



CH-3003 Berne

OFAC; koo

POST CH AG

**par e-mail**

Part 145 Maintenance Organisations  
Aircraft Rated

Accountable Manager  
Compliance Monitoring Manager

Référence : BAZL-323.00-1/9  
Votre référence : CH.145.0xxx  
**Zurich-Airport, le 6 février 2023**

**Prérogatives des titulaires de licences de maintenance B1 et B2 en matière de délivrance de certificats d'autorisation de remise en service à l'issue de travaux d'entretien en ligne**

Madame, Monsieur,

Nous avons été alertés sur une pratique, paraît-il relativement fréquente, dans le cadre de l'entretien en ligne, où le certificat d'autorisation de remise en service est délivré uniquement par un titulaire de la licence de maintenance B1 alors que des prérogatives conférées au personnel titulaire de la licence de maintenance B2 seraient pourtant aussi requises.

Par ce courrier, nous souhaitons vous rappeler que le personnel titulaire de la licence de maintenance de catégorie B1 ne peut délivrer de certificat d'autorisation de remise en service que pour les travaux d'entretien couverts par sa licence et qu'il ne dispose pas des prérogatives suffisantes pour délivrer de certificat de remise en service à l'issue de travaux d'entretien couverts par la licence de maintenance B2.

Sur cet aspect, les points 66.A.20 a) 2) et 3) du règlement (UE) n° 1321/2014 précisent ce qui suit :

- a) Les prérogatives suivantes s'appliquent :
2. Une licence de maintenance d'aéronefs de catégorie B1 doit autoriser son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien B1 à la suite de :
- des travaux d'entretien effectués sur la structure, la motorisation et les systèmes mécaniques et électriques de l'aéronef,
  - des travaux sur les systèmes avioniques n'exigeant que des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement et ne nécessitant pas de recherche des pannes. La catégorie B1 inclut la sous-catégorie A correspondante.

Office fédéral de l'aviation civile OFAC  
Oscar Koller  
3003 Berne  
Siège : Operation Center 1, Zurich-Airport  
Tél. +41 58 466 30 53, Fax +41 58 465 80 32  
Oscar.Koller@bazl.admin.ch  
<https://www.bazl.admin.ch/>



3. Une licence de maintenance d'aéronefs de catégorie B2 doit autoriser son titulaire :

- i) à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service et à agir en tant que personnel de soutien B2 à la suite :
  - des travaux d'entretien effectués sur les systèmes avioniques et électriques, et
  - des tâches électriques et avioniques dans les systèmes de motorisation et mécaniques n'exigeant que des tests simples pour démontrer leur bon fonctionnement ; et [...]

Aux termes des GM 66.A.20 a) Prérogatives, les définitions suivantes s'appliquent :

1. ...

Par **système avionique** on entend un système de bord qui transfère, traite, affiche ou stocke des données analogiques ou numériques au moyen de lignes de données, de bus de données, de câbles coaxiaux, sans fil ou autres moyens de transmission de données, y compris les composants et connecteurs du système. Voici quelques exemples de systèmes avioniques :

- vol automatique ;
- communication, radar et navigation ;
- instruments (voir note ci-dessous) ;
- systèmes de divertissement en vol ;
- avionique modulaire intégrée ;
- systèmes de maintenance embarqués ;
- systèmes d'informations ;
- systèmes fly-by-wire (liés à ATA 27 « Commandes de vol ») ;
- systèmes de contrôle des fibres optiques.

NOTE : les instruments sont formellement inclus dans les prérogatives des titulaires d'une licence B2 et B2L assortie de la qualification système « Instruments ». Toutefois, l'entretien des composants électromécaniques et sondes pitot-statiques peut également être effectué par le titulaire d'une licence B1, B3 ou L.

Par **test simple** on entend un test décrit dans les données d'entretien approuvées et répondant à tous les critères suivants :

- le bon fonctionnement du système peut être vérifié à l'aide des commandes, des interrupteurs, de l'équipement de test intégré (BITE), des calculateurs de maintenance centralisée (CMC) ou de l'équipement de test externe ne nécessitant pas de formation spéciale ;
- le résultat du test est une indication ou un paramètre unique d'interdiction de démarrage, qui peut être une valeur unique ou une valeur dans une tolérance d'intervalle. Aucune interprétation du résultat du test ou de l'interdépendance des différentes valeurs n'est autorisée ;
- le test n'implique pas plus de 10 actions telles que décrites dans les données d'entretien approuvées (à l'exclusion de celles requises pour configurer l'avion avant le test, c'est-à-dire le levage, la sortie des volets, etc. ou pour remettre l'avion dans sa configuration initiale). Le fait d'appuyer sur une commande, un interrupteur ou un bouton et de lire le résultat correspondant peut être considéré comme une seule étape, même si les données d'entretien les montrent séparées.

On entend par **recherche des pannes** les procédures et les actions nécessaires pour identifier la cause profonde d'un défaut ou d'un dysfonctionnement à l'aide des données d'entretien approuvées. Il peut comprendre l'utilisation d'un équipement de test intégré ou d'un équipement de test externe.

Pour la définition de l'**entretien en ligne**, on renverra à l'AMC1 145.A.10.

Nous vous saurions dès lors gré de passer en revue les procédures et pratiques en vigueur au sein de votre organisation et, le cas échéant, de les adapter afin qu'elles soient conformes à ce qui précède. Ceci vaut également pour les procédures applicables aux relations entre CAMO et exploitants, notamment celles traitant de la remise en service et qui sont mentionnées dans le système de compte rendu matériel d'aéronef. Nous vous demandons en outre d'organiser, au besoin, des cours à l'intention du personnel titulaire d'une licence de maintenance B1 ou B2 afin de lui rappeler ses prérogatives et limitations en matière de délivrance de certificats de remise en service. Veuillez également vous référer au point 5 du document de politique de l'AESA ci-joint.

L'OFAC portera une attention accrue à cette thématique dans le cadre de ses futures activités de surveillance et audits. N'hésitez pas à contacter votre inspecteur de l'OFAC attitré si vous avez besoin d'éclaircissements concernant le contenu du présent courrier.

En vous remerciant d'ores et déjà de donner la suite qui convient au présent courrier, nous vous prions d'agrèer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Office fédéral de l'aviation civile

Ulrich Jucker  
Adjoint chef de la Section Organisations  
techniques Zurich

Andreas Boss  
Chef de la section Organisations  
techniques Berne

Annexe(s) :  
– Mentionné