoir:

a) une unité directe du chef de conception de l'organisme et un accès direct à celle-ci;

b) les connaissances et l'expérience appropriées pour s'acquitter des responsabilités qui lui sont assignées.

4. L'organisme veille à ce que:

a) il dispose d'un personnel adéquat et expérimenté, doté de l'autorité appropriée pour s'acquitter des responsabilités qui lui sont assignées;

b) il dispose d'installations et d'équipements adéquats pour permettre au personnel de s'assurer que les produits conçus répondent aux exigences de navigabilité;

c) il existe une coordination complète et efficace au sein de l'organisme en ce qui concerne la navigabilité.



5. L'organisme documente sa structure organisationnelle avec le personnel clé chargé de veiller à ce que l'organisme respecte les exigences de la présente section, les tient à jour et les met à la disposition de l'Agence nationale de la sécurité aérienne si nécessaire.

Article 7. *Obligations des organismes de conception.*

L'organisme de conception titulaire d'un certificat de type restreint:

- a) travaille conformément aux processus, procédures et pratiques définis dans son manuel de conception;
- b) détermine que la conception des produits, y compris les modifications et les réparations, n'a pas de caractéristiques dangereuses et qu'elle est conforme aux bases de certification de type applicables;
- c) dispose d'un système de collecte, d'enquête et d'analyse des données relatives aux pannes, dysfonctionnements, défauts ou autres événements qui causent ou peuvent avoir des effets néfastes sur le maintien de la navigabilité de l'aéronef. Les informations obtenues grâce à ce système sont mises à la disposition de tous les propriétaires ou exploitants connus du produit, de la pièce ou de l'équipement;
- d) communique à l'Agence nationale de la sécurité aérienne toute panne, tout dysfonctionnement, tout défaut ou tout autre événement dont il a connaissance en rapport avec un produit, un composant ou un équipement compris dans le type majeur ou la conception d'échange dont il est propriétaire et qui a causé ou est susceptible de provoquer une situation d'insécurité, ce qui doit être effectué dans les meilleurs délais, et en aucun cas après 72 heures après la détection d'une éventuelle situation d'insécurité, à moins que des circonstances exceptionnelles ne l'empêchent;
- e) enquête sur les causes d'un défaut de conception et informe l'Agence nationale de la sécurité aérienne des résultats de son enquête et de toute mesure qu'il prend ou se propose de prendre pour remédier à cette lacune;
- f) prépare, tient à jour et met à jour toutes les instructions et procédures d'exploitation et d'entretien requises dans les bases de certification et le contenu, le cas échéant, des manuels d'utilisation, d'exploitation et d'entretien applicables, et met ces informations à la disposition de l'Agence nationale de la sécurité aérienne, le cas échéant;
- g) facilite, au propriétaire qui acquiert un aéronef produit conformément à son certificat de type restreint, toutes les instructions et procédures nécessaires à son exploitation et au maintien de sa navigabilité;
- h) met à la disposition de tout exploitant connu toute mise à jour ou modification des instructions et procédures nécessaires au maintien de la navigabilité de l'aéronef;
- i) dans le cas où l'aéronef est fabriqué ou nécessite des tâches d'assemblage par un organisme autre que le titulaire du certificat de type restreint, veille à ce que cet organisme dispose des données, du matériel et des moyens humains nécessaires pour effectuer de telles opérations d'assemblage, de sorte que chaque aéronef fini soit conforme aux données de sa conception de type et soit sûr pour l'exploitation et donc en état de navigabilité;
- j) facilite l'accès du personnel d'inspection de l'Agence nationale de la sécurité aérienne à ses installations, ses registres et ses documents, ainsi qu'à ceux de ses sous-traitants, pour effectuer des inspections;
- k) conserve et tient à la disposition de l'Agence nationale de la sécurité aérienne toutes les informations et tous les dossiers relatifs à la démonstration du respect de la conception et de la



capacité de l'organisme, au moins pendant la période au cours de laquelle un aéronef du type demeure dans le registre des immatriculations des aéronefs de l'Espagne;

i) communique sans retard injustifié à l'Agence nationale de la sécurité aérienne:

1. toute modification des informations contenues dans la déclaration de capacité de conception;
2. les modifications apportées au système de gestion de la conception qui sont importantes pour démontrer les caractéristiques de conformité ou de navigabilité de l'aéronef;
3. la cessation de toute activité couverte par une déclaration de capacité de conception.

SECTION 2 ORGANISMES DE PRODUCTION

Article 8. *Exigences et obligations des organismes de production ou des fabricants.*

Pour la fabrication en série d'aéronefs ULM relevant du présent arrêté, les organismes de production ou les fabricants inclus en tant que tels dans un certificat de type restreint ou dans une déclaration de conformité de la conception enregistrée doivent respecter les dispositions de la présente section.

Article 9. *Manuel de production.*

L'organisme de production possède un manuel de production qui doit contenir soit directement, soit par référence, au moins les informations suivantes:

- a) une description de sa structure organisationnelle;
- b) une description des procédures de production;
- c) une description du système de gestion de la production visé à l'article 10, y compris la description du système de qualité visé audit article; et
- d) une description des ressources de l'organisme de production visées à l'article 11, tant matérielles qu'humaines, y compris leurs qualifications et leur expérience ainsi que celles des organisations sous contrat;
- e) une description du champ d'application des activités de production, y compris, au minimum, l'identification des types de travaux de production, les activités sous contrat et la coordination avec la conception.

Article 10. *Système de gestion de la production*

1. L'organisme doit établir, mettre en œuvre et maintenir un système de gestion de la production dans lequel la répartition des responsabilités au sein de l'organisme est clairement définie.

2. L'organisme doit nommer un gestionnaire de production de l'organisme doté d'une autorité suffisante au sein de l'organisme, qui sera chargé d'assurer le respect du paragraphe précédent par l'organisme.

3. Le système de gestion de la production comprend les moyens de gestion de la qualité, en maintenant un système de qualité. Ce système de qualité doit permettre à l'organisme de s'assurer que chaque aéronef ou composant produit par elle-même ou ses partenaires, ou fourni par des tiers ou sous-traité à des tiers, affiche la conformité avec les données de conception applicables et est apte à fonctionner en toute sécurité.

4. Le système de qualité contient les procédures de contrôle pour:



- a) la délivrance, l'approbation ou la modification des documents;
- b) l'évaluation, l'audit et le contrôle des fournisseurs et sous-traitants;
- c) la vérification que les produits, composants, matériaux et équipements reçus, y compris les articles fournis neufs ou utilisés par les acheteurs de produits, sont conformes à ce qui est spécifié dans les données de conception applicables;
- d) l'identification et la traçabilité;
- e) les processus de fabrication;
- f) les inspections et les essais, y compris les essais en vol;
- f) l'étalonnage des outils d'essai, des outils et des équipements;
- g) le contrôle des non-conformités;
- i) la coordination de la navigabilité avec la conception;
- j) l'achèvement et la conservation des dossiers;
- k) la formation et les compétences du personnel;
- l) la délivrance de documents d'aptitude au vol;
- m) la manipulation, le stockage et l'emballage;
- n) les audits internes de la qualité et les mesures correctives qui en résultent;
- ñ) les travaux effectués après l'achèvement de la production, mais avant la livraison, pour maintenir l'aéronef dans un état d'exploitation sécuritaire;
- o) la demande de délivrance d'autorisations de vol.

5. L'organisme doit établir, dans le cadre du système de gestion de la production, une fonction indépendante de contrôle du respect des exigences pertinentes, ainsi que de la conformité et de l'adéquation du système de gestion de la production. Ce suivi comprend un système de retour d'information pour la personne ou le groupe de personnes visé à l'article 11, points c) et d), afin de garantir, le cas échéant, des mesures correctives.

6. L'organisme doit établir et tenir à jour, dans le cadre du système de gestion de la production, des processus et des procédures qui garantissent que l'aéronef et les composants produits sont conformes aux données de conception applicables. Lorsque l'organisme n'est pas titulaire du certificat de type, il prend des dispositions avec le certificat de type pour s'assurer qu'il dispose de telles données.

7. L'organisme met en place des procédures pour s'assurer que les aéronefs nouvellement construits qui ne sont pas encore mis à la disposition d'un autre exploitant sont maintenus conformément aux instructions d'entretien applicables et restent en état de navigabilité et, le cas échéant, qu'un certificat de mise en service est délivré pour tout entretien terminé.

8. L'organisme doit disposer d'une preuve documentaire de son système de gestion de la production et de sa conformité aux exigences du présent article. En particulier, il dispose de preuves documentaires des processus et procédures permettant de s'assurer que l'aéronef et les composants



produits sont conformes aux données de conception applicables. La documentation est mise à la disposition de l'Agence nationale de la sécurité aérienne lorsque celle-ci l'exige.

Article 11. *Ressources de l'organisme de production.*

L'organisme de production veille à ce que:

a) les installations, les conditions de travail, l'équipement et les outils, les processus et matériaux associés, le nombre et les compétences du personnel et de l'organisation générale soient suffisants pour remplir les obligations qui leur incombent en vertu de l'article 12;

b) une procédure ait été mise en place pour s'assurer que les données de conception sont tenues à jour, correctement intégrées aux données de production et mises à jour et mises à la disposition de tous les membres du personnel qui en ont besoin pour s'acquitter de leurs fonctions;

c) un gestionnaire de production ait été nommé avec autorité pour s'assurer que, au sein de l'organisme, toute la production est effectuée conformément aux normes requises, et que l'organisme se conforme continuellement aux exigences du système de gestion de la production;

d) le gestionnaire de production ait nommé une personne ou un groupe de personnes pour s'assurer que l'organisme répond aux exigences du présent article et qu'elles sont identifiées, ainsi que le champ d'application de ses pouvoirs. Cette personne ou ce groupe de personnes est responsable du gestionnaire de production et a un accès direct à celui-ci. Elles doivent posséder les connaissances, la formation et l'expérience appropriées pour s'acquitter de leurs responsabilités;

e) le personnel à tous les niveaux ait reçu l'autorité nécessaire pour s'acquitter des responsabilités qui lui sont assignées et qu'il existe une coordination complète et efficace au sein de l'organisme de production déclaré en ce qui concerne les questions de navigabilité;

f) la structure de l'organisme ainsi que le personnel clé chargé de veiller à ce que l'organisme se conforme à la présente section soient documentés et mis à jour;

g) si l'achèvement de la production de l'aéronef nécessite l'exécution de tâches par une personne physique ou morale autre que cette personne, telles que l'exécution de tâches d'assemblage après le transport ou l'installation d'équipements optionnels, la personne physique ou morale qui exécute ces tâches doit être autorisée à le faire par le demandeur du certificat de type restreint et doit disposer des procédures et des moyens nécessaires.

L'Agence nationale de la sécurité aérienne peut effectuer ces inspections qu'elle juge nécessaires pour déterminer si elles disposent de ressources humaines et matérielles suffisantes pour accomplir ces tâches. Cette personne physique ou morale, ainsi que le champ d'application des tâches qu'elle a approuvées, doivent être inclus dans la fiche technique du certificat de type restreint, une fois approuvées.

Article 12. *Obligations des organismes de production.*

L'organisme de production ou le fabricant inclus dans un certificat de type restreint:

a) exécute l'activité de production d'aéronefs soumis à son certificat de type restreint conformément aux procédures, pratiques et processus définis dans son manuel de production, en veillant à ce que chaque aéronef achevé soit conforme à ses données de conception de type et qu'il soit sûr pour l'exploitation et donc en état de navigabilité;

b) informe l'Agence nationale de la sécurité aérienne de tout écart de production détecté après la livraison, susceptible de provoquer une situation d'insécurité;



c) identifie à un endroit visible de chaque aéronef au moyen d'une plaque ignifugée marquée de manière indélébile, au moyen d'une gravure chimique, d'un découpage, d'un estampage ou d'une autre méthode approuvée, l'identification de l'aéronef, qui doit comprendre au moins les informations suivantes:

1. le nom de l'organisme de production ou du fabricant de l'aéronef;
2. la désignation du modèle;
3. le code ou le numéro du certificat de type restreint; et
4. le numéro de série;

d) dans la production d'aéronefs neufs, et avant la délivrance de la déclaration complète de conformité visée à l'article 29, paragraphe 2, point a):

1. l'organisme chargé de l'assemblage s'assure que l'aéronef est apte à fonctionner en toute sécurité et qu'il est conforme à la conception approuvée sur le certificat de type restreint;

2. jusqu'à ce qu'il soit mis à la disposition d'un autre exploitant, l'organisme s'assure que l'aéronef reste en état de navigabilité et que l'entretien est effectué, y compris les réparations nécessaires conformément aux données de conception applicables;

e) détermine que chaque aéronef achevé a subi l'entretien nécessaire et qu'il est en mesure d'être exploité en toute sécurité, avant de délivrer un certificat de mise en service après entretien tel que décrit au paragraphe 2, point d) du présent article;

f) fournit au personnel d'inspection de l'Agence nationale de la sécurité aérienne l'accès à ses installations, ses registres et ses documents, ainsi qu'à celui de ses sous-traitants, pour effectuer des inspections; et

g) conserve et tient à la disposition de l'Agence nationale de la sécurité aérienne toutes les informations et tous les dossiers correspondant à la démonstration du respect de la production et de la capacité de l'organisme, ainsi que ceux correspondant à la production et à l'inspection de chaque aéronef fabriqué au moins pendant la période au cours de laquelle l'aéronef demeure dans le registre d'immatriculation des aéronefs de l'Espagne.

h) communique sans retard injustifié à l'Agence nationale de la sécurité aérienne:

1. tout changement d'information figurant dans la déclaration de capacité de production;
2. les modifications du système de gestion de la production qui sont importantes pour démontrer les caractéristiques de conformité ou de navigabilité de l'aéronef;
3. la cessation de toute activité couverte par la déclaration de capacité de production.

SECTION 3 TITULAIRE D'UNE DÉCLARATION DE CONFORMITÉ DE LA CONCEPTION ENREGISTRÉE

Article 13. *Obligations des titulaires d'une déclaration de conformité de la conception enregistrée.*

Une personne physique ou morale préformant une déclaration de conformité de la conception à l'Agence nationale de la sécurité aérienne conformément à l'article 25:



a) détermine que la conception des produits, y compris les modifications et les réparations, ne présente pas de caractéristiques dangereuses et est conforme aux spécifications techniques détaillées applicables à l'aéronef énoncées à l'article 25, paragraphe 2;

b) se conforme à tout moment aux exigences énoncées à la section 2 du présent chapitre pour les organismes de production;

c) dispose d'un système de collecte, d'enquête et d'analyse des données relatives aux pannes, aux dysfonctionnements, aux défauts ou à d'autres événements qui causent ou peuvent avoir des effets néfastes sur le maintien de la navigabilité de l'aéronef. Les informations relatives à ce système sont mises à la disposition de tous les propriétaires ou exploitants connus du produit, de la pièce ou de l'équipement;

d) communique à l'Agence nationale de la sécurité aérienne toute panne, tout dysfonctionnement, tout défaut ou tout autre événement dont elle a connaissance en rapport avec un produit, un composant ou un équipement inclus dans la déclaration de conformité de la conception et qui a causé ou pourrait causer une situation d'insécurité, ce qui doit être effectué dans les plus meilleurs délais et en aucun cas après 72 heures après la détection d'une éventuelle situation d'insécurité, à moins que des circonstances exceptionnelles ne l'empêchent;

e) enquête sur les causes d'un défaut de conception et informe l'Agence nationale de la sécurité aérienne des résultats de son enquête, ainsi que de toute mesure qu'elle prend ou se propose de prendre pour corriger cette lacune;

f) élabore, tient à jour et met à jour toutes les instructions et procédures d'exploitation et d'entretien requises dans les spécifications techniques détaillées avec lesquelles la conformité a été déclarée et contenue, le cas échéant, dans les manuels d'utilisation, d'exploitation et d'entretien applicables, ainsi que de mettre ces informations à la disposition de l'Agence nationale de la sécurité aérienne, le cas échéant;

g) fournit au propriétaire qui fait l'acquisition d'un aéronef produit conformément à la déclaration de conformité de la conception toutes les instructions et procédures nécessaires à son fonctionnement et au maintien de sa navigabilité;

h) met à la disposition de tout exploitant connu toute mise à jour ou modification des instructions et des procédures nécessaires au maintien de la navigabilité de l'aéronef;

i) effectue l'activité de production d'aéronefs soumis à la déclaration de conformité de conception conformément aux procédures, pratiques et processus définis dans son manuel de production, en veillant à ce que chaque aéronef fini soit conforme à ses données de conception de type et qu'il soit sûr pour l'exploitation et donc en état de navigabilité;

j) identifie à un endroit visible de chaque aéronef au moyen d'une plaque ignifugée marquée de manière indélébile, au moyen d'une gravure chimique, d'un découpage, d'un estampage ou d'une autre méthode approuvée, l'identification de l'aéronef, qui doit comporter au moins les informations suivantes:

1. le nom de l'organisme de production ou du fabricant de l'aéronef;
2. la désignation du modèle;
3. le code ou le numéro de la déclaration de conformité de la conception; et
4. le numéro de série;

k) dans la production d'aéronefs neufs, et avant la délivrance de la déclaration complète de conformité visée à l'article 29, paragraphe 2, point a):



1. l'organisme en charge de l'assemblage s'assure que l'aéronef est en mesure de fonctionner en toute sécurité et qu'il est conforme à la conception indiquée;

2. jusqu'à ce qu'il soit mis à la disposition d'un autre exploitant, l'organisme ou le fabricant s'assure que l'aéronef reste en état de navigabilité et que l'entretien est effectué, y compris les réparations nécessaires conformément aux données de conception applicables;

l) facilite l'accès du personnel d'inspection de l'Agence nationale de la sécurité aérienne à ses installations, ses registres et ses documents, ainsi qu'à ceux de ses sous-traitants, pour effectuer des inspections;

m) conserve et tient à la disposition de l'Agence nationale de la sécurité aérienne toutes les informations et tous les dossiers relatifs à la démonstration de la conformité à la conception, à la production et à l'inspection de chaque aéronef fabriqué pendant au moins pendant la période au cours de laquelle un aéronef du type demeure dans le registre des immatriculations des aéronefs de l'Espagne;

n) communiquer à l'Agence nationale de la sécurité aérienne sans retard injustifié la cessation de toute activité couverte par la déclaration de conformité de la conception.

CHAPITRE III

Navigabilité de la conception de type

SECTION 1 EXIGENCES ESSENTIELLES DE NAVIGABILITÉ

Artículo 14. *Exigences essentielles de navigabilité.*

Pour obtenir un certificat de type restreint ou pour l'enregistrement d'une déclaration de conformité de la conception, la conception de type doit satisfaire aux exigences essentielles de navigabilité énoncées dans l'annexe.

Sa conformité est accréditée auprès de l'Agence nationale de la sécurité aérienne au moyen de la procédure administrative correspondante de celles prévues par le présent arrêté.

SECTION 2 CERTIFICAT DE CONCEPTION DE TYPE

Artículo 15. *Détermination des bases de certification applicables.*

1. Dans les procédures administratives relatives à la certification de la conception de type, l'Agence nationale de la sécurité aérienne détermine les bases de certification applicables, à savoir:

a) les spécifications de certification appliquant les exigences essentielles de navigabilité de l'annexe à la conception de type:

1. d'une manière spécifique, adaptée au cas spécifique; ou

2. par référence à celles adoptées par les autorités aéronautiques d'autres États, précédemment déclarées comme moyens acceptables d'exécution par décision de l'organisme compétent en raison de la question de l'Agence nationale de la sécurité aérienne;

b) les conditions particulières en plus des spécifications de certification pour les conceptions de type lorsque:

1. elles présentent des caractéristiques nouvelles ou inhabituelles en ce qui concerne les pratiques de conception sur lesquelles reposent les spécifications de certification applicables;



2. l'utilisation prévue de l'aéronef, lorsqu'elle n'est pas conventionnelle; ou

3. l'expérience a montré que des situations dangereuses peuvent se produire dans des aéronefs ou des produits similaires en service ou avec des caractéristiques de conception similaires.

2. L'Agence nationale de la sécurité aérienne peut, à titre exceptionnel et sur une base motivée, admettre des écarts par rapport aux exigences essentielles de navigabilité de l'annexe, à condition que la conception de type offre un niveau de sécurité opérationnelle approprié à l'utilisation de l'aéronef, compte tenu:

a) du développement technique de la navigabilité civile à la date à laquelle l'aéronef a été conçu à l'origine; et

b) des fins auxquelles l'aéronef a été spécifiquement conçu et du type d'exploitation auquel il est destiné.

Artículo 16. *Demande de certificat de type restreint.*

1. Tout organisme de conception peut demander à l'Agence nationale de la sécurité aérienne un certificat de type restreint pour un aéronef ULM, en utilisant, le cas échéant, le modèle mis à la disposition des parties intéressées par l'intermédiaire de son site internet, certifiant que cet organisme de conception:

a) satisfait aux exigences du chapitre II, section 1, en tant qu'organisme de conception en soumettant une déclaration de capacité de conception conformément à l'article 17 et le manuel de conception visé à l'article 4 avec la demande;

b) satisfait aux exigences du chapitre II, section 2, en tant qu'organisme de production ou fabricant, lorsque le même organisme de conception doit agir à la fois en tant qu'organisme de production ou fabricant du modèle pour lequel le certificat est demandé, en présentant avec la demande une déclaration de capacité de production, conformément à l'article 18, et le manuel de production visé à l'article 9, ou, dans l'affirmative, que l'organisme de conception a conclu des accords avec un organisme de production qui agit en tant que fabricant du modèle d'aéronef pour lequel le certificat est demandé (ou, le cas échéant, pour que le prototype soit utilisé dans la procédure de certification demandée), et qu'il satisfait aux exigences du chapitre II, section 2, pour lesquelles l'organisme de conception présente avec la demande une déclaration de capacité de production complétée et signée par l'organisme de production pour agir en tant que fabricant du modèle d'aéronef pour lequel le certificat est demandé, conformément à l'article 18, et de son manuel de production visé à l'article 9.

2. En plus de la documentation ci-dessus, la demande doit être accompagnée, au moins de:

a) un plan avec trois vues de l'aéronef et ses données de base préliminaires, y compris les caractéristiques et les limites d'exploitation proposées par l'organisme de conception concerné;

b) les spécifications de certification que l'organisme de conception propose d'appliquer afin d'obtenir le certificat de type restreint, pour lesquelles il peut faire usage de celles précédemment déclarées comme moyens de conformité acceptables par l'organisme compétent de l'Agence nationale de la sécurité aérienne ou d'autres adaptées au cas spécifique, en indiquant, le cas échéant, les écarts qu'il juge nécessaires.

Artículo 17. *Déclaration de capacité de conception.*

La déclaration de capacité de conception est adressée à l'Agence nationale de la sécurité aérienne, accompagnée de la documentation et des informations suivantes sur l'organisme de conception:



- a) sa dénomination sociale et son nom commercial;
- b) les coordonnées, l'adresse du siège social et, le cas échéant, l'adresse du lieu principal de son activité et, le cas échéant, des sites opérationnels de l'organisme;
- c) le nom et les coordonnées du directeur ou du gestionnaire de l'organisme;
- d) le champ d'application prévu des travaux de conception, tel que visé à l'article 4, point c);
- e) une déclaration, signée par le directeur ou le gestionnaire de l'organisme, confirmant que l'organisme:
 - 1. dispose d'un système de gestion de la conception conforme aux dispositions de l'article 5 et destiné à maintenir un tel système; et
 - 2. applique les processus et procédures établis conformément à l'article 5, paragraphe 3.

Artículo 18. *Déclaration de capacité de production.*

La déclaration de capacité de production est présentée en même temps que la documentation et les informations suivantes sur l'organisme de production:

- a) sa dénomination sociale et son nom commercial;
- b) les coordonnées, l'adresse du siège social et, le cas échéant, l'adresse de son lieu principal d'activité et, le cas échéant, des sites opérationnels de l'organisme;
- c) le champ d'application prévu des travaux;
- d) la date de début prévue de la production;
- e) une déclaration signée par le directeur ou le gestionnaire de l'organisme confirmant que l'organisme:
 - 1. dispose d'un système de gestion de la production conforme aux dispositions de l'article 10 et destiné à le maintenir; et
 - 2. met en œuvre les processus et procédures établis conformément à l'article 10, paragraphe 6.

Artículo 19. *Approbation des bases de certification.*

1. À la lumière des spécifications de certification proposées par l'organisme de conception concerné, l'Agence nationale de la sécurité aérienne évalue son aptitude à accréditer les exigences essentielles de navigabilité de l'annexe, et décide de leur approbation, de leur rejet ou de l'établissement de conditions particulières, des éléments supplémentaires qui peuvent être nécessaires pour assurer la sécurité opérationnelle, cela définira la base de la certification dans son ensemble.

2. Les bases de certification approuvées sont notifiées à l'organisme de conception concerné.

3. Le rejet des spécifications de certification proposées par l'organisme de conception concerné lui est également notifié et, dans ce cas, il sera tenu, dans un délai de dix jours ouvrables et deux mois, compte tenu du volume, de la nature et des difficultés des modifications requises, de proposer d'autres spécifications de certification, indiquant que, s'il ne le fait pas, il est réputé avoir retiré sa demande.



Artículo 20. *Approbation du programme de certification.*

1. Dans un délai de trois mois à compter du jour suivant celui de la notification des bases de certification, l'organisme de conception concerné soumet à l'Agence nationale de la sécurité aérienne un programme de certification précisant les vérifications, les essais techniques, les essais en vol, les essais au sol et les autres moyens de conformité qu'il propose de démontrer la conformité aux bases de certification.

2. Compte tenu du programme de certification proposé par l'organisme concerné, l'Agence nationale de la sécurité aérienne décide de son approbation ou de son rejet dans un délai de deux mois.

3. Le programme de certification approuvé est notifié à l'organisme de conception concerné.

Si nécessaire au cours de la procédure de certification, le programme de certification est mis à jour par l'organisme de conception concerné, sans que ces mises à jour n'entraînent de modifications du contenu de ce programme, et ces mises à jour doivent être communiquées à l'Agence nationale de la sécurité aérienne avant de poursuivre la mise en œuvre du programme de certification.

4. Le rejet du programme de certification proposé par l'organisme de conception concerné lui est également notifié et il est tenu de proposer un autre programme de certification, en indiquant que, s'il ne le fait pas dans un délai de trois mois, la procédure expire, après clôture de la procédure et résolution conformément à l'article 95 de la loi 39/2015 du 1^{er} octobre 2015.

Artículo 21. *Mise en œuvre du programme de certification et démonstration des bases de certification.*

1. À compter du jour suivant la notification de l'approbation du programme de certification par l'Agence nationale de la sécurité aérienne, l'organisme de conception concerné dispose de 24 mois pour le mettre en œuvre.

Ce délai peut être prolongé par l'Agence nationale de la sécurité aérienne, à la demande de l'organisme concerné, lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que le délai de mise en œuvre du programme de certification ne soit pas respecté, ce qui entraîne le refus du certificat de type restreint demandé.

Le calcul du délai pour la résolution et la notification de la délivrance du certificat de type restreint est suspendu à compter du jour suivant la notification de l'acceptation du programme de certification, jusqu'à la présentation par le demandeur à l'Agence nationale de la sécurité aérienne de la documentation attestant l'achèvement des actions couvertes par ce programme et de ses résultats.

2. Le demandeur doit effectuer toutes les vérifications, tous les essais techniques et tous les essais nécessaires pour démontrer la conformité avec la base de certification définie dans le programme de certification.

3. Lorsque le programme de certification prévoit des essais ou des tests au sol ou en vol, l'organisme concerné dispose d'un prototype de l'aéronef ULM pour ses performances et, le cas échéant, des autorisations de vol correspondantes.

4. L'Agence nationale de la sécurité aérienne peut effectuer les inspections qu'elle juge nécessaires sur le prototype de l'aéronef ULM, les essais, les tests et les démonstrations de conformité au programme de certification, ainsi que sur les ressources et les installations de l'organisme de conception concerné.

Si, au cours des inspections, des vérifications, des essais techniques, des tests ou des essais, il est constaté que l'organisme concerné ne respecte pas la déclaration de conception et de capacité de production, que le prototype ne satisfait à aucune des exigences du programme de certification ou qu'il



présente des conditions dangereuses, l'Agence nationale de la sécurité aérienne en informe le demandeur.

Dans le cas où les non-conformités constatées n'ont pas été corrigées dans le délai imparti indiqué en même temps que la notification de non-conformité, la demande de certificat de type est rejetée.

5. L'Agence nationale de la sécurité aérienne accepte, comme preuve de la conformité aux exigences établies dans les bases de certification, les essais effectués devant d'autres autorités aéronautiques, si les conditions d'essai et les résultats obtenus sont accrédités.

6. La mise en œuvre du programme de certification prend fin lorsque l'organisme concerné certifie à l'Agence nationale de la sécurité aérienne l'achèvement des actions couvertes par ce programme et ses résultats.

Artículo 22. *Résolution.*

1. Après la mise en œuvre du programme de certification ou, le cas échéant, après le délai fixé pour informer l'Agence nationale de la sécurité aérienne des mesures correctives appropriées, l'Agence nationale de la sécurité aérienne statue sur la demande.

2. Si le certificat de type restreint demandé est délivré, l'Agence nationale de la sécurité aérienne publie sur son site internet la fiche technique du certificat de type restreint.

Cette fiche technique du certificat de type restreint contient au moins les masses maximales autorisées pour le modèle d'aéronef, sans préjudice du fait qu'elle contient des limitations supplémentaires à la suite des résultats obtenus dans la mise en œuvre du programme de certification.

Artículo 23. *Validité des certificats de type restreints.*

1. Les certificats de type restreints délivrés par l'Agence nationale de la sécurité aérienne sont délivrés pour une durée illimitée.

2. Les certificats de type restreints perdent leur validité lorsque les règles impératives qui lui sont applicables ne sont pas respectées, et en tout état de cause pour l'une des causes suivantes:

a) par le fait de ne plus satisfaire aux exigences de son octroi, ou d'apporter des modifications à la conception de type couverte par le certificat de type restreint, sans les avoir communiquées ou, le cas échéant, sans qu'elles soient autorisées par l'Agence nationale de la sécurité aérienne;

b) par sa révocation ou sa suspension, lorsqu'il existe des preuves que les exigences ne sont pas satisfaites et que les obligations sont imposées à l'organisme de conception du titulaire du certificat de type;

c) par la démission du titulaire;

d) par la cessation de l'activité de l'organisme de conception du titulaire du certificat de type, qui, sans préjudice de la preuve par d'autres moyens, s'entendra en tout état de cause comme se produisant lorsque l'une des circonstances suivantes se produit:

1. l'organisme a officiellement informé l'Agence nationale de la sécurité aérienne de la cessation de ses activités;

2. l'inexactitude, la fausseté ou l'omission, de nature essentielle, de toute donnée ou information incorporée dans la déclaration de capacité de conception adressée à l'Agence nationale de la sécurité aérienne. Lorsqu'il ne s'agit que d'une partie de l'activité, l'organisme peut continuer à exercer la partie



de l'activité qui n'est pas affectée par cette inexactitude, ce mensonge ou cette omission essentiels.

Artículo 24. *Modifications apportées au certificat de type restreint.*

1. Seul le titulaire du certificat de type restreint peut apporter des modifications à la conception de type couverte par un certificat de type restreint délivré par l'Agence nationale de la sécurité aérienne.

2. Les modifications apportées à la conception de type sont classées comme mineures ou majeures, selon les critères suivants:

a) les modifications mineures sont celles qui n'ont pas d'effet appréciable sur la masse, la mise au point, la résistance structurelle, la fiabilité ou les caractéristiques de vol de l'aéronef;

b) d'autres modifications sont considérées comme majeures, à moins que l'Agence nationale de la sécurité aérienne ne considère que la modification de la conception, de la centrale, de la poussée ou du poids est suffisamment importante pour être considérée comme une nouvelle conception de type, sous réserve de sa certification de type correspondante.

3. Les modifications mineures de la conception de type doivent être communiquées à l'Agence nationale de la sécurité aérienne avant leur mise en œuvre dans les aéronefs ULM inscrits au registre des immatriculations des aéronefs civils de l'Espagne.

4. Les modifications majeures apportées à la conception de type sont soumises à l'approbation préalable de l'Agence nationale de la sécurité aérienne.

Dans ces cas, le titulaire de la conception doit suivre la procédure établie pour l'obtention d'un certificat de type restreint, bien que limité aux seuls aspects concernés par la modification. Ceux utilisés pour la conception de type d'origine peuvent être acceptés comme bases de certification pour la modification.

5. Les modifications de la conception de type communiquées ou approuvées par l'Agence nationale de la sécurité aérienne sont publiées par l'Agence sur son site internet.

SECTION 3 ENREGISTREMENT D'UNE DÉCLARATION DE CONFORMITÉ À LA CONCEPTION

Artículo 25. *Déclarations de conformité de la conception.*

1. Toute personne physique ou morale établie dans l'Espace économique européen qui conçoit et a l'intention de produire en masse un aéronef ULM de «Catégorie A» conformément à l'article 1.2 de l'arrêté royal 765/2022, du 20 septembre 2022, qui ne présente pas de caractéristiques de conception nouvelles ou inhabituelles, c'est-à-dire celles qui ne sont pas couvertes par les spécifications de certification ou les normes industrielles précédemment identifiées comme étant des moyens acceptables de conformité par l'organisme compétent de l'Agence nationale de la sécurité aérienne, peut déclarer la conformité à la conception d'un type pour cet aéronef, dont l'immatriculation le rendra valide pour la délivrance des certificats de navigabilité restreints des aéronefs ULM du type produit en série.

Le régime de déclaration de conformité de la conception ne s'applique pas aux gyroplanes ULM des catégories B et C respectivement de l'article 1.2 du décret royal 765/2022 du 20 septembre 2022.

La simple soumission de la déclaration de conformité de la conception ne permet pas à la partie intéressée d'exercer un droit ou de commencer une activité, mais exige en fin de compte l'enregistrement de cette déclaration par l'Agence nationale de la sécurité aérienne et sa notification ultérieure à la partie intéressée, date à laquelle la déclaration de conformité de la conception est valide.



2. La partie intéressée démontre que la conception de l'aéronef est conforme aux spécifications techniques détaillées applicables à l'aéronef et qu'elle entre en vigueur au moment de la déclaration. Ces spécifications pourraient être:

a) les spécifications de certification visées à l'article 15; ou

b) les normes techniques élaborées par les organismes de certification ou d'autres organismes industriels déclarés comme moyens de conformité acceptables à cet effet par l'organisme compétent de l'Agence nationale de la sécurité aérienne.

3. Avant de commencer la production d'un aéronef, la déclaration de conformité de conception doit être soumise à l'Agence nationale de la sécurité aérienne, le cas échéant, dans le modèle mis à la disposition des parties intéressées par l'intermédiaire de son site internet, qui contient au moins:

a) la dénomination sociale ou le nom de la personne qui dépose la déclaration, ainsi que le nom commercial, le cas échéant;

b) son adresse ou son siège social;

c) une référence unique pour identifier la conception de type;

d) les spécifications de certification ou les normes techniques, avec lesquelles la conformité de la conception est déclarée;

e) une confirmation signée par et sous la responsabilité de la partie intéressée que la conception de l'aéronef, y compris le moteur et l'hélice, est conforme aux spécifications de certification ou aux normes techniques applicables conformément au plan de démonstration de conformité visé au paragraphe 4, point b);

f) une confirmation signée par la partie intéressée, et sous sa seule responsabilité, qu'aucun aspect ou caractéristique n'a été identifié qui pourrait rendre l'aéronef dangereux;

g) un engagement signé par le déclarant dans lequel il assume les obligations énoncées à l'article 13 sur les obligations des déclarants des titulaires d'une déclaration de conformité de la conception enregistrée;

h) les instructions pour une navigabilité permanente ou le maintien de la navigabilité;

i) toutes les conditions et limitations prescrites pour l'aéronef; et

j) la fiche technique, dans laquelle sont collectées toutes les caractéristiques, limitations et instructions relatives à son entretien et à son utilisation.

4. En même temps que la déclaration de conformité de la conception, les documents suivants sont fournis:

a) les données de conception de type, y compris les diagrammes, les spécifications, les matériaux, les processus de fabrication employés et les équipements installés, permettant de définir les caractéristiques de configuration et de conception de l'aéronef;

b) le plan de démonstration de conformité, détaillant les moyens par lesquels la conformité aux exigences de navigabilité visées au paragraphe 2 a été démontrée;

c) les rapports justificatifs, y compris les résultats d'essais pertinents, démontrant la conformité à ces exigences. Il convient de justifier que les échantillons testés étaient représentatifs, sous la forme, le matériau et la méthode de production, des données de conception, et que l'équipement de mesure utilisé dans les essais était approprié pour eux et correctement calibré;



d) les manuels de vol et d'entretien.

5. Les vols d'essai incluent une période d'exploitation dans la configuration finale d'une durée suffisante afin de s'assurer que l'aéronef ne présente pas de caractéristiques qui rendent son utilisation dangereuse.

6. Une fois la déclaration présentée, la partie intéressée doit être s'accorder avec l'Agence nationale de la sécurité aérienne sur la conduite par cette dernière de l'inspection physique et de la supervision des essais en vol pour le premier aéronef en configuration finale afin de s'assurer qu'un niveau de sécurité acceptable peut être atteint.

7. Si l'Agence nationale de la sécurité aérienne trouve, dans la déclaration ou au cours des contrôles visés aux paragraphes 5 et 6, la preuve que l'aéronef peut ne pas être en mesure de fournir un vol en toute sécurité, elle émet les écarts correspondants qui, s'ils ne sont pas corrigés, entraîneront le refus d'enregistrer la déclaration.

8. Dans le cas du respect des dispositions aux:

a) paragraphes 2 à 6, inclus; ou

b) paragraphes 2 à 4 inclus, lorsque le régime particulier simplifié visé à l'article 1^{er}, paragraphe 3 s'applique;

et où il n'y a pas de divergences dans l'attente d'une correction, l'Agence nationale de la sécurité aérienne enregistre la déclaration de conformité de la conception, informe la partie intéressée et publie la fiche de données, en tant que données de conception valides pour la délivrance d'un certificat de navigabilité restreint.

Artículo 26. *Validité des déclarations de conformité de la conception.*

1. Les déclarations de conformité de la conception sont enregistrées par l'Agence nationale de la sécurité aérienne pour une durée illimitée.

2. Les déclarations de conformité de la conception perdent leur validité lorsque les règles d'application obligatoires ne sont pas respectées et, en tout état de cause, pour l'une des raisons suivantes:

a) par le fait de ne plus satisfaire aux exigences d'enregistrement, ou d'apporter des modifications à la conception de type couverte par la déclaration de conformité de la conception, sans les avoir communiquées ou, le cas échéant, sans qu'elles soient autorisées par l'Agence nationale de la sécurité aérienne;

b) par la révocation ou la suspension de l'enregistrement de la déclaration lorsqu'il existe des preuves que les exigences et les obligations établies pour les titulaires de la déclaration de conformité de la conception enregistrée ne sont pas respectées;

c) par la démission du titulaire;

d) pour l'inexactitude, la fausseté ou l'omission, de nature essentielle, de toute donnée ou information qui est incorporée dans la déclaration de conformité à la conception, ou le défaut de soumettre à l'Agence nationale de la sécurité aérienne la documentation qui peut être nécessaire pour prouver la conformité à la déclaration;

e) par la cessation de l'activité du titulaire de la déclaration de conformité de la conception enregistrée, qui, sans préjudice de la preuve de cette circonstance par d'autres moyens, s'entend en



tout état de cause comme se produisant lorsqu'il la communique formellement à l'Agence nationale de la sécurité aérienne.

3. Une déclaration de conformité de conception ne peut pas être transférée.

4. Une personne physique ou morale ayant l'intention d'assumer la conception d'un aéronef pour lequel une déclaration de conformité de conception a déjà été présentée:

a) soumet une nouvelle déclaration de conformité de conception; et

b) démontre que le titulaire précédent de la déclaration de conformité de la conception enregistrée a cessé son activité ou qu'il a transféré les données de la conception.

Artículo 27. *Modifications de conception pour les déclarations de conformité de conception.*

1. Seul le titulaire d'une déclaration de conformité de la conception enregistrée peut apporter des modifications à la conception.

2. Les modifications apportées à la conception déclarée sont classées comme mineures ou majeures selon le même critère que celui indiqué à l'article 24.

3. Avant d'installer ou d'incorporer une modification mineure à la conception d'un aéronef pour lequel la conformité de la conception a été déclarée, l'exploitant adresse à l'Agence nationale de la sécurité aérienne, le cas échéant, dans le modèle mis à la disposition des parties intéressées par l'intermédiaire de son site internet, une déclaration de conformité des spécifications techniques détaillées contenues dans la déclaration de conformité de la conception, ou de celles énumérées par l'Agence nationale de la sécurité aérienne comme moyen acceptable de conformité à la date de présentation de la déclaration de conformité de la modification de la conception.

4. En cas de modifications mineures, le déclarant:

a) tient un registre de ces déclarations et les fournit à la demande de l'Agence nationale de la sécurité aérienne;

b) conserve tous les documents justificatifs de la déclaration et les fournit à la demande de l'Agence nationale de la sécurité aérienne; et

c) assume les mêmes obligations en matière de modifications que le titulaire d'une déclaration de conformité de la conception enregistrée.

4. Avant d'installer ou d'incorporer une modification majeure à la conception d'un aéronef pour lequel la conformité à la conception a été déclarée, une déclaration de conformité de conception pour la modification doit être soumise à l'Agence nationale de la sécurité aérienne, comme s'il s'agissait d'une nouvelle déclaration de conformité de conception, bien que limitée aux seuls aspects concernés par la modification.

Les spécifications techniques détaillées pour lesquelles la conformité de la conception est déclarée pour la modification peuvent être acceptées comme celles contenues dans la déclaration de conformité de la conception d'origine ou considérées comme des moyens acceptables de conformité par l'organisme compétent de l'Agence nationale de la sécurité aérienne à la date de présentation de la déclaration de conformité de la conception pour la modification.

CHAPITRE IV

Certification de navigabilité



Artículo 28. *Certificat de navigabilité restreint.*

Aucun aéronef ULM dans le cadre du présent arrêté n'est autorisé à voler s'il n'a pas de certificat de navigabilité restreint valide pour son exploitation, à moins qu'une autorisation de vol ne soit délivrée conformément au présent arrêté.

Artículo 29. *Demande de certificats de navigabilité restreints.*

1. Afin d'obtenir un certificat de navigabilité restreint, toute personne physique ou morale, au nom de laquelle l'aéronef est immatriculé ou doit être immatriculé, peut demander à être délivrée à l'Agence nationale de la sécurité aérienne en utilisant, le cas échéant, le modèle mis à la disposition des parties intéressées par l'intermédiaire de son site internet, à condition que le modèle de l'aéronef possède les documents suivants:

- a) un certificat de type restreint valide délivré par l'Agence nationale de la sécurité aérienne;
- b) une déclaration de conformité de la conception valide enregistrée par l'Agence nationale de la sécurité aérienne;
- c) un certificat de type restreint valide délivré par toute autorité aéronautique de l'Espace économique européen; ou
- d) un certificat de type restreint valide délivré par toute autorité aéronautique d'un pays tiers, dont le système de certification de la conception de type garantit des niveaux de sécurité équivalents à ceux prévus dans le présent arrêté, et qui a déjà été reconnu par décision de l'organisme compétent sur la question de l'Agence nationale de la sécurité aérienne.

2. Quand les demandes de certificats de navigabilité restreints concernent les aéronefs neufs, elles sont accompagnées des documents suivants:

a) une déclaration de conformité complète de l'aéronef, délivrée par l'organisme de production ou le fabricant de l'aéronef ou par le titulaire de la déclaration de conformité de la conception enregistrée, qui a fabriqué l'aéronef, dans laquelle il déclare que l'aéronef a été fabriqué conformément à un certificat de type restreint ou à une déclaration de conformité de la conception enregistrée, et qu'il a effectué une inspection au sol et des essais en vol connexes garantissant que l'aéronef est en mesure de fonctionner en toute sécurité;

b) dans le cas où un nouvel aéronef a été déplacé en Espagne et a été assemblé en Espagne, une déclaration de conformité complète de l'aéronef délivrée par la personne physique ou morale effectuant l'assemblage doit être présentée, dans laquelle elle déclare sous sa responsabilité que les procédures indiquées par le titulaire du certificat de type restreint ou de la déclaration de conformité de la conception enregistrée pour l'exécution de l'opération ont été respectées.

Pour les aéronefs sur la base d'un certificat de type restreint délivré par l'Agence nationale de la sécurité aérienne, l'organisme chargé de l'assemblage doit être reflété dans le certificat de type restreint, tandis que pour le reste, une autorisation doit être soumise par l'organisme de production ou le fabricant pour l'assemblage en Espagne;

c) un rapport de configuration, délivré par l'organisme de production ou le fabricant, par le titulaire de la déclaration de conformité de la conception enregistrée qui a fabriqué l'aéronef, ou par l'organisme chargé de l'assemblage en Espagne, dans lequel tous les équipements installés sur l'aéronef sont liés, qu'il s'agisse d'instruments ou d'équipements de toute nature, contenant en tout état de cause les informations complètes correspondant au poids et au centrage de l'aéronef spécifique (conditions de pesage, masse à vide, position du centre de gravité, etc.). Lorsque l'aéronef comporte des modifications au certificat de type restreint ou à la déclaration de conformité de la conception enregistrée, ce rapport les énumère et indique qu'ils sont conformes à l'article 33 sur la modification des aéronefs;



d) la documentation mise à jour, délivrée sous forme de manuels ou équivalent, par le titulaire du certificat de type restreint ou de la déclaration de conformité de la conception enregistrée relative à l'exploitation et au maintien de la navigabilité du modèle d'aéronef; et

e) lorsque le demandeur a l'intention d'exploiter l'aéronef dans l'espace aérien nécessitant l'établissement de communications par radiofréquences aéronautiques, le projet de licence de station d'aéronef contenant l'équipement émettant la bande aéronautique installé sur l'aéronef.

3. Les déclarations de conformité complète des aéronefs visées aux points a) et b) du paragraphe précédent, respectivement:

a) se réfèrent au rapport de configuration visé au point c) ci-dessus ou à la documentation actualisée relative à l'exploitation et au maintien de la navigabilité du modèle d'aéronef visé au point d) du paragraphe précédent; et

b) sont signées par un technicien désigné par l'organisme de conception titulaire du certificat de type restreint, qui possède les connaissances, la formation et l'expérience appropriées pour vérifier la véracité des déclarations de conformité complète des aéronefs.

4. Les déclarations de conformité complète des aéronefs visées aux paragraphes 2 et 3 ont été délivrées au plus tard deux mois avant la présentation de la demande correspondante.

5. Lorsque les demandes de certificats de navigabilité restreints concernent des aéronefs usagés, elles sont accompagnées des documents suivants:

a) une copie du dernier certificat de navigabilité restreint, l'autorisation de vol ou un autre document lui permettant de voler, délivrée par l'autorité de l'État précédemment responsable de l'aéronef;

b) un rapport émis par la personne responsable de l'entretien et du maintien de la navigabilité de l'aéronef, y compris:

1. une déclaration de conformité attestant que l'aéronef est conforme à un certificat de type restreint ou équivalent, y compris les documents justificatifs;

2. une déclaration signée prouvant que ce dernier est capable d'effectuer un vol en toute sécurité;

3. une liste de tous les équipements installés sur l'aéronef, qu'il s'agisse d'instruments ou d'équipements de toute nature, contenant, en tout état de cause, les informations complètes correspondant au poids et au centrage de l'aéronef spécifique (conditions pondérées, masse à vide, position du centre de gravité, etc.);

4. une déclaration de la liste des modifications que l'aéronef inclut, indiquant qu'elles sont conformes à l'article 33;

c) la documentation mise à jour, délivrée sous forme de manuels ou équivalent, par le titulaire du certificat de type restreint ou la déclaration de conformité de la conception enregistrée relative à l'exploitation et au maintien de la navigabilité du modèle d'aéronef;

d) les documents de l'aéronef sur lesquels les travaux d'entretien effectués ont été enregistrés; et

e) lorsque le demandeur a l'intention d'exploiter l'aéronef ULM dans l'espace aérien nécessitant l'établissement de communications par radiofréquences aéronautiques, le projet de licence de station d'aéronef contenant l'équipement émettant la bande aéronautique installé sur l'aéronef.



6. Le demandeur doit également prouver que l'aéronef:

a) a une plaque ignifugée fixée à la structure conformément à l'article 12, point c), ou à l'article 13, point j), selon le cas;

b) a tous les signes et marques définis dans la documentation technique établie par le titulaire du certificat de type restreint, ou de la déclaration de conformité de la conception enregistrée, ainsi que ceux spécifiquement requis par la réglementation nationale applicable.

7. Avant la délivrance du certificat de navigabilité restreint, l'Agence d'État de la sécurité aérienne peut inspecter l'état de navigabilité de l'aéronef afin de vérifier sa conformité avec la conception approuvée dans le certificat de type restreint ou sur la base de laquelle l'enregistrement de la déclaration de conformité de la conception a été notifié et son aptitude à une exploitation en toute sécurité. À cette fin, l'inspection peut inclure des essais en vol.

8. Lors de l'inscription de l'aéronef au registre des immatriculations des aéronefs et après l'achèvement des actions relatives à sa navigabilité, l'Agence nationale de la sécurité aérienne décide, le cas échéant, de la demande, de la délivrance et de la notification du certificat de navigabilité restreint ou du refus de le délivrer.

Artículo 30. *Validité des certificats de navigabilité restreints.*

1. Les certificats de navigabilité restreints sont délivrés pour une durée illimitée.

2. Les certificats de navigabilité restreints cessent d'être valables si les règles d'application obligatoires ne sont pas respectées et, dans tous les cas, pour l'une des raisons suivantes:

a) lorsqu'un an s'est écoulé depuis la nullité du certificat de type restreint ou la déclaration de conformité de la conception enregistrée sur lequel il est fondé a été portée à la connaissance des personnes concernées;

b) l'aéronef perd sa conformité au certificat de type restreint ou à la déclaration de conformité de la conception enregistrée;

c) les exigences de maintien de la navigabilité énoncées au chapitre V, et en particulier lorsque le certificat d'examen de navigabilité est devenu invalide, ne sont pas respectées;

d) l'aéronef n'est pas conforme aux directives de navigabilité applicables;

e) l'aéronef a été modifié ou réparé sans se conformer aux exigences de chaque type d'aéronef;

f) l'aéronef a été exploité en dehors des limites de son manuel de vol ou de son document équivalent, sans que les mesures appropriées ne soient prises;

g) l'aéronef a été impliqué dans un incident ou un accident affectant la navigabilité de l'aéronef, et il n'a pas été démontré à l'Agence nationale de la sécurité aérienne que les réparations nécessaires au rétablissement de la navigabilité ont été effectuées par la suite;

h) l'aéronef est détruit; ou

i) l'aéronef ne reste pas inscrit au registre des immatriculations des aéronefs civils de l'Espagne.

Artículo 31. *Autorisations de vol.*

1. Par dérogation à l'obligation de disposer d'un certificat de navigabilité restreint valable pour l'exploitation de l'aéronef, l'Agence nationale de la sécurité aérienne peut délivrer une autorisation de



vol pour les aéronefs ULM qui ne disposent pas d'un certificat de navigabilité restreint en cours de validité ou qui, bien qu'ils le possèdent, ne satisfont à aucune de ses conditions ou aux directives de navigabilité applicables, à condition qu'il soit démontré par le demandeur qu'ils sont en mesure de voler en toute sécurité dans certaines conditions et aux fins suivantes:

- a) les vols d'essai de production d'aéronefs neufs;
- b) les vols d'essai de certification, dans le cadre d'un processus d'approbation et/ou de modification d'un certificat de type restreint demandé à l'Agence d'État de la sécurité aérienne;
- c) les vols d'aéronefs pour acceptation par les clients ou les vols de livraison aux clients;
- d) les vols d'aéronefs pour acceptation par une autorité;
- e) les vols d'étude de marché, y compris la formation de l'équipage du client;
- f) les expositions et les démonstrations aériennes;
- g) les vols d'aéronefs vers un lieu où des contrôles d'entretien ou de navigabilité doivent être effectués, ou vers un site de stockage;
- h) les vols d'aéronefs pesant plus que leur masse maximale certifiée au décollage;
- i) les vols de certains aéronefs ou de certains types pour lesquels la délivrance ou le maintien de la validité du certificat de navigabilité restreint ne s'applique pas, notamment lorsqu'ils ont perdu leur validité et que l'aéronef est en possession de vaste expérience en service sans accidents ou incidents liés à leur conception.

2. Dans le cas du point i) du paragraphe précédent, l'aéronef, dont le certificat de navigabilité restreint a été délivré sur la base d'un certificat de type restreint ou d'une déclaration de conformité de la conception enregistrée qui a perdu sa validité, peut continuer à fonctionner sur la base de ce certificat pendant un an après que la nullité a été portée à la connaissance des personnes concernées, afin de permettre aux parties intéressées de demander une autorisation de vol.

Dans ce cas, la personne responsable de l'entretien et du maintien de la navigabilité de l'aéronef doit maintenir un certificat d'examen de navigabilité valide tel que prévu au chapitre V.

3. L'autorisation de vol doit indiquer sa durée de validité, ses conditions de vol et toute autre limitation d'exploitation applicable.

4. Les autorisations de vol sont accordées avec une validité limitée à la durée nécessaire à leur finalité, avec un maximum de deux ans lorsque leur justification est dûment justifiée, à condition que:

- a) les conditions et les restrictions énoncées dans l'autorisation de vol soient respectées;
- b) l'aéronef conserve le même numéro d'immatriculation; et
- c) l'autorisation de vol ne fasse pas l'objet d'une renonciation, d'une suspension ou d'une révocation.

5. À la fin de la période de validité d'une autorisation de vol, ou dans les trois mois précédant cette fin, les parties intéressées peuvent demander des permis de vol successifs.

Artículo 32. *Exigences relatives à la délivrance des autorisations de vol.*



1. Une autorisation de vol peut être demandée par l'exploitant de l'aéronef, le concepteur, le fabricant de l'organisme de production ou le responsable de l'assemblage, si l'aéronef a une immatriculation espagnole.

2. La demande est introduite au moyen, le cas échéant, du formulaire mis à la disposition des parties intéressées par l'intermédiaire de son site internet et doit inclure:

a) l'objet du vol, parmi ceux énumérés à l'article 31, paragraphe 1;

b) une indication des aspects où l'aéronef peut ne pas être conforme aux exigences essentielles de navigabilité;

c) une proposition de toute condition ou restriction nécessaire à l'exploitation de l'aéronef en toute sécurité, y compris celles qui concernent:

1. les conditions ou les restrictions établies sur les itinéraires ou l'espace aérien, ou les deux, requises pour chaque vol;

2. les conditions et les restrictions à respecter par l'équipage de l'aéronef;

3. les restrictions imposées aux occupants qui ne font pas partie de l'équipage;

4. les contraintes opérationnelles, les procédures spécifiques ou les conditions techniques à respecter;

5. le programme spécifique d'essais en vol, le cas échéant;

6. les dispositions spécifiques relatives au maintien de la navigabilité, y compris les instructions d'entretien et le régime en vertu duquel elles sont mises en œuvre;

d) une déclaration signée par la personne responsable de l'entretien et du maintien de la navigabilité de l'aéronef, prouvant que l'aéronef est capable d'effectuer un vol en toute sécurité dans les conditions ou restrictions énoncées au point c).

3. Aux fins de la délivrance des autorisations de vol, l'Agence nationale de la sécurité aérienne peut effectuer des inspections et des vérifications qu'elle juge appropriées.

Artículo 33. *Modification de l'aéronef.*

1. L'exploitant d'un aéronef immatriculé en Espagne et titulaire d'un certificat de navigabilité restreint valide peut apporter des modifications à l'aéronef.

2. Dans le cas d'aéronefs munis d'un certificat de navigabilité restreint, les registres des modifications ainsi que les documents justificatifs doivent être conservés par la personne responsable de l'entretien et du maintien de la navigabilité dans les cas suivants:

a) l'incorporation de bulletins de service délivrés par le titulaire du certificat de type restreint, le titulaire de la déclaration de conformité de la conception enregistrée, ou par l'Agence nationale de la sécurité aérienne pour les modifications apportées au certificat de type restreint ou à la déclaration de conformité de la conception communiquée ou approuvée conformément à l'article 24 ou à l'article 27, paragraphe 2, sur les modifications apportées au certificat de type restreint ou des modifications de conception pour les déclarations de conformité de la conception, respectivement;

b) l'inclusion de modifications ou de réparations pour lesquelles l'Agence nationale de la sécurité aérienne a publié sur son site internet des documents d'orientation contenant des critères d'acceptation des modifications et réparations standard;



c) l'incorporation de documents équivalents à ceux visés aux points a) et b) considérés comme valables pour les autorités aéronautiques de pays étrangers qui ont délivré des certificats de type sur la base desquels l'Agence nationale de la sécurité aérienne a délivré un certificat de navigabilité limité à cet aéronef sur la base de l'article 29, paragraphe 1, points c) et d); ou

d) les modifications autres que celles prévues aux points a) et b), pour autant qu'elles puissent être classées comme mineures conformément à l'article 24 ou à l'article 27, paragraphe 2, une déclaration signée par le responsable de la conception de l'organisme titulaire du certificat de type restreint visé à l'article 6, paragraphe 1, ou par d'autres membres du personnel qualifié et expérimenté, indiquant qu'il n'y a pas d'objections techniques liées à la sécurité de l'aéronef, sont également conservées.

L'Agence nationale de la sécurité aérienne peut effectuer les inspections nécessaires pour vérifier sa classification, sa justification et sa mise en œuvre. À cette fin, l'inspection peut inclure des essais en vol.

3. Dans le cas d'aéronefs munis d'un certificat de navigabilité restreint, les modifications doivent être autorisées par l'Agence nationale de la sécurité aérienne dans le cas de modifications non couvertes par le paragraphe 2, pour lesquelles la partie intéressée doit démontrer que le respect des exigences de navigabilité applicables est maintenu.

4. Les réparations d'un aéronef non couvert par la documentation de service approuvée sont classées de la même manière et sont soumises aux mêmes critères que les modifications.

5. Les modifications et les réparations sont consignées par la personne responsable de l'entretien et du maintien de la navigabilité dans le cahier de bord de l'aéronef et, le cas échéant, sur le livret moteur ou ses équivalents.

La personne responsable de l'entretien et du maintien de la navigabilité de l'aéronef conserve et tient à la disposition de l'Agence nationale de la sécurité aérienne toutes les informations et tous les registres pertinents concernant les modifications et les réparations au moins pendant la période au cours de laquelle un aéronef du type demeure dans le registre espagnol des immatriculations des aéronefs.

6. Pour les aéronefs qui, au lieu d'un certificat de navigabilité restreint, disposent d'une autorisation de vol, toute modification est approuvée à l'avance par l'Agence nationale de la sécurité aérienne, sauf si l'autorisation de vol a été délivrée pour certains aéronefs ou certains types pour lesquels la délivrance ou le maintien du certificat de navigabilité restreint ne s'applique pas, en particulier lorsque le certificat de type restreint ou la déclaration de la conception enregistrée a perdu sa validité et que l'aéronef dispose d'une expérience satisfaisante en service conformément à l'article 31, paragraphe 1, point i), auquel cas les modifications apportées à cet aéronef sont soumises au même régime que ceux dotés d'un certificat de navigabilité restreint.

CHAPITRE V

Navigabilité permanente

Artículo 34. *Gestion des tâches de maintien de la navigabilité.*

1. Le propriétaire de l'aéronef est responsable de son entretien et du maintien de la navigabilité.

2. Lorsque l'aéronef est loué ou exploité par une autre personne sous un autre titre, les responsabilités du propriétaire sont transférées au locataire ou à la personne qui exploite l'aéronef si:

a) le locataire ou la personne exploitant l'aéronef est stipulé dans le certificat d'immatriculation;
ou



b) le transfert à une autre personne des responsabilités relatives au maintien de la navigabilité est détaillé dans le contrat de location ou dans tout autre titre permettant l'exploitation de l'aéronef.

3. La personne responsable de l'entretien et du maintien de la navigabilité organise les tâches suivantes nécessaires au maintien de la navigabilité:

a) la surveillance des heures de vol, des cycles ou des atterrissages;

b) la conformité aux inspections d'entretien avant vol, aux tâches de service (telles que la lubrification, le graissage, le remplissage, le réglage et la mise au point) et aux examens ou vérifications périodiques et non récurrents établis par l'organisme de production ou le fabricant de l'aéronef et de ses composants;

c) le remplacement des composants ou des pièces installés sur l'aéronef une fois que ceux-ci atteignent la fin de leur durée de vie utile, ou, le cas échéant, la réalisation des inspections, des examens ou des vérifications périodiques sur ces éléments, tels qu'établis par l'organisme de production ou le fabricant de l'aéronef et de ses composants;

d) le fait de disposer de données à jour sur le poids et le centrage de l'aéronef;

e) la surveillance des défauts et défaillances survenant au cours de l'exploitation de l'aéronef et, le cas échéant, de la résolution conformément aux informations fournies par le titulaire du certificat de type restreint ou à la déclaration de conformité de la conception enregistrée, ou au moyen de méthodes ou techniques aéronautiques standardisées;

f) les modifications et les réparations de l'aéronef; le cas échéant, conformément à la documentation préparée par l'organisme de production ou le fabricant de l'aéronef et de ses composants;-

g) la conformité aux directives de navigabilité applicables;

h) l'enregistrement des documents et de l'entretien, sur un support approprié, du détail correspondant aux tâches mentionnées ci-dessus; et

i) le développement et la mise à jour d'un programme d'entretien pour l'avion.

Artículo 35. *Réalisation de l'entretien des aéronefs*

L'exécution physique des tâches d'entretien à bord de l'aéronef est effectuée conformément aux dispositions suivantes:

a) les moyens humains: le personnel chargé des travaux d'entretien, qui peut en tout état de cause être le propriétaire ou l'exploitant, sans préjudice du droit de ce dernier de confier cette responsabilité à des tiers, possède une compétence technique suffisante pour l'exécution des tâches applicables, ce qui est garanti par la connaissance appropriée de l'aéronef et de ses composants, ainsi que par l'expérience des méthodes, techniques et pratiques standard utilisées dans l'entretien des aéronefs;

B) les moyens techniques:

1. les installations, outils et équipements:

les travaux sont effectués dans des installations adaptées à la nature des travaux, en utilisant les outils ou équipements requis ou recommandés par l'organisme de production ou le fabricant de l'aéronef et de ses composants.



En l'absence des moyens susmentionnés et sous la responsabilité de la personne responsable de l'entretien et du maintien de la navigabilité de l'aéronef, tout autre élément alternatif peut être utilisé qui, en respectant les mêmes fonctionnalités ou caractéristiques techniques, garantit un niveau de sécurité et de performance équivalent à l'original;

2. les parties, pièces, matériaux et produits consommables:

les pièces de rechange d'origine provenant de l'organisme de production ou du fabricant de l'aéronef et de ses composants ou de ses fournisseurs, ou obtenues par d'autres moyens permettant de vérifier leur identification et leur état, sont utilisées de préférence.

Dans les cas où le type d'aéronef est installé, le propriétaire de l'aéronef, sous sa responsabilité, peut fabriquer des pièces et pièces destinées à être assemblées sur son propre aéronef, qui ne font pas partie de la structure principale de l'aéronef, des commandes de vol, du moteur ou de l'hélice, toujours en suivant les instructions indiquées dans la documentation générée par le changement.

L'utilisation de matériaux ou d'éléments consommables est effectuée conformément aux spécifications techniques définies par l'organisme de production ou le fabricant;

3. la documentation technique et les exigences réglementaires:

aux fins de l'accomplissement des tâches visées à l'article 34, le personnel chargé de l'entretien et du maintien de la navigabilité utilise la documentation technique mise à jour préparée par l'organisme de production ou le fabricant de l'aéronef et de ses composants contenue dans tout support et sous toute forme, qu'il s'agisse d'un manuel d'entretien, d'un manuel d'exploitation, d'un bulletin ou d'une lettre de service ou similaire, ainsi que, le cas échéant, des informations techniques contenues dans les programmes d'entretien.

De même, les directives de navigabilité ou autres exigences obligatoires approuvées par l'Agence nationale de la sécurité aérienne sont remplies en fonction de leur contenu;

c) l'entretien majeur: l'entretien général du moteur, de l'hélice ou de tout type d'élément monté sur l'aéronef est effectué conformément aux instructions d'entretien contenues dans la documentation établie par l'organisme de production ou le fabricant de l'élément ou, le cas échéant, celles conçues à cet effet par le fabricant de l'aéronef;

d) les méthodes, techniques et pratiques d'entretien: l'entretien est effectué conformément aux procédures contenues dans les instructions de maintien de la navigabilité établies par l'organisme de production ou le fabricant de l'aéronef ou, le cas échéant, complétées par l'utilisation de méthodes, techniques ou pratiques standard communément admises dans l'entretien des aéronefs;

e) les activités d'entretien des aéronefs (préparation, exécution, documentation, etc.):

la personne responsable de l'entretien et du maintien de la navigabilité de l'aéronef est responsable des travaux effectués, que les travaux aient été effectués par d'autres membres du personnel et, une fois achevés, elle consigne la certification correspondante dans les livres de l'aéronef ou sur un autre support documentaire collecté comme moyen acceptable de conformité par l'Agence nationale de la sécurité aérienne.

Cette certification contient la date, l'emplacement et l'identification de la personne responsable de l'entretien et du maintien de la navigabilité, ainsi que les données et informations essentielles pour décrire les activités exercées;

f) la conservation des dossiers: la personne responsable de l'entretien et du maintien de la navigabilité de l'aéronef conserve sur un support approprié, pendant une période de deux ans, la documentation attestant l'accomplissement des tâches visées à l'article 34.



Artículo 36. Calendrier d'entretien.

1. L'aéronef dispose d'un calendrier d'entretien conçu pour définir et organiser l'entretien à effectuer à bord de l'aéronef.

2. La personne responsable de l'entretien et du maintien de la navigabilité de l'aéronef est chargée d'établir le calendrier d'entretien associé à cet aéronef et de le tenir à jour, dans les deux cas, conformément aux dispositions du présent arrêté.

3. Le calendrier d'entretien est fondé sur les instructions de maintien de la navigabilité élaborées par l'organisme de production ou le fabricant de l'aéronef et, le cas échéant, sur le moteur, l'hélice et d'autres composants, et peut être responsable de l'entretien et du maintien de la navigabilité afin de les dévier sous sa responsabilité.

Le calendrier d'entretien comprend l'identification de l'aéronef et, le cas échéant, du moteur et de l'hélice installés, les tâches correspondant aux instructions de maintien de la navigabilité et/ou aux écarts, ainsi que, le cas échéant, les tâches d'entretien supplémentaires liées aux modifications, aux réparations et à celles relatives à des équipements, à une catégorie ou à des opérations spécifiques. Il intègre également des tâches périodiques obligatoires approuvées par l'autorité aéronautique, telles que les directives de navigabilité ou les limitations de navigabilité, entre autres.

4. Le calendrier d'entretien est établi et mis à jour, sous sa responsabilité, par la personne responsable de l'entretien et maintient la navigabilité de l'aéronef dans les cas suivants:

- a) lors de la demande de délivrance initiale d'un certificat de navigabilité restreint;
- b) lorsqu'il y a une modification de la personne responsable de l'entretien et du maintien de la navigabilité de l'aéronef; ou
- c) lorsqu'une modification du contenu du calendrier d'entretien est nécessaire.

Artículo 37. *Certificat d'examen de navigabilité.*

1. Avec le premier certificat de navigabilité restreint ou le certificat de navigabilité restreint ultérieur de l'aéronef, l'Agence nationale de la sécurité aérienne délivre un certificat d'examen de navigabilité.

2. Le certificat d'examen de navigabilité atteste du maintien de la navigabilité. Sa période de validité est de deux ans, ou de cinq ans pour les aéronefs auxquels s'applique le régime particulier simplifié visé à l'article 1^{er}, paragraphe 3, renouvelable pour des périodes égales par la présentation d'une déclaration de maintien de la navigabilité établie conformément à l'article 38.

3. Le certificat d'examen de navigabilité et les déclarations ultérieures de maintien de la navigabilité restent, conjointement avec le certificat de navigabilité restreint, comme pièces justificatives du maintien de la navigabilité de l'aéronef.

Artículo 38. *Validité du certificat d'examen de navigabilité.*

1. Afin de renouveler la validité du certificat de navigabilité restreint, la personne responsable de l'entretien et du maintien de la navigabilité de l'aéronef peut faire une déclaration de maintien de la navigabilité à l'Agence nationale de la sécurité aérienne.

La déclaration de maintien de la navigabilité est une déclaration de conformité faite par la personne responsable de l'entretien et du maintien de la navigabilité d'un aéronef par laquelle elle déclare, sous sa responsabilité, qu'elle a accompli les tâches nécessaires au maintien de la navigabilité des aéronefs énumérés au chapitre V du présent arrêté et qu'elle a effectué un contrôle



physique de l'aéronef, de sorte qu'il a été vérifié de manière satisfaisante que le certificat reste conforme à son certificat de type restreint ou à une déclaration de conformité de la conception enregistrée par l'autorité aéronautique compétente ou, dans le cas de modifications susceptibles d'être communiquées ou approuvées, elles ont été communiquées ou approuvées par l'autorité aéronautique compétente, qui s'est acquittée des tâches de maintien de sa navigabilité et qui ne présente aucune circonstance empêchant son exploitation en toute sécurité, qu'elle dispose de documents prouvant qu'elle la met à la disposition de l'autorité aéronautique compétente en cas de besoin et qu'elle s'engage à maintenir le respect de ces obligations pendant qu'elle continue à exercer l'activité. Cette déclaration est transmise à l'autorité aéronautique compétente dans un délai de dix jours ouvrables à compter de sa signature.

2. La déclaration de maintien de la navigabilité renouvelle la validité du certificat d'examen de navigabilité pour une période supplémentaire de deux ans ou de cinq ans supplémentaires pour les aéronefs auxquels s'applique le régime particulier simplifié visé à l'article 2, paragraphe 3.

La nouvelle période de validité du certificat d'examen de navigabilité est calculée à compter de la date à laquelle sa perte de validité était attendue avant la présentation de cette déclaration, si elle est présentée dans les trois mois suivant la fin de sa validité. Dans un autre cas, sa validité est comptabilisée à partir de la présentation de la déclaration de maintien de la navigabilité.

3. Le certificat d'examen de navigabilité cesse d'être valable lorsque les règles d'application obligatoires ne sont pas respectées et, dans tous les cas, pour l'une des raisons suivantes:

a) lorsqu'un an s'est écoulé depuis la nullité du certificat de type restreint ou la déclaration de conformité de la conception enregistrée sur laquelle il est fondé a été portée à la connaissance des personnes concernées;

b) le certificat de navigabilité restreint perd sa validité;

c) l'entretien des tâches de navigabilité indiquées pour l'aéronef n'a pas été effectué;

d) la validité du certificat d'examen de navigabilité n'a pas été renouvelée; ou

e) l'aéronef cesse d'avoir une immatriculation espagnole.

La période d'un an visée au point a) est établie pour permettre aux parties intéressées de demander une autorisation de vol, auquel cas le certificat d'examen de navigabilité reste valable aussi longtemps que les tâches d'entretien pertinentes sont effectuées et qu'une déclaration de conformité à la navigabilité est présentée, et jusqu'à ce que l'autorisation de vol requise soit délivrée, le cas échéant.

4. Si une déclaration de maintien de la navigabilité n'a pas été présentée dans un délai, l'aéronef ne peut être exploité qu'après la présentation d'une telle déclaration de maintien de la navigabilité, qui ne peut être délivrée que dans les six mois suivant la fin de la validité du certificat d'examen de navigabilité ou, le cas échéant, de la déclaration précédente.

Après la période de six mois visée au paragraphe précédent, la validité du certificat d'examen de navigabilité ne peut être renouvelée par la présentation de la déclaration de maintien de la navigabilité. Dans ce cas, afin d'obtenir un nouveau certificat d'examen de navigabilité, la personne responsable de l'entretien et du maintien de la navigabilité s'adresse à l'Agence nationale de la sécurité aérienne.

CHAPITRE VI

Directives de navigabilité



Artículo 39. *Directives de navigabilité.*

1. Les directives de navigabilité applicables aux aéronefs ULM sont réputées être:

a) celles adoptées par l'autorité aéronautique du pays responsable du certificat de type restreint ou du document équivalent sur la base duquel le certificat de navigabilité restreint a été délivré;

b) celles adoptées par l'Agence de l'Union européenne de la sécurité aérienne (AESA) pour les pièces et équipements installés sur les aéronefs ULM;

c) celles adoptées par l'Agence nationale de la sécurité aérienne.

2. L'Agence nationale de la sécurité aérienne adopte une directive de navigabilité pour les aéronefs pour lesquels elle a délivré un certificat de type restreint ou a enregistré une déclaration de conformité à la conception lorsque:

a) elle a constaté qu'un aéronef n'est pas sûr en raison d'une déficience de l'aéronef ou des moteurs, hélices, pièces ou équipements installés à bord; et

b) il est prévisible que la situation dangereuse observée peut exister ou se produire à bord d'autres aéronefs.

3. Les directives de navigabilité de l'Agence nationale de la sécurité aérienne contiennent au moins les informations suivantes:

a) une spécification de l'aéronef concerné;

b) une spécification de la situation d'insécurité;

c) les mesures nécessaires pour mettre fin à la situation d'insécurité;

d) le délai pour l'adoption des mesures requises;

e) la date d'application de la directive de navigabilité.

4. Dans le cas d'aéronefs concernés par une directive de navigabilité, la personne responsable de l'entretien et du maintien de la navigabilité prend les mesures correctives appropriées.

CHAPITRE VII

Dispositions administratives communes

Artículo 40. *Dispositions communes relatives à la procédure administrative, à la surveillance et au régime de sanctions.*

1. En ce qui concerne l'application du présent arrêté, il incombe à l'organisme compétent, en raison de la question de l'Agence nationale de la sécurité aérienne, de s'acquitter des tâches qui lui sont assignées dans le présent arrêté, et notamment:

a) l'approbation, la délivrance, la limitation, la suspension et la révocation des certificats de type restreints;

b) l'autorisation des modifications majeures aux certificats de type restreints;

c) l'enregistrement, la limitation, la modification, la suspension et la révocation des déclarations de conformité de la conception de type; et

d) l'approbation, la délivrance, la limitation, la suspension et la révocation des certificats de



navigabilité restreints;

e) l'approbation, la délivrance, la limitation, la suspension et la révocation des autorisations de vol;

f) l'autorisation de modifications et de réparations d'aéronefs, lorsqu'elles ne sont pas couvertes par l'article 33, paragraphe 2;

g) l'adoption de directives de navigabilité.

2. Les procédures d'approbation et de délivrance des certificats de type restreints, des autorisations de modifications majeures des certificats de type restreints, de l'enregistrement et de la modification des déclarations de conformité de la conception de type, de l'approbation et de la délivrance de certificats de navigabilité restreints, de l'approbation et la délivrance d'autorisations de vol, ainsi que de l'autorisation de modifications et de réparations d'aéronefs, lorsqu'elles ne sont pas couvertes par l'article 33, paragraphe 2, sont lancées à la demande de la partie intéressée.

3. Le délai de délivrance et de notification d'une décision expresse dans les procédures d'approbation et de délivrance des certificats de type restreints est de six mois.

Le délai pour émettre et notifier une décision expresse dans le reste des procédures relatives aux actes administratifs visés au paragraphe 1 est de trois mois, conformément à l'article 21, paragraphe 3, de la loi 39/2015 du 1^{er} octobre 2015.

4. Les délais sont comptés à compter de la date à laquelle la demande a été inscrite au registre de l'Agence nationale de la sécurité aérienne, ou si la demande a été demandée conformément à l'article 68 de la loi 39/2015 du 1^{er} octobre 2015, à compter de la date à laquelle la demande dûment corrigée a été inscrite au registre de l'Agence nationale de la sécurité aérienne, après quoi aucune décision explicite n'a été notifiée, la demande peut être réputée rejetée par silence administratif, conformément à l'exception prévue à l'article 24, paragraphe 1, de la loi 39/2015 du 1^{er} octobre 2015.

5. Les décisions de la direction opérationnelle compétente en la matière ne mettent pas fin à la procédure administrative. À leur encontre, la partie intéressée peut introduire un recours auprès de la direction de l'Agence nationale de la sécurité aérienne dans un délai d'un mois à compter de la notification de la décision explicite, ou à tout moment à compter du jour suivant celui où la demande doit être réputée rejetée par silence administratif, conformément aux articles 121 et 122 de la loi 39/2015 du 1^{er} octobre 2015 et à l'article 4, paragraphe 3, du statut de l'Agence nationale de la sécurité aérienne.

6. Les dispositions de la loi 39/2015 du 1^{er} octobre 2015 s'appliquent à ce qui n'est pas prévu dans le présent arrêté en tant que spécialités procédurales.

7. Conformément à son statut, approuvé par le décret royal 184/2008 du 8 février 2008, il incombe à l'Agence nationale de la sécurité aérienne d'exercer ses pouvoirs d'inspection et de sanction dans le domaine de l'aviation civile afin d'assurer le respect des dispositions du présent arrêté.

Lorsque le non-respect des dispositions applicables du présent arrêté peut être inclus dans l'une des infractions dans le domaine de l'aviation civile prévues par la loi 21/2003 du 7 juillet 2003 sur la sécurité aérienne, son régime de sanctions lui est applicable.

Artículo 41. *Les organismes de surveillance et les titulaires d'une déclaration de conformité de la conception enregistrée.*

1. Lorsque, au cours d'une inspection, effectuée en vertu du règlement sur l'inspection aéronautique, l'Agence nationale de la sécurité aérienne trouve des preuves objectives qu'un organisme de conception titulaire d'un certificat de type restreint, un organisme de production qui y est



désigné, un organisme agréé par le titulaire du certificat de type restreint pour l'assemblage désigné dans ce dernier, ou le titulaire d'une déclaration de conformité de la conception enregistrée, n'a pas respecté les exigences applicables énoncées dans le présent arrêté, ces organismes sont classés:

a) «non-conformité de niveau 1»: toute violation des dispositions du présent arrêté qui pourrait entraîner une situation dangereuse sur les aéronefs en service; ou

b) «non-conformité de niveau 2»: toute autre violation des dispositions du présent arrêté qui n'est pas classée au niveau 1.

2. Dès réception de la constatation de non-conformités conformément à l'article 40 du règlement sur l'inspection aéronautique, et conformément à la classification prévue au paragraphe précédent:

a) en cas de non-conformité de niveau 1, le titulaire du certificat de type restreint prend les mesures nécessaires pour y remédier au plus tard un mois après la confirmation écrite de la non-conformité, conformément à l'article 29 de la loi 21/2003 du 7 juillet 2003 sur la sécurité aérienne et à l'article 40 du règlement sur l'inspection aéronautique;

b) en cas de non-conformité de niveau 2, le délai accordé par l'Agence nationale de la sécurité aérienne pour remédier à l'incident est adapté à la nature de l'incident, mais, en tout état de cause, ne dépasse pas trois mois. Dans certaines circonstances, et selon la nature de l'incident, l'Office peut prolonger la période de trois mois suivant la présentation d'un plan de mesures correctives satisfaisant accepté par l'Agence.

3. En cas de non-conformités de niveau 1, le certificat de type restreint peut être suspendu jusqu'à ce que les mesures nécessaires pour y remédier aient été mises en œuvre.

4. Si, après la période maximale pertinente pour corriger la non-conformité, la non-conformité n'a pas été corrigée, le certificat de type restreint peut être limité ou révoqué, conformément à l'article 41 du règlement sur l'inspection aéronautique.

Première disposition complémentaire. *Adaptation et modification des certificats de type restreints délivrés avant le décret royal 765/2022, du 20 septembre 2022, réglementant l'utilisation d'aéronefs ultralégers motorisés (ULM).*

Pour les demandes de modification de certificats de type restreints visées dans la première disposition complémentaire du décret royal 765/2022 du 20 septembre 2022, et pour autant que la limitation contenue dans cette disposition soit respectée, la base initiale de certification avec des écarts conformément aux nouvelles spécifications de certification applicables et jugée acceptable par l'Agence nationale de la sécurité aérienne est acceptée.

Deuxième disposition complémentaire. *Certificats de navigabilité restreints conformes à la limite de masse à vide.*

Les aéronefs ULM enregistrés à l'entrée en vigueur du présent arrêté, dont la masse à vide, réelle et conforme aux données contenues dans le registre des immatriculations des aéronefs civils, ne dépasse pas la limite de masse à vide définie dans la première disposition transitoire du présent arrêté, maintiennent la validité de leur certificat de navigabilité inchangée.

Troisième disposition complémentaire. *Mesures de mise en œuvre et d'exécution.*

1. L'Agence nationale de la sécurité aérienne prend les mesures nécessaires à la mise en œuvre et à l'exécution du présent arrêté, et en particulier, elle peut adopter les modèles selon lesquels les demandes, déclarations et communications figurant dans le présent arrêté doivent être présentées pour son utilisation obligatoire par les parties intéressées, conformément à l'article 66, paragraphe 6, de la loi 39/2015 du 1^{er} octobre 2015.



Les formulaires de demande, de déclaration et de communication pour l'application du présent arrêté sont mis à la disposition du public sur le site internet de l'Agence nationale de la sécurité aérienne.

2. Par décision de la direction compétente de l'Agence nationale de la sécurité aérienne, les décisions suivantes peuvent être adoptées:

a) les spécifications de certification adoptées par les autorités aéronautiques d'autres États qui sont jugées appropriées pour assurer le respect des exigences essentielles de navigabilité de l'annexe à une conception de type conformément à l'article 15, point a), 2);

b) les moyens de conformité acceptables (AMC), illustrant les moyens de déterminer le respect des dispositions du présent arrêté, sans préjudice du fait que les parties intéressées peuvent prouver cette conformité par d'autres moyens de conformité (AltMoC), lorsque cette dernière a été préalablement approuvée par l'Agence nationale de la sécurité aérienne au motif qu'elles sont conformes aux dispositions applicables en question du présent arrêté;

c) le document d'orientation (GM) pour aider à la meilleure mise en œuvre et à l'application des dispositions du présent décret.

Quatrième disposition complémentaire. *Non-augmentation des dépenses publiques.*

Les dispositions de ce décret royal sont prises en considération avec les ressources budgétaires disponibles pour chaque exercice et avec les ressources personnelles existantes, et ne peuvent entraîner une augmentation des dotations, des rémunérations ou d'autres frais de personnel.

Première disposition transitoire. *Période transitoire de validité des certificats de navigabilité restreints pour une masse à vide excédentaire et des formes d'adaptation à la limite de masse à vide.*

1. Conformément à la première disposition transitoire du décret royal 765/2022 du 20 septembre 2022, les certificats de navigabilité restreints délivrés avant leur entrée en vigueur pour les aéronefs dont la masse à vide maximale dépasse celle obtenue en soustrayant de leur masse maximale au décollage 145 kilogrammes, pour les aéronefs biplaces, ou 75 kilogrammes, dans le cas des monoplaces (ci-après dénommés «limite de masse à vide»), restent valables pendant une période transitoire de deux ans à compter de l'entrée en vigueur du présent arrêté.

2. Les aéronefs immatriculés à l'entrée en vigueur du présent arrêté, dont la masse à vide, tant réelle que selon les données contenues dans le registre des immatriculations des aéronefs civils, dépasse la limite de masse à vide, peut être adaptée au cours de la période transitoire prévue au paragraphe précédent. Pour ce faire, la partie intéressée doit:

a) mettre en œuvre les modifications qui ont été établies dans une modification du certificat de type de son modèle d'aéronef approuvé par l'Agence nationale de la sécurité aérienne, pour lequel le titulaire du certificat de type a mis à la disposition des exploitants les bulletins de service pertinents et les manuels mis à jour; ou

b) prendre les mesures appropriées pour que l'aéronef se conforme à l'exigence relative à la limite de masse à vide, tout en maintenant sa navigabilité.

3. Les aéronefs visés au paragraphe précédent qui n'ont pas adapté leur certificat de navigabilité à la limite de masse à vide au cours de la période transitoire visée au paragraphe 1 sont interdits d'exploitation, sauf s'ils remplissent les conditions prévues au paragraphe 4 ou 5 ci-dessous.

4. Avant la fin de la période de transition, l'Agence nationale de la sécurité aérienne peut émettre des directives de navigabilité établissant les restrictions nécessaires pour rendre compatible la masse à vide des aéronefs ULM qui n'ont pas été adaptés à la limite de masse à vide au cours de cette période, conformément aux critères énoncés dans le présent arrêté. Ces restrictions peuvent



consister, entre autres, en une limitation à un seul occupant, si cela est compatible avec sa masse à vide.

5. Par dérogation aux paragraphes 3 et 4, le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef visé auxdits paragraphes peut demander la délivrance d'une autorisation de vol, aux fins visées à l'article 31, paragraphe 1, point i), et, le cas échéant, aux autres finalités supplémentaires visées à l'article 31, paragraphe 1, et justifiant que l'aéronef est en sécurité pour le vol à de telles fins, avec une masse maximale au décollage supérieure à celle indiquée dans le certificat de type restreint et respectant dans ce cas la limite de masse à vide.

Le certificat de navigabilité restreint est révoqué au moment de la délivrance de l'autorisation de vol. Le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef peut demander la délivrance d'un nouveau certificat de navigabilité restreint s'il démontre que l'aéronef a été adapté de la manière prévue au paragraphe 2.

Deuxième disposition transitoire. *Procédures de certification de type restreinte en cours.*

Le présent arrêté ne s'applique pas aux procédures de certification de type en cours; ces dernières sont régies par la législation antérieure.

Disposition abrogatoire unique. *Abrogation des règlements*

L'arrêté du 14 novembre 1988 établissant les exigences de navigabilité des aéronefs ultralégers motorisés.

Première disposition finale. *Modification de l'arrêté du 31 mai 1982 portant approbation d'un nouveau règlement relatif à la construction d'aéronefs par les amateurs.*

Les modifications suivantes sont apportées à l'arrêté du 31 mai 1982 portant approbation d'un nouveau règlement relatif à la construction d'aéronefs par les amateurs:

Un. L'article 15 est modifié, libellé comme suit:

«Article 15. Octroi et validité du certificat de navigabilité restreint.

Premièrement.- À l'issue des résultats satisfaisants des essais visés à l'article 13, l'Agence nationale de la sécurité aérienne délivre un certificat de navigabilité restreint.

Deuxièmement.- Sa durée est illimitée, à condition que les conditions de son octroi soient remplies en tout temps, et que son propriétaire ou la personne physique ou morale qui peut utiliser l'aéronef en location ou tout autre titre présente une déclaration de conformité tous les deux ans, dans laquelle, sous sa responsabilité, il indique qu'il a procédé à un examen général de l'aéronef dans les dix jours ouvrables précédant la présentation de la déclaration, à l'exception des équipements aéronautiques ou des équipements ayant leur propre potentiel, et que l'aéronef est en état d'entretien permettant des opérations aériennes sûres; qu'il dispose de documents qui l'accréditent, et qui doivent être mis à la disposition de l'Agence nationale de la sécurité aérienne si nécessaire et qu'il s'engage à maintenir le respect de ces obligations tant que l'aéronef reste en service et que la validité du certificat est maintenue.

Troisièmement.- La présentation de la déclaration de conformité valide le certificat de navigabilité restreint pour une durée supplémentaire de deux ans.

La nouvelle période de validité du certificat de navigabilité restreint est calculée à compter de la date à laquelle sa perte de validité a été prévue avant la présentation de ladite déclaration, si elle est présentée dans un délai de trois mois à compter de la fin de sa validité.



Si la déclaration de conformité est présentée dans un délai de trois mois à compter de la fin de la validité du certificat de navigabilité restreint, la nouvelle validité du certificat de navigabilité est calculée à compter de la date de présentation de la déclaration de conformité.

Si le certificat de navigabilité restreint a perdu sa validité parce qu'une déclaration de conformité n'a pas été présentée dans le délai imparti, le certificat ne peut pas être validé par la présentation d'une déclaration de conformité, et le propriétaire ou la personne physique ou morale qui peut utiliser l'aéronef en location ou tout autre titre doit demander son renouvellement à l'Agence nationale de la sécurité aérienne.»

Deux. L'article 16 est modifié, libellé comme suit:

«Premièrement.- L'immatriculation est faite après l'octroi du certificat de navigabilité restreint et le ou les fabricants doivent être inscrits sur la liste en tant que propriétaires de l'aéronef, conformément à la documentation présentée.

Deuxièmement.- Jusqu'aux quatre premières années à compter de la première immatriculation, un aéronef construit par des amateurs ne peut être utilisé que par son propriétaire initial, sauf dans les cas suivants:

- a) l'utilisation par tout associé, membre ou membre assimilé d'une entité à but non lucratif; et
- b) l'utilisation par un relatif jusqu'au quatrième degré de consanguinité ou troisième degré d'affinité.

Dans le cas du point a), le transfert de responsabilité en matière de gestion de la navigabilité n'est autorisé que quatre ans après l'immatriculation. Dans ce cas, les parties concluent un accord écrit précisant comment le propriétaire initial doit continuer à gérer la navigabilité et comment l'utilisateur autre que le propriétaire initial facilitera cette tâche au cédant.

En cas de décès du propriétaire initial de l'aéronef, la limitation de son utilisation prévue au premier alinéa ne s'applique pas.»

Trois. Une nouvelle disposition complémentaire unique est ajoutée comme suit:

Disposition complémentaire unique. Mesures de mise en œuvre et d'exécution.

1. L'Agence nationale de la sécurité aérienne prend les mesures nécessaires à la mise en œuvre et à l'exécution du présent arrêté et peut notamment adopter les modèles dans lesquels les demandes, déclarations et communications figurant dans le présent arrêté doivent être présentées. pour leur utilisation obligatoire par les parties intéressées, conformément à l'article 66, paragraphe 6, de la loi 39/2015 du 1^{er} octobre 2015.

Les formulaires de demande, de déclaration et de communication sont mis à la disposition du public sur le site internet de l'Agence nationale de la sécurité aérienne.

2. Par décision de la direction chargée de la sécurité des aéronefs de l'Agence nationale de la sécurité aérienne, les décisions suivantes peuvent être adoptées:

- a) les moyens acceptables de conformité (AMC), illustrant les moyens de déterminer le respect des dispositions du présent arrêté, sans préjudice du fait que les parties intéressées peuvent prouver cette conformité par d'autres moyens de conformité (AltMoC), lorsque ces dernières ont été préalablement agréées par l'Agence nationale de



la sécurité aérienne au motif qu'elles sont conformes aux dispositions applicables du présent arrêté; et

b) les documents d'orientation (GM) destinés à faciliter la mise en œuvre et l'application optimales des dispositions du présent arrêté.»

Deuxième disposition finale. *Attribution des compétences.*

Le présent arrêté est émis en vertu de l'article 149, paragraphe 1, point 20), de la Constitution, qui confère à l'État la compétence exclusive en matière de contrôle de l'espace aérien, du trafic et du transport aérien, ainsi que de l'immatriculation des aéronefs.

Troisième disposition finale. *Entrée en vigueur.*

Le présent arrêté entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'État.



ANNEXE

EXIGENCES ESSENTIELLES DE NAVIGABILITÉ

1. Résistance de l'aéronef: la résistance de l'aéronef est garantie pour toutes les conditions de vol prévues pendant la durée de vie utile de l'aéronef. La conformité à toutes les exigences est démontrée au moyen d'évaluations ou d'analyses étayées, si nécessaire, par des éléments probants.

1.1. Structures et matériaux: la résistance de la structure est assurée non seulement dans toutes les conditions normales d'exploitation de l'aéronef, y compris le système de propulsion, mais également dans des circonstances plus exigeantes, et est maintenue pendant toute la durée de vie de l'aéronef.

1.1.1. Tous les composants de l'aéronef qui, en cas de panne, pourraient réduire la résistance structurelle satisfont aux conditions suivantes sans déformation ou panne nocive. Cela inclut tous les éléments de masse significative et leurs moyens de serrage.

1.1.1.1. Toutes les combinaisons de charges raisonnablement prévisibles, ainsi que les combinaisons plus exigeantes, sont prises en compte, en fonction des poids, du centre de gravité, des conditions d'exploitation et de la durée de vie de l'aéronef. Cela inclut les charges dues à des rafales, manœuvres, pressurisation, surfaces mobiles, systèmes de contrôle et de propulsion à la fois en vol et au sol.

1.1.1.2. Les charges et les éventuelles pannes dues aux atterrissages et aux atterrissages forcés sont prises en considération.

1.1.1.3. Les effets dynamiques sur la réponse structurelle à ces charges doivent être couverts.

1.1.2. L'aéronef ne subit pas d'instabilité aéroélastique ou de vibrations excessives.

1.1.3. La fabrication, les processus et les matériaux utilisés dans la construction de l'aéronef doivent avoir des propriétés structurelles connues et reproductibles. Toutes les variations du comportement des matériaux par rapport aux conditions d'utilisation sont justifiées.

1.1.4. Les effets des charges cycliques, de la détérioration de l'environnement, des dommages accidentels ou différenciés à la source ne doivent pas réduire la résistance structurelle en dessous d'un niveau de résistance résiduelle acceptable. Les instructions nécessaires pour assurer le maintien de la navigabilité sont diffusées à cet égard.

1.2. Propulsion: la robustesse du système de propulsion (c'est-à-dire le moteur et, le cas échéant, l'hélice) est démontrée non seulement dans toutes les conditions normales d'utilisation de ce système, mais aussi dans des circonstances plus exigeantes, et maintenue tout au long de sa durée de vie.

1.2.1. Le système de propulsion doit, dans ses limites déclarées, produire l'impulsion ou la force requise dans toutes les conditions de vol prévues, en tenant compte des effets et des conditions environnementales.

1.2.2. Le processus de fabrication et les matériaux utilisés dans la construction du système de propulsion doivent aboutir à un comportement structurel connu et reproductible. Toutes les variations du comportement des matériaux par rapport aux conditions d'utilisation sont justifiées.



1.2.3. Les effets des charges cycliques, de la détérioration environnementale et opérationnelle et des éventuelles pannes de composants ne doivent pas réduire la robustesse du système de propulsion en dessous des niveaux acceptables. Les instructions nécessaires pour assurer le maintien de la navigabilité sont diffusées à cet égard.

1.2.4. Les instructions, informations et exigences nécessaires pour assurer une interface sûre et adéquate entre le système de propulsion et l'aéronef sont diffusées.

1.3. Systèmes et équipements:

1.3.1. L'aéronef ne doit pas présenter de caractéristiques de conception ou de détails dont l'expérience s'est révélée dangereuse.

1.3.2. Les aéronefs, y compris les systèmes, équipements et appareils nécessaires à la certification ou aux normes d'exploitation, fonctionnent comme prévu dans des conditions d'exploitation prévisibles et au-delà, en tenant dûment compte des conditions d'utilisation des systèmes, équipements ou appareils.

Les autres systèmes, équipements ou appareils non requis pour la certification de navigabilité ou les normes d'exploitation, qu'ils fonctionnent bien ou mal, ne doivent pas réduire la sécurité ou nuire au bon fonctionnement de tout autre système, équipement ou appareil. Les systèmes, équipements et appareils doivent pouvoir être utilisés sans avoir besoin d'une compétence ou d'une force exceptionnelle.

1.3.3. Les systèmes, équipements et appareils associés de l'aéronef, considérés séparément et en liaison mutuelle, doivent être conçus de telle sorte que les situations de panne catastrophique ne se produisent pas en raison d'une panne isolée qui n'a pas été démontrée comme extrêmement improbable, et qu'il doit y avoir une relation inverse entre la probabilité d'une panne et la gravité de ses effets sur l'aéronef et ses occupants. En ce qui concerne le critère de ventilation isolé mentionné ci-dessus, il est admis qu'il convient de tenir dûment compte de la taille et de la configuration globale de l'aéronef, et que cela peut empêcher qu'un tel critère de panne isolée ne soit donné pour certaines pièces et certains systèmes d'hélicoptères et de petits aéronefs.

1.3.4. L'équipage ou le personnel d'entretien, selon le cas, doit recevoir, de manière claire, cohérente et sans ambiguïté, les renseignements nécessaires à l'exécution d'un vol en toute sécurité, ainsi que des informations sur les conditions susceptibles de compromettre la sécurité. Les systèmes, équipements et commandes, y compris toute indication ou annonce, doivent être configurés et positionnés de manière à minimiser les erreurs susceptibles de contribuer à la génération de situations dangereuses.

1.3.5. Des précautions de conception doivent être prises pour minimiser les risques pour l'aéronef et ses occupants en ce qui concerne les dangers probables raisonnables, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'aéronef, y compris la protection contre la possibilité d'une panne ou d'un problème important que l'un des appareils de l'aéronef présente.

1.4. Navigabilité permanente:

1.4.1. Des instructions pour le maintien de la navigabilité sont délivrées pour s'assurer que le niveau de navigabilité de la certification de type de l'aéronef est maintenu pendant toute la durée de vie opérationnelle de l'aéronef.

1.4.2. Des moyens permettant l'inspection, le réglage, la lubrification, l'enlèvement ou le remplacement des composants et des équipements nécessitant un maintien de la navigabilité sont fournis.

1.4.3. Les instructions relatives au maintien de la navigabilité prennent la forme d'un manuel ou de manuels, comme l'exige la quantité de données à fournir. Les manuels doivent contenir des



instructions d'entretien et de réparation, des informations sur les services d'entretien, des procédures de détection et d'inspection des problèmes, dans un format adapté à la pratique.

1.4.4. Les instructions relatives au maintien de la navigabilité doivent contenir les limitations de navigabilité précisant chaque temps de remplacement obligatoire, les intervalles d'inspection et les procédures d'inspection.

2. Aspects de navigabilité de l'utilisation des aéronefs:

2.1. Il doit être démontré que les facteurs suivants ont été pris en considération afin d'assurer un niveau de sécurité satisfaisant aux personnes à bord ou au sol lors de l'utilisation de l'aéronef.

2.1.1. Les types d'utilisation pour lesquels l'aéronef a été approuvé, ainsi que les limitations et informations nécessaires à son utilisation en toute sécurité, y compris les limitations et les performances environnementales, doivent être définis.

2.1.2. Il doit être possible de contrôler et de manœuvrer l'aéronef dans toutes les conditions d'exploitation prévisibles, même après une panne dans un ou, le cas échéant, plusieurs systèmes de propulsion. Il convient de tenir dûment compte de la force du pilote, de l'environnement du poste de pilotage, de la charge de travail du pilote et des considérations liées à d'autres facteurs humains, ainsi que de la phase du vol et de sa durée.

2.1.3. Il doit être possible d'effectuer une transition progressive entre une phase de vol et une autre sans nécessiter un niveau exceptionnel de prouesse, de vigilance, de force ou de charge de travail de la part du pilote dans toutes les conditions d'utilisation probables.

2.1.4. L'aéronef doit disposer d'une stabilité telle que les exigences auxquelles le pilote doit satisfaire ne soient pas excessives compte tenu de la phase de vol et de sa durée.

2.1.5. Les procédures d'exploitation de l'aéronef dans des conditions normales, de panne et d'urgence doivent être établies.

2.1.6. Des avertissements ou d'autres moyens dissuasifs, adaptés au cas, doivent être fournis pour éviter les dépassements de conditions normales de vol.

2.1.7. Les caractéristiques de l'aéronef et de ses systèmes doivent permettre le rétablissement de la normalité lorsqu'une situation extrême s'est produite dans le domaine de vol.

2.2. Les limitations d'exploitation et les autres renseignements nécessaires à l'utilisation sécuritaire de l'aéronef doivent être communiqués aux membres d'équipage.

2.3. L'exploitation de l'aéronef doit être protégée contre les dangers résultant de conditions défavorables, tant externes qu'internes, y compris les conditions environnementales.

2.3.1. En particulier, les situations d'insécurité ne doivent pas résulter de l'exposition à des phénomènes tels que, mais sans s'y limiter, les conditions météorologiques défavorables, la foudre, les collisions avec des oiseaux, les champs rayonnés à haute fréquence, l'ozone, etc., qu'il est raisonnable de prévoir lors de l'utilisation des aéronefs.

2.3.2. Les compartiments cabines doivent fournir aux passagers des conditions de transport appropriées et une protection adéquate contre tout danger dans les opérations aériennes ou les situations d'urgence, y compris les incendies, la fumée, les gaz toxiques et les risques de décompression rapide. Des dispositions doivent être prises pour donner aux occupants les meilleures chances d'éviter toute blessure grave et de pouvoir quitter rapidement l'aéronef, et pour les protéger contre les effets des forces de décélération en cas d'atterrissage ou d'atterrissage d'urgence. Des affiches ou des panneaux clairs et non ambigus doivent être fournis conformément aux exigences, afin de donner aux occupants des instructions pour adopter un comportement approprié et sécuritaire et



pour localiser et utiliser correctement les équipements de sécurité. Les équipements de sécurité obligatoires doivent être facilement accessibles.

2.3.3. Les compartiments de l'équipage doivent être disposés de manière à faciliter les opérations aériennes, y compris les moyens de sensibiliser aux situations, et à gérer toute situation ou situation d'urgence attendue. L'environnement du compartiment de l'équipage ne doit pas compromettre la capacité de l'équipage à accomplir ses tâches et doit être conçu de manière à éviter les interférences pendant les opérations et l'utilisation abusive des commandes.