AIX-MARSEILLE UNIVERSITE

FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

INSTITUT DE FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE RECHERCHE
DU TRANSPORT AERIEN

MASTER 2 Professionnel
Droit et Management du Transport Aérien

MÉMOIRE DE FIN D'ÉTUDES

Année 2016 - 2017

« Les accords DO-PO : outil de la coopération des acteurs de l'industrie du transport aérien pour une gestion commune de la sécurité en Europe »

Anaïs CADORI

Sous la direction de :
Madame Valérie BRUN
Maître de conférences en économie

3 avenue Robert Schuman - 13628 Aix-en-Provence Cedex 1

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

AIX-MARSEILLE UNIVERSITE

FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

INSTITUT DE FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE RECHERCHE
DU TRANSPORT AERIEN

MASTER 2 Professionnel
Droit et Management du Transport Aérien

MÉMOIRE DE FIN D'ÉTUDES

Année 2016 - 2017

« Les accords DO-PO : outil de la coopération des acteurs de l'industrie du transport aérien pour une gestion commune de la sécurité en Europe »

Anaïs CADORI

Sous la direction de :
Madame Valérie BRUN
Maître de conférences en économie

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Avertissement

La société Airbus Helicopters est placée sous la tutelle du Ministère de la Défense et traite de sujets relevant de la Défense Nationale.

Le contenu de ce mémoire est soumis à l'approbation du Département Sûreté du site de Marignane et pourrait faire l'objet de restrictions d'accès, voire de censure.

Ainsi, les noms de famille du personnel et des fournisseurs d'Airbus Helicopters ont été volontairement réduits à une simple lettre.

De plus, ce mémoire ne contient ni plan, ni organigramme de la société.

Ce mémoire reste la propriété de la société Airbus Helicopters et ne peut être reproduit sans son accord préalable.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier Jean-Pascal M. de m'avoir accueillie au sein de la direction juridique d'Airbus Helicopters. Ce fut un honneur pour moi de faire partie de son équipe le temps d'une année.

Je remercie également Stéphanie M., ma tutrice d'apprentissage, pour la patience et la pédagogie dont elle a fait preuve à mon égard. Cette année passée à tes côtés aura été extrêmement enrichissante et je te serai toujours reconnaissante de la chance que tu m'as donnée.

Je remercie Stéphanie R. et Marie-Anne B. qui m'ont fait découvrir les accords DO-PO et m'ont accordé du temps malgré leur planning chargé.

Merci, du fond du cœur, à Vincent B. pour ses connaissances en droit de l'Union Européenne et en certification d'aéronefs, mais aussi et surtout pour sa disponibilité et pour le soutien qu'il m'a apporté tout au long de la rédaction de ce mémoire.

Un merci tout particulier à Christelle C. pour ses connaissances en matière de PO, de POA et d'accords DO-PO.

Je remercie évidemment M. Groisne pour la confiance qu'il m'a accordée en me permettant de réaliser ce master ainsi que toute l'équipe du pôle transports de la faculté de droit pour leur accompagnement au quotidien.

Enfin, j'ai une pensée pour ma famille et mes amis qui m'ont épaulée tout au long de ces années d'études qui s'achèvent aujourd'hui par la rédaction de ce mémoire.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Sommaire

Sommaire 1
Table des abréviations et sigles utilisés 3
Introduction générale 5
Partie 1 : La coopération de tous les acteurs du transport aérien pour une gestion commune de la sécurité aérienne en Europe 13
Titre 1 : L'uniformisation des règles de sécurité aérienne au niveau européen 13
Chapitre 1 : La mise en place d'une règlementation commune en matière de droit aérien aboutissant à la création de l'AESA 14
Chapitre 2 : L'amélioration et le contrôle de l'application uniforme de la règlementation en place 25
Titre 2 : La certification de la navigabilité : la responsabilité de tous les acteurs 31
Chapitre 1 : La répartition des compétences et des responsabilités en matière de sécurité aérienne au sein de l'Union 31
Chapitre 2 : La certification de la navigabilité aérienne : le fruit de la coopération de tous les acteurs de la chaîne 36
Partie 2 : La coordination des constructeurs aéronautiques européens au travers des accords DO-PO 43
Titre 1 : La rationalisation du système industriel par les accords DO-PO 44
Chapitre 1 : Les organismes de conception et de production 44
Chapitre 2 : Les accords DO-PO, un outil nécessaire dans le cadre d'une production modulaire 57
Titre 2 : La pratique des accords DO-PO 63
Chapitre 1 : Le contenu des accords DO-PO 63
Chapitre 2 : Un avenir incertain 70
Conclusion 75
Bibliographie 77
Annexes 82
Table des matières 109

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Table des abréviations et sigles utilisés

AESA : Agence Européenne de la Sécurité Aérienne

CEAC : Conférence Européenne de l'Aviation Civile

CJCE : Cour de Justice des Communautés Européennes

CJUE : Cour de Justice de l'Union Européenne

DDA : *Direct Delivery Authorisation*

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

DO : *Design Organisation*

DOA : *Design Organisation Approval*

FAA : *Federal Aviation Administration*

JAA : *Joint Aviation Authorities*

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

PM : *Parts Manufacturer*

PO : *Production Organisation*

POA : *Production Organisation Approval*

TFUE : Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Introduction générale

« *Dans un environnement mondialisé, l'Europe peine à trouver sa croissance et voit reculer ses positions dans beaucoup de domaines. L'aéronautique et l'espace sont des activités épargnées où l'Europe figure encore au rang des leaders mondiaux. Rien n'est jamais acquis cependant et, face à une concurrence mondiale accrue, il est impératif de mettre en place une politique industrielle coordonnée au niveau européen pour soutenir l'avenir de l'Europe aérospatiale et les Européens qui la réalisent.* »[1]

Le secteur de l'industrie aéronautique est un pôle d'excellence en France et en Europe. Le chiffre d'affaires généré par les activités aéronautiques françaises est de 60,4 Md€ en 2016, ce qui représente une hausse de 4,1% par rapport à l'année 2015.[2] Jamais autant d'avions n'ont été produits en France qu'au cours de l'année 2016. Mais cette réussite n'est pas le fruit des seuls Français.

I. La coopération industrielle dans le secteur aéronautique en Europe

Le secteur de l'aéronautique est l'exemple parfait d'une coopération industrielle réussie au niveau européen. Le transport aérien a connu une croissance exponentielle au cours des cinquante dernières années.

L'envol de l'industrie aéronautique remonte à la Seconde Guerre mondiale. Comme souvent, la guerre a entrainé la recherche technologique et de nouveaux appareils, plus perfectionnés, ont alors vu le jour. Le secteur aéronautique est à l'époque fortement dominé par les américains avec des entreprises telles que Douglas, Lockheed et Boeing qui commercialisent les versions civiles des avions militaires. En Europe, les infrastructures industrielles ont été considérablement réduites par les combats de guerre.[3] Les premiers appareils de construction européenne voient le jour dans les années 1950 mais ne se vendent pas aussi bien que leurs concurrents américains.

[1] « Quel avenir pour l'industrie aéronautique et spatiale européenne ? », Les Dossiers de l'AAE, n° 36, 2013.
[2] « 2016 : une nouvelle année record pour l'Industrie Aéronautique Française », Marwan Lahoud, Aerocontact, avril 2017.
[3] « Histoire : pendant la guerre », Dassault Aviation.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Le transport aérien de masse est en plein essor dans les années 1960. On compte alors en Europe une quinzaine d'entreprises aéronautiques de petite taille dont Sud-Aviation, Shorts ou encore Hawker-Siddeley Aviation. Si des appareils révolutionnaires sortent des chaines de production de ces entreprises (tels que le *Comet* ou la *Caravelle*), le nombre trop important d'appareils concurrents empêche les constructeurs européens de rivaliser avec l'industrie américaine. De plus, « *chaque industriel tient à posséder l'ensemble des compétences nécessaires à la conception et à la fabrication d'un avion commercial : les redondances qui en découlent sont des handicaps supplémentaires à la rentabilité des projets* »[4] ; les modèles économiques de sous-traitance que l'on connait aujourd'hui n'étant pas légion à cette époque.

Les industriels européens ont rapidement compris que, pour survivre face au marché américain, ils devaient unir leurs forces et leurs savoir-faire. La coopération industrielle européenne aéronautique voit le jour le 29 mai 1969 : le consortium Airbus est lancé par la signature de l'accord intergouvernemental franco-allemand pour la construction du biréacteur « A300B ».[5] Déjà à l'époque, les deux Etats ont conscience de la nécessité de mettre en place les bases d'une coopération forte, indispensable pour survivre dans un marché concurrentiel. Il est notamment prévu que la gestion de cette coopération soit confiée aux industriels et qu'elle exclue toute intervention étatique. Il faudra également créer une société commune chargée de la maîtrise d'œuvre et du commerce.

« Airbus Industrie » voit le jour le 18 décembre 1970. C'est un Groupement d'Intérêt Economique (GIE), c'est-à-dire un regroupement d'entreprises préexistantes dont le but est de « faciliter ou de développer l'activité économique de ses membres, d'améliorer ou d'accroître les résultats de cette activité. [Ce but] n'est pas de réaliser des bénéfices pour lui-même. »[6] Le constructeur espagnol CASA[7] rejoint alors ce GIE suivi par les britanniques en 1979. La règle de base de ce GIE

[4] « Une brève histoire d'Airbus », Noël Forgeard et Frédéric Pochet, La Jaune et la Rouge, magazine N°607, septembre 2005.
[5] « La naissance d'Airbus », Georges Ville, La Lettre de L'Académie de l'air et de l'espace, n°62, avril 2009.
[6] Alinéa 2 de l'article L. 251-1 du Code de commerce.
[7] Construcciones Aeronáuticas Sociedad Anónima.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

est la spécialisation. Chaque entreprise partie à l'accord se spécialise dans son domaine d'excellence : le cockpit, les commandes de vol, l'assemblage final pour la France ; le fuselage courant et la cabine pour l'Allemagne et la voilure pour l'Angleterre. La rentabilité est ainsi augmentée. Ce sont les prémices de la production modulaire qui deviendra le modèle économique de référence dans l'industrie aéronautique.

L'A300, un gros porteur bimoteur, voit le jour le 28 octobre 1972. Il reçoit les certifications de la DGAC française et de la LBA allemande le 15 mars 1974, ainsi que la certification FAA[8] le 30 mai 1974. Pour l'anecdote, Air France est la première compagnie aérienne à avoir exploité l'A300 entre Paris et Londres le 15 avril 1974.[9]

Les débuts sont difficiles pour le consortium Airbus, les ventes tardent à décoller. Dans les années 1980, l'avionneur développe sa gamme avec l'A310 et l'A320 et les commandes augmentent. Dans les années 1990, Airbus met sur le marché les premiers appareils long-courrier : l'A330 et l'A340. Boeing met du temps à réagir face à la demande grandissante et perd des parts de marché au profit d'Airbus. Un accord est conclu en 1992 entre les Etats-Unis et l'Union Européen pour encadrer les aides d'Etat. En septembre 2000, la part de marché d'Airbus atteint 50%.[10] L'objectif européen de concurrencer le marché américain est atteint : le duopole Airbus-Boeing est clairement établi.

L'année 2000 est aussi l'année des changements structurels pour le consortium. En effet, l'organisation en GIE, par nature consensuelle et peu transparente en termes de coûts, n'est plus adaptée à la croissance de l'activité. Le français Aérospatiale, l'allemand DASA (Deutsche Aerospace) et l'espagnol CASA fusionnent alors pour donner naissance à la société EADS.[11] Au cours de l'année

[8] Autorité de l'aviation civile américaine.
[9] "Airbus: The Complete Story ", Bill Gunston, Haynes Publishing, 2009.
[10] « Une brève histoire d'Airbus », Noël Forgeard et Frédéric Pochet, La Jaune et la Rouge, magazine N°607, septembre 2005.
[11] Pour « *European Aeronautic Defence and Space* ».

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

2000, EADS parvient à un accord avec le britannique BAE Systems et en juin 2000 la société unique Airbus S.A.S. est créée.[12]

Il est indéniable que l'avionneur européen est devenu en quarante ans un acteur incontournable de l'industrie du transport aérien mondiale. Mais le constructeur américain ne va pas laisser l'européen « manger » ses parts de marché et entend bien riposter. En termes de commandes d'avions, en janvier 2017, Airbus devançait Boeing. Mais ce dernier reste leader sur le nombre de livraisons effectuées. La bataille est donc encore loin d'être gagnée pour le constructeur européen. Noël Forgeard, ancien patron d'EADS, déclarait en 2005 que « *L'obligation d'amélioration continue de la qualité des produits et celle de maîtrise des coûts vont de soi, d'autant plus que la concurrence promet de rester très vive, et qu'il faut être en mesure de faire face à un dollar durablement faible. Il en va de même de la garantie d'un très haut niveau de sécurité.* »

En effet, l'une des problématiques qui apparait quand on s'intéresse à la coopération industrielle en matière aéronautique est celle de la sécurité. L'avion est par nature un moyen de transport dangereux. Il est donc rapidement apparu nécessaire d'uniformiser les règles en matière de sécurité afin d'assurer un niveau de sécurité équivalent pour tous.

II. Les questions sécuritaires : la nécessaire régulation

L'avion permet de voyager aux quatre coins du monde : « *sécurité aérienne et coopération internationale vont donc de pair* »[13]. L'activité aérienne étant par nature dangereuse, la nécessité de la règlementer apparait très rapidement au lendemain de la Première Guerre mondiale. Ce sera chose faite avec la Convention de Paris du 13 octobre 1919 ou « Convention portant règlementation de la navigation aérienne ». Ce traité conclu entre 27 pays organise la coopération internationale en matière de navigabilité aérienne. L'apport essentiel de cette convention est qu'elle établit le principe de souveraineté des Etats sur l'espace aérien au-dessus de leur territoire, aussi appelé « territorialité de l'air », mettant ainsi fin à la guerre

[12] EADS détient 80% des parts et BAE Systems 20%.
[13] Fiche du Parlement européen, « Transport aérien : sécurité ».

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

doctrinale qui sévissait entre la France, défendant le principe de la liberté de l'air, et le Royaume-Uni.

Mais les Etats-Unis n'avaient pas ratifié cette convention. Le 7 décembre 1944 est donc signée la Convention internationale la plus importante en droit aérien : la Convention de Chicago ou « Convention relative à l'aviation civile internationale ». Signée par 52 Etats, cette convention prévoit la création de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) qui verra le jour en 1947. L'OACI compte aujourd'hui 191 Etats membres.

Cette institution spécialisée de l'ONU a pour rôle d'élaborer les principes et techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien mondial de manière à assurer, entre autre, le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale dans le monde entier.[14] L'OACI n'a pas de pouvoir règlementaire, elle n'émet que des normes et des pratiques recommandées que les Etats membres sont fortement incités à appliquer. Pour devenir contraignants, ces standards doivent être retranscrits en droit interne dans chaque pays. L'objectif est d'harmoniser le plus possible la règlementation aérienne entre tous. Il est important de noter que seuls les Etats membres ont le droit de vote au sein de cette organisation, les industriels ne peuvent pas y participer.[15]

Afin d'assurer l'application des normes et recommandations édictées par l'OACI, chaque Etat membre s'est doté d'une autorité nationale responsable de l'aviation civile.[16] Pendant des années, le système a donc fonctionné ainsi : une coopération entre Etats au niveau international et des autorités nationales chargées de réguler l'activité aérienne sur leur territoire. On a alors vu se développer un monopole des transporteurs nationaux et les aéroports étaient pour la plupart gérés et détenus par les Etats. L'accès au marché pour les compagnies aériennes était soumis à un contrôle strict.

[14] Article 44, Convention de Chicago.
[15] Ils y sont tout de même représentés par la participation de certaines organisations non-gouvernementales (EASA, IATA) qui n'ont cependant pas le droit de vote.
[16] Il s'agit en France de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile).

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

En 1978, les Etats-Unis ont procédé à la libéralisation de leur marché aérien. Le secteur du transport aérien jusqu'alors extrêmement encadré est désormais ouvert à la concurrence : la liberté de destination est accordée aux compagnies et la création de nouvelles compagnies, privées, est rendue possible. Cette libéralisation – ou dérégulation – avait pour objectif de favoriser la croissance du transport aérien et de faire baisser les prix.[17]

Pourquoi aborder ici le sujet de la libéralisation ? Car dix ans après les Etats-Unis, la communauté européenne a elle aussi voulu libéraliser le secteur du transport aérien européen en créant un marché unique du transport aérien capable de concurrencer son voisin outre-Atlantique. Un ensemble de « paquets »[18] de mesures règlementaires a progressivement fait passer les marchés nationaux protégés à un marché unique et compétitif.[19] La conséquence de la mise en place d'un marché unique du transport aérien en Europe est qu'il faut nécessairement établir des règles communes afin d'en garantir le bon fonctionnement. Ceci passe par des conditions de concurrence égales mais aussi un niveau élevé et (surtout) uniforme de sécurité pour tous les passagers. Alors qu'auparavant chaque autorité nationale était chargée d'établir les normes de sécurité applicables sur son territoire, il faut désormais mettre en place une règlementation unique. Et afin de s'assurer de l'application de cette règlementation, il faut en prévoir le contrôle. A cette fin, une Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) a été créée en 2002.

Il résulte de ce bref historique que la coopération européenne en matière de sécurité aérienne en Europe se trouve à deux niveaux :

Premièrement au niveau même des instances de régulation. La nécessité d'uniformiser les règles en matière de sécurité passe par une centralisation des compétences au niveau européen. Mais la communauté européenne a été lente à s'intéresser aux questions relatives au droit aérien. Elle tâtonne, encore aujourd'hui,

[17] Ce qui n'a en réalité pas été le cas, le bilan de la dérégulation aux Etats-Unis a été plutôt mitigé car, ironiquement, elle n'a pas été assez encadrée et fut trop rapide.
[18] Trois paquets sont intervenus au total : en 1987, en 1990 et en 1992.
[19] Fiche technique du Parlement Européen : Transports aériens : règles du marché.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

à trouver une solution idéale s'agissant de la répartition des responsabilités en matière de sécurité, qui satisfasse à la fois les institutions européennes, les Etats membres et les acteurs du secteur.

Deuxièmement au niveau des acteurs de l'industrie aéronautique qui doivent coopérer et se coordonner afin de produire des aéronefs, d'une part qui fonctionnent, et d'autre part qui soient sûrs. Car fabriquer un avion ou un hélicoptère ne consiste pas en l'assemblage de pièces détachées. Les aéronefs sont des systèmes complexes dont les éléments constitutifs sont interdépendants. Or il a été montré avec l'exemple d'Airbus que les industriels du secteur aéronautique ont tout intérêt à se spécialiser dans un domaine de compétences précis et de ne pas tenter de maîtriser de bout en bout la chaîne de production d'un avion. Il semble donc nécessaire, face à un système de production par étapes, d'encadrer la coordination entre les différents intervenants afin de garantir la fabrication d'un produit conforme et sûr.

Cette coordination passe notamment par un outil prévu par la règlementation européenne : l'accord « DO-PO ». Or le but de cet accord, conclu entre un organisme de conception et un organisme de production, est souvent mal compris par les praticiens du droit dans les entreprises du secteur aéronautique.

Ce mémoire s'attachera donc à répondre à la question suivante : **comment, au travers d'une coopération entre tous les intervenants et d'une coordination des industriels, l'Europe a-t-elle réussi à mettre en place une gestion commune de la sécurité aérienne ?**

Il ne s'agira pas, pour répondre à cette question, de traiter de la sécurité aérienne en général. On se concentrera uniquement sur la sécurité relative à la navigabilité des aéronefs, puisque l'angle d'attaque de ce mémoire est le point de vue des industriels et le rôle qu'ils ont à jouer dans cette gestion commune de la sécurité.

Il ne s'agira pas non plus de traiter de l'aviation militaire, qui dispose d'une règlementation différente des aéronefs civils. La démonstration qui va suivre ne concernera que ces derniers.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Le but de ce mémoire est d'expliquer aux praticiens du droit comment sont gérées les interactions entre toutes les parties prenantes assurant la gestion de la sécurité aérienne et de la navigabilité en Europe et comment les industriels interviennent dans cette gestion.

Pour cela, il conviendra tout d'abord de comprendre comment les acteurs du secteur aérien (institutions européennes, Etats membres, autorités nationales, industriels) ont coopéré pour mettre en place un système règlementaire commun et comment ils continuent de coopérer par l'application pratique de cette règlementation (Partie 1). Il s'agira ensuite de s'intéresser plus particulièrement à la coordination existante au sein de l'industrie aéronautique, coordination qui passe notamment par la conclusion des accords DO-PO (Partie 2).

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Partie 1 : La coopération de tous les acteurs du transport aérien pour une gestion commune de la sécurité aérienne en Europe

Le 23 mars 2017, à deux jours du soixantième anniversaire du Traité de Rome[20], huit associations[21] défendant le marché unique du transport aérien ont rédigé une déclaration dans laquelle il est indiqué : « *Alors qu'il était auparavant artificiellement contraint par un ensemble de règles nationales et d'interférences politiques, le secteur européen de l'aviation a combattu pour la création d'un Marché Unique du transport aérien avec la mise en place de règles communes sur la sûreté, la sécurité, l'environnement, l'accès au marché et des bénéfices pour les passagers ainsi que la mise en place d'un dialogue social*. »[22] La constitution, suite à la libéralisation du transport aérien en Europe en 1997, d'un marché unique européen du transport aérien a entrainé, *de facto*, la création de règles de sécurité communes à tous les Etats membres - mais pas seulement - destinées à garantir un niveau de sécurité uniforme dans toute l'Europe (Titre 1). Ce niveau de sécurité repose notamment sur un système de coopération entre les autorités européennes, nationales et les acteurs de l'industrie du transport aérien permettant la délivrance des certificats de navigabilité autorisant les aéronefs à voler dans le ciel européen et mondial (Titre 2).

Titre 1 : L'uniformisation des règles de sécurité aérienne au niveau européen

Afin de créer un socle de règles communes à tous les pays européens, l'Union Européenne s'est inspirée des règlementations déjà existantes sur le plan international en les adaptant et en créant une Agence Européenne de la Sécurité

[20] Traité datant du 25 mars 1957, aussi appelé « Traité CEE » ayant créé la Communauté Economique Européenne (CEE) comprenant l'Allemagne, la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg et les Pays-Bas.

[21] Airport Council International, Aerospace and Defense Industries, Airlines for Europe, Civil Air Navigation Services Organisation, European Business Aviation Association, European Helicopter Association, European Regions Airlines Association, International Air Carriers Association et le syndicat ouvrier européen IndustriALL.

[22] www.air-cosmos.com/huit-associations-defendent-le-marche-unique-du-transport-aerien-92077

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Aérienne (AESA), interlocuteur privilégié en matière de gestion de la sécurité aérienne en Europe (Chapitre 1). Mais consciente du fait que les règles ne sont efficaces que si elles sont en adéquation avec la réalité de la pratique, l'Union Européenne travaille en collaboration avec d'autres instances aéronautiques et a mis en place un système permettant aux acteurs du marché du transport aérien de participer à l'élaboration des règles relatives à la sécurité aérienne au sein de l'Union (Chapitre 2).

Chapitre 1 : La mise en place d'une règlementation commune en matière de droit aérien aboutissant à la création de l'AESA

L'intérêt du droit européen pour le transport aérien a été relativement tardif. Ceci peut s'expliquer par le fait que l'article premier de la Convention de Chicago précise que « *Les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.* » On pourrait donc déduire de ce principe de souveraineté que le droit aérien n'est pas du ressort de l'Union Européenne. Cependant, la libéralisation du transport aérien aux Etats-Unis[23] a contraint la communauté européenne à s'intéresser à la règlementation du transport aérien en Europe sous peine de mourir économiquement (Section 1). Cette volonté de règlementer le transport aérien au sein de l'Union a conduit, en 2002, à la création d'un organe supranational : l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (Section 2).

Section 1 : L'intérêt de l'Union Européenne pour le transport aérien

Le traité de Rome instituant la communauté européenne le 25 mars 1957 prévoyait à son article 3 la mise en place d'une « *politique commune dans le domaine des transports* ». Mais l'application des dispositions du traité au secteur aérien n'a pas été évidente.

[23] *Airline deregulation act* de 1978.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

I. L'ambiguïté quant à l'application des traités européens fondateurs au secteur du transport aérien

En effet, comme indiqué plus haut, le domaine du transport aérien est empreint d'une forte idée de souveraineté des Etats sur l'espace aérien au-dessus de leur territoire. Ces derniers se sont donc montrés réticents à l'idée de déléguer leur souveraineté nationale à la communauté européenne. De plus, si l'article 3 du Traité de Rome parle d'une politique des transports commune, l'article 84 du même Traité énonce par la suite que « *Les dispositions du présent titre* [24] *s'appliquent aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.* » Quid alors du transport aérien ? L'article poursuit en indiquant que « *Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée,* ***pourra décider si, dans quelle mesure et par quelle procédure des dispositions appropriées pourront être prises pour la navigation*** *maritime et* ***aérienne***. » Voilà donc une formulation ambiguë qui laisse planer le doute sur l'application des dispositions du Traité au transport aérien.

La question de l'application des dispositions du Traité de Rome au transport aérien a été tranchée par la Cour de Justice des Communautés Européennes (CJCE) dans un arrêt du 4 avril 1974[25]. La Cour déclare alors qu'« *en vertu de l'article 84 §2, les transports maritime et aérien ne sont, tant que le Conseil n'en a pas décidé autrement, soustraits qu'aux règles du titre IV de la deuxième partie du traité, relatives à la politique commune des transports. Ils restent, au même titre que les autres modes de transport, soumis aux règles générales du traité.* »

Cette décision de la CJCE affirmant l'application du Traité de Rome au transport aérien a été confirmée par l'arrêt « Nouvelles Frontières » du 30 avril 1986[26] posant les bases d'une politique commune des transports aériens en matière de concurrence des tarifs. Le droit de la concurrence n'étant pas le sujet de ce mémoire, la portée de cet arrêt ne sera pas développée. On se contentera ici de retenir qu'il a confirmé l'application du Traité de Rome au transport aérien et, par

[24] Partie 2, Titre IV du Traité de Rome consacré aux transports.
[25] CJCE, 4 avril 1974, Commission des Communautés européennes contre République française – Affaire 167-73.
[26] CJCE, 30 avril 1986, Ministère public contre Lucas Asjes et autres, Andrew Gray et autres, Jacques Maillot et autres et Léo Ludwig et autres – Affaires jointes 209 à 213/84.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

voie de conséquence, que le secteur aérien peut être régi par la communauté européenne.

Notons que cette notion de politique commune est reprise à l'article 90 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne (TFUE)[27] dans les mêmes termes que ceux employés dans le Traité de Rome de 1957. L'article 91 du TFUE indique quant à lui que :

« *En vue de réaliser la mise en œuvre de l'article 90 et compte tenu des aspects spéciaux des transports,* ***le Parlement européen et le Conseil****, statuant conformément à la* ***procédure législative ordinaire*** *et après consultation du Comité économique et social et du Comité des régions, établissent :*

a) des règles communes applicables aux transports internationaux exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres ;
b) les conditions d'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux dans un Etat membre ;
c) ***les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports*** *;*
d) toutes autres dispositions utiles. »

La question de la sécurité des transports est donc abordée dans le traité fondateur de l'Union Européenne. Il est vrai que tout mode de transport nécessite un cadre règlementaire assurant un niveau de sécurité optimal, faute de quoi plus personne ne l'utiliserait. Néanmoins, la communauté européenne ne s'est pas risquée de suite à poser des règles de sécurité en matière de transport aérien.

[27] Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne aussi appelé Traité de Lisbonne, datant du 13 décembre 2007, modifiant le Traité de Rome, organisant le fonctionnement de l'Union et déterminant les domaines, délimitations et modalités d'exercice de ses compétences. Il s'agit du traité actuellement en vigueur.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

II. La lente prise en main des questions de sécurité aérienne par la communauté européenne

La première raison pouvant expliquer le désintérêt de la communauté européenne pour la sécurité aérienne est que, comme le rappelle Michel Ayral[28], la Commission « *ne dispose pas de l'expertise technique lui permettant de développer des initiatives et de gérer les décisions prises* ». En effet, la Commission européenne est l'organe exécutif de l'Union Européenne. Elle est en charge de l'orientation politique et stratégique de l'Union. Elle est composée de 28 commissaires, un pour chaque pays de l'Union, chacun responsable de politiques spécifiques. Il existe un commissaire responsable des transports qui a pour missions de favoriser le développement des transports entre les Etats membres, de faciliter les connexions entre les différents modes de transport au sein de l'Union, de poursuivre la politique du ciel unique européen et de développer des normes de sécurité et de sûreté communes dans toute l'Europe. Ce commissaire aux transports ne peut pas, à lui seul, assurer la gestion du trafic aérien et toutes les normes de sécurité qui en découlent, en plus des autres missions dont il a la charge. De plus, le secteur aérien étant un domaine éminemment technique, il nécessite de faire appel à des experts dont ne dispose pas la Commission.

La deuxième raison est que dès les années 1970, avec la naissance du futur groupe Airbus, 42 Etats européens[29] ont créé les *Joint Aviation Authorities* (JAA), organe informel de coopération des autorités européennes de règlementation de l'aviation civile, chargées d'établir des normes et des procédures de sécurité que chaque Etat partie était ensuite libre d'appliquer à sa façon. Ces JAA n'étant pas un organe de contrôle ou de règlementation, chaque autorité nationale était chargée par la suite de faire appliquer ou non les normes édictées par les Etats membres. A l'origine, cette organisation avait pour but de mettre en place des codes de certification communs pour les aéronefs et les moteurs afin de répondre aux besoins de coopération des constructeurs européens et des consortiums internationaux tels qu'Airbus. La création de ces JAA pouvait apparaitre comme suffisante aux yeux de

[28] « La Communauté européenne et le transport aérien » Michel Ayral, Petites affiches, 30/01/2003, n°22, page 26.
[29] Selon le site de la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM). www.fnam.fr/grands-dossiers/la-securite/la-reglementation-de-la-securite-aerienne/jaa--joint-aviation-authorities

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

la Commission européenne pour répondre aux besoins des industriels, mais ces JAA n'avaient aucun pouvoir contraignant et les résolutions prises devaient être transcrites en droit interne dans chaque Etat ce qui prenait énormément de temps et freinait le développement industriel.

La troisième raison probable au désintérêt de la Commission pour la règlementation de la sécurité aérienne en Europe est la création de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) en 1955, organisation intergouvernementale établie par l'OACI et le Conseil de l'Europe. Comprenant à l'origine 19 Etats membres, la CEAC compte aujourd'hui 44 membres[30]. Elle est chargée de « *promouvoir le développement d'un système de transport aérien européen sûr, efficace et durable.* » [31] Mais cette organisation a pour rôle de débattre et de résoudre les questions d'ordre politique relatives au transport aérien en Europe, elle n'est pas en mesure d'édicter des normes et des règlementations obligatoires.

Or avec l'achèvement du marché intérieur du transport aérien en 1997 et le développement grandissant du constructeur européen Airbus, il est apparu nécessaire de créer un socle de règles et de procédures communes destinées à garantir un niveau uniforme et élevé de sécurité dans toute l'Europe.

III. La nécessaire création d'un socle de règles et procédures communes en matière de sécurité aérienne

Si l'on reprend l'article 91 du TFUE, il est prévu qu'« *En vue de réaliser la mise en œuvre de l'article 90 et compte tenu des aspects spéciaux des transports, le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire […] établissent […] des règles communes applicables aux transports internationaux exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres et […] les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports.* » La Commission ne disposant

[30] France, Allemagne, Royaume-Uni, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Irlande, Islande, Portugal, Grèce, Turquie, Malte, Chypre, Hongrie, Suisse, Autriche, Norvège, Danemark, Slovénie, Suède, Italie, Roumanie, Slovaquie, Espagne, Croatie, Bulgarie, Monaco, Macédoine, Moldavie, Finlande, Albanie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Ukraine, Pologne, Serbie, Slovaquie, Arménie, Lituanie, Monténégro, Lettonie, Géorgie, Estonie, San Marino.

[31] www.ecac-ceac.org/fr/about-ecac

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

pas des connaissances techniques nécessaires à la mise en œuvre d'une règlementation en matière de sécurité aérienne, le Parlement européen et le Conseil ont, conformément à cet article, décidé la création d'une Agence Européenne de la Sécurité Aérienne le 15 juillet 2002[32], chargée d'apporter son expertise technique en matière aérienne à la Commission européenne. La création de cette agence avait pour but d'instituer un système européen de règlementation et de certification unique, permettant d'harmoniser les processus règlementaires et d'éviter la duplication des efforts fournis par les acteurs de tous les Etats membres.

Section 2 : La rationalisation par la création de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne

Les discussions sur la création d'une agence européenne en charge de la sécurité aérienne remontent à 1996[33] mais c'est seulement en 2002 qu'a été établie l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA). Sa création avait pour objectif de mettre en place une autorité européenne capable de concurrencer la *Federal Aviation Administration* (FAA)[34] et d'offrir un support à l'industrie aéronautique européenne. En effet, les consortiums internationaux tels qu'Airbus étaient demandeurs de la création d'une seule institution référente au niveau européen car s'en référer aux autorités responsables dans chaque pays était coûteux en temps et en argent – les coûts de certification étant multipliés par le nombre d'Etats participant à la fabrication des aéronefs. Il était donc nécessaire de rationaliser les procédures administratives.

I. Le rôle de l'agence

L'agence européenne de la sécurité aérienne a été établie sur la base du règlement (CE) n° 1592/2002 (abrogé par le règlement (CE) n° 216/2008) qui indique en introduction que « *certaines missions actuellement assurées au niveau de la Communauté ou des Etats membres devraient être remplies par un organisme*

[32] Règlement (CE) n° 1592/2002 du 15 juillet 2002.
[33] https://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/easa_en
[34] Agence gouvernementale américaine chargée des règlementations et des contrôles dans le domaine de l'aviation civile aux Etats-Unis.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

spécialisé unique. Il convient par conséquent, dans le cadre de la structure institutionnelle et de l'équilibre des pouvoirs au niveau communautaire, de créer une Agence européenne de la sécurité aérienne […]. »

Comme toute agence européenne, c'est un organisme distinct des institutions européennes qui a pour but d'exécuter une tâche spécifique et bien souvent technique. L'AESA compte 32 Etats membres[35] - dont les 28 Etats membres de l'Union Européenne - et plus de 800 experts en aviation[36] qui ont pour rôle de conseiller la Commission européenne en matière de sécurité aérienne.

L'agence a pour mission d'harmoniser les règlementations et de délivrer des certifications, de développer le marché unique du transport aérien européen, d'élaborer des règles techniques dans le domaine de l'aviation, de délivrer des certifications de type des aéronefs et de leurs composants, d'approuver les entreprises qui conçoivent, fabriquent et assurent l'entretien de produits aéronautiques, de superviser la sécurité et d'apporter un soutien aux Etats membres, de promouvoir les normes de sécurités européennes et mondiales et de collaborer avec les acteurs internationaux pour améliorer la sécurité en Europe.[37]

Sa mission essentielle est de participer à l'élaboration de la législation en matière de sécurité aérienne. Pour cela, elle fournit des conseils techniques, notamment en matière de construction, conception ou en ce qui concerne les aspects opérationnels, à la Commission européenne mais aussi aux Etats membres et à l'industrie. Elle est également responsable de la mise en œuvre de de la législation et elle en contrôle l'application par des inspections dans les Etats membres et dans les entreprises, auxquels elle peut faire des recommandations.

[35] Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, République Tchèque, Danemark, Estonie, Finlande, France, Allemagne, Grèce, Hongrie, Islande, Irlande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Espagne, Suède, Suisse et Royaume-Uni.
[36] www.easa.europa.eu/the-agency/the-agency
[37] Selon le site de l'Union Européenne europa.eu/european-union/about-eu/agences/easa_fr

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Depuis 2008[38], elle a également pour rôle majeur la certification[39] des produits[40], pièces et équipements[41] (notamment les moteurs et les hélices). A ce titre, l'agence a absorbé les missions des JAA qui ont cessé leur activité en 2009. L'agence délivre les certificats[42] de type, les certificats de navigabilité (c'est-à-dire qu'elle certifie que les aéronefs sont capables de voler en toute sécurité) ainsi que les agréments aux organismes de conception, de fabrication et de maintenance des produits aéronautiques.

Les missions de l'AESA sont décrites dans le règlement (CE) n° 216/2008 qui a été complété par le règlement (CE) n° 748/2012 donnant ainsi naissance à la règlementation actuelle.

II. Le système règlementaire actuellement en vigueur

Le règlement (CE) n° 216/2008 a pour but d'instaurer un niveau élevé et uniforme de protection des citoyens européens au travers de règles de sécurité communes dans le domaine de l'aviation civile et ce afin de faciliter la libre circulation des biens et des personnes au sein de l'Union. Selon la Commission européenne, dans sa communication du 25 octobre 2011[43], « *le système actuellement en place en Europe pour assurer la sécurité des transports aériens se fonde principalement sur le respect d'une série de règles, sous la supervision de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et de chaque autorité nationale de l'aviation (ANA), qui ont été élaborées après des années d'expérience, en tirant les leçons d'enquêtes approfondies et indépendantes sur les accidents et incidents*

[38] Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne.
[39] Article 3 e) du règlement (CE) n°216/2008 : « toute forme de reconnaissance attestant qu'un produit, des pièces et équipements, un organisme ou une personne satisfait aux exigences applicables, et notamment aux dispositions du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre, ainsi que la délivrance du certificat correspondant qui atteste cette conformité ».
[40] Article 3 c) du règlement (CE) n° 216/2008 : « un aéronef, un moteur ou une hélice ».
[41] Article 3 d) du règlement (CE) n° 216/2008 : « les instruments, dispositifs, mécanismes, pièces, appareils, dispositifs auxiliaires ou accessoires, y compris les systèmes de communication, qui sont utilisés ou destinés à être utilisés pour exploiter ou contrôler un aéronef en vol et qui sont installés dans ou sur l'aéronef ; cela comprend les parties de la cellule, du moteur ou des hélices ».
[42] Article 3 g) du règlement (CE) n° 216/2008 : « tout agrément, licence ou autre document délivré à l'issue de la certification ».
[43] Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen établissant un système de gestion de la sécurité aérienne pour l'Europe, 25 octobre 2011.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

aériens. Ce système réactif s'est avéré efficace puisqu'il a débouché sur un bilan pour la sécurité aérienne en Europe non seulement excellent mais aussi en constante amélioration au cours des dernières décennies. »

Les règles établies par ce règlement s'inspirent des normes et pratiques recommandées mises en place par la Convention de Chicago. Le règlement précise en effet que « *les produits, pièces et équipements aéronautiques, les exploitants exerçant des activités de transport aérien commercial, ainsi que les pilotes et les personnes, produits et organismes jouant un rôle dans leur formation et dans leur examen médical, devraient être certifiés ou dotés de licence dès lors qu'il aura été constaté qu'ils satisfont aux exigences essentielles que la Communauté définira en conformité avec les normes énoncées et les pratiques recommandées par la convention de Chicago.* »

L'objectif principal du règlement est, comme il a été indiqué à plusieurs reprises, d'établir et de maintenir un niveau élevé et surtout uniforme de sécurité de l'aviation civile dans toute l'Europe. Les autres objectifs sont énumérés à l'article 2 du règlement.

Pour les acteurs de l'industrie du transport aérien, l'intérêt majeur de la création de ce socle de règles et de procédures communes est l'élaboration, l'adoption et l'application **uniforme** de tous les actes nécessaires[44] à la navigabilité des appareils ainsi que la **reconnaissance**, sans exigences supplémentaires, des certificats, licences, agréments et autres documents délivrés pour les produits, les personnels et les organismes[45]. Nul besoin dorénavant de faire reconnaitre par les autorités nationales responsables de l'aviation civile de chaque pays la validité des actes administratifs émis par les autorités d'un pays tiers – dans la mesure où ce pays tiers est un Etat membre de l'AESA. Cette mesure d'uniformisation et de reconnaissance mutuelle est un gain de temps et d'argent favorable au développement de l'industrie aérienne intra-européenne mais aussi internationale. En effet, l'article 27 du règlement prévoit que « *l'Agence assiste la Communauté et les Etats membres dans leurs relations avec les pays tiers conformément au droit*

[44] Article 2 a) du règlement (CE) n° 216/2008.
[45] Article 2 b) du règlement (CE) n° 216/2008.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

communautaire applicable. Elle contribue en particulier à l'harmonisation des règles pertinentes et à la reconnaissance mutuelle des agréments attestant l'application satisfaisante des règles. » Ainsi, l'AESA reconnait par exemple, sous certaines conditions, l'acceptation directe par validation tacite de pièces certifiées conformes aux Etats-Unis par la FAA[46].

S'il a contribué à l'amélioration des procédures administratives pour les industriels aéronautiques européens, ce règlement est encore loin d'être totalement satisfaisant. Au cours de l'année 2014[47], la Commission européenne et l'AESA ont consulté les Etats membres et les parties prenantes (notamment les constructeurs aéronautiques) au travers de réunions et de questionnaires afin de recueillir leurs avis et propositions pour une amélioration du règlement n°216/2008. Les résultats de cette consultation ont donné lieu à une proposition de modification du règlement par la Commission européenne le 7 décembre 2015.

III. La proposition de modification du règlement 216/2008

Le 7 décembre 2015, la Commission européenne a proposé une modification du règlement (CE) n° 216/2008[48]. Cette proposition fait partie de la *Stratégie visant à renforcer la compétitivité du secteur de l'aviation de l'UE* lancée par la commission en 2015. Elle a pour objectif de « *préparer le cadre règlementaire de l'Union en matière de sécurité aérienne face aux défis qui se présenteront dans les dix à quinze prochaines années*. »

Les résultats des consultations faites auprès des Etats membres et des parties prenantes du secteur aérien montrent qu'ils sont d'accord pour affirmer que l'Union Européenne a atteint un niveau très élevé de sécurité. Cependant, ils mettent en doute l'efficacité du système actuellement en place. La majorité des organisations interrogées estime que les règles en vigueur sont « *trop détaillées et normatives et que les niveaux actuels de sécurité pourraient être maintenus avec des coûts de mise*

[46] Sous réserve que le document attestant la conformité de la pièce porte des mentions précises définies par l'AESA.
[47] http://ec.europa.eu/transport/modes/air/consultations/2014-aviation-safey_en
[48] Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de la sécurité aérienne de l'Union Européenne et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil en date du 7 décembre 2015.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

en conformité moindres ». Les Etats membres et les industries s'inquiètent également du fait que les autorités aériennes nationales manquent de ressources pour s'acquitter de leurs missions de supervision. De fait, malgré la mise en place d'une agence européenne de la sécurité aérienne, les autorités nationales sont encore en charge de nombreuses missions ; or le but de la création de l'agence était de minimiser les coûts et les efforts. Pourtant, 73% des organisations interrogées pointent du doigt des lacunes et chevauchements dans l'application de la loi.

Afin de tenir compte de ces remarques, la Commission européenne, avec cette proposition de modification du règlement, entend combler les lacunes existantes en introduisant une approche de la règlementation en matière de sécurité aérienne « *fondée sur le risque et la performance* ». Cette proposition a pour objet de « *favoriser la compétitivité de l'industrie européenne de l'aviation et de la construction aéronautique, qui génère des emplois hautement qualifiés et stimule l'innovation technologique* ». En ce sens, l'intérêt principal de cette proposition de modification est l'introduction d'un cadre règlementaire relatif à l'utilisation des drones dans le ciel européen - la règlementation actuelle étant terriblement lacunaire et en retard sur le sujet. L'autre ajout important de cette proposition est la prise en compte des questions environnementales et notamment la compatibilité des produits aéronautiques européens avec les exigences environnementales de l'annexe 16 de l'OACI[49]. Enfin, cette proposition apporte une réponse à la demande des Etats membres et surtout des industries du transport aérien qui souhaitent une approche « *plus proportionnée et plus souple de la règlementation en matière de sécurité ainsi qu'une suppression des règles dont les exigences trop contraignantes brident l'esprit d'entreprise* » en prévoyant la mise en place d'un cadre règlementaire évolutif qui tiendrait compte des disparités entre les différents secteurs de l'aviation civile.

Cette proposition de règlement n'a pour l'instant pas donné lieu à une modification du règlement n° 216/2008 et les acteurs de l'industrie du transport aérien doivent se satisfaire du système actuel de règlementation en matière de sécurité aérienne. Ce dernier prévoit notamment la participation de toutes les parties prenantes à l'élaboration de la règlementation afin qu'elle soit la plus adaptée

[49] Annexe 16 à la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 intitulée « Protection de l'environnement ».

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

possible à la réalité de la pratique. Il prévoit aussi une procédure de contrôle garantissant l'application uniforme de la règlementation dans toute l'Europe.

Chapitre 2 : L'amélioration et le contrôle de l'application uniforme de la règlementation en place

Pour qu'un cadre règlementaire soit le plus efficace possible, il doit être adapté aux attentes et besoins des personnes visées. Pour ce faire, l'AESA fait directement appel aux acteurs de l'industrie du secteur aérien au cours de l'élaboration de la règlementation mais aussi *a posteriori* au cours de l'application de cette dernière (Section 1). Néanmoins, comme toute législation, l'agence doit s'assurer de son application conforme par un système d'inspection et de contrôle (Section 2).

Section 1 : L'amélioration de la règlementation par la coopération entre autorités et industriels

Afin de favoriser l'application de la règlementation, l'AESA sollicite la participation des personnes concernées à la création même de cette règlementation.

I. La participation des industriels à l'élaboration de la règlementation en matière de sécurité aérienne

Comme il a été expliqué précédemment, l'AESA a pour rôle d'assister la Commission européenne en lui apportant ses connaissances techniques en matière aéronautique, ce qu'elle fait par le biais d'avis.[50] S'agissant de la procédure d'élaboration de ces avis, elle fait intervenir les Etats membres mais aussi les représentants de l'industrie au travers d'un groupe de consultation : le « *Safety Standards Consultative Committee* » (SSCC).[51] Ce comité est composé de membres représentant l'industrie du transport aérien, les différentes professions concernées

[50] Article 18 du règlement (CE) n° 216/2008 : « *[…] l'Agence peut émettre des avis adressés à la Commission* ».
[51] Comité consultatif en matière de normes de sécurité.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

ainsi que les utilisateurs finaux. Il apporte des conseils stratégiques relatifs aux problématiques posées par la règlementation. Il est composé de six sous-comités, chacun ayant la charge d'un domaine précis : les aéroports, la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne, la conception et la production, l'ingénierie et la maintenance, les normes de vol et l'aviation générale. Les membres de ce comité sont nommés par le directeur exécutif de l'AESA.[52] A titre d'exemple, font partie de ce comité des membres de l'*Airports Council International* (ACI)[53], des représentants de l'*International Air Transport Association* (IATA)[54] ou encore de l'*AeroSpace and Defence Industries Association of Europe* (ASD).[55] Les membres du SSCC ont pour rôle de faire part de leur expérience sur le terrain et des problématiques qui apparaissent afin qu'elles soient prises en compte dans les propositions de règlement de la Commission[56].

Ce comité permet donc à l'ensemble des acteurs de l'industrie du transport aérien de participer à l'élaboration des règles en matière de sécurité aérienne, mettant ainsi en exergue la volonté de coopération de l'agence avec toutes les parties prenantes du secteur. En outre, il est également prévu par le règlement n° 216/2008 une procédure d'échange d'informations au cours de l'application pratique de ces règles.

II. L'échange d'informations prévu par le règlement n° 216/2008

L'article 15 du règlement (CE) n° 216/2008 prévoit que « *La Commission, l'Agence et les autorités aéronautiques nationales se communiquent toute information dont elles disposent dans le cadre de l'application du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre. Les entités chargées d'enquêter sur les accidents et incidents dans l'aviation civile, ou de les analyser, sont habilitées à avoir accès à ces informations*. » Cet échange d'informations est prévu dans le cadre des enquêtes pour accidents ou incidents dans le but de faire remonter toutes les informations

[52] Decision n° 2014/011/R of the Executive Director of the Agency of 26th February 2014 on the composition of the Safety Standards Consultative Committee.
[53] Conseil International des Aéroports qui regroupe les aéroports internationaux.
[54] Association du transport aérien international regroupant la majorité des compagnies aériennes mondiales.
[55] Association des industries aérospatiales et de défense de l'Europe dont font partie Airbus, Dassault, Safran ou encore Thalès.
[56] SSCC and Sub-SSCC Rule of Procedure, 24/03/2014.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

nécessaires auprès de l'agence. Ce processus de retour d'information contribue à améliorer la gestion de la sécurité aérienne en Europe.

Afin de faciliter le « *signalement spontané des évènements aériens* »[57] - évènement étant entendu comme un incident grave ou un accident - il ne faut pas que la personne qui signale l'évènement soit sanctionnée en conséquence. L'article 16 du règlement (CE) n° 216/2008 prévoit en ce sens que les Etats membres doivent s'assurer que « *les employés qui fournissent des informations en application du présent règlement […] ne subissent aucun préjudice de la part de leur employeur*. » De plus, ce même article prévoit que la source de l'information est protégée lorsqu'une personne physique l'a fournie volontairement et ce dans le même objectif de favoriser l'échange d'informations volontaire.

Le règlement (UE) n° 748/2012[58] prévoit à son Annexe 1[59] que les constructeurs (qu'il s'agisse des organismes de conception ou de production) et les organismes de maintenance doivent mettre en place un système pour « *recueillir, examiner et analyser* » les rapports relatifs aux pannes, mauvais fonctionnement, défauts ou tout autre évènement « *susceptible d'avoir des effets préjudiciables* » sur la sécurité du produit en cause. L'organisme ayant constaté une panne, un mauvais fonctionnement ou un défaut doit en rendre compte à l'AESA dans les 72h suivant l'identification de la condition pouvant compromettre la sécurité, sauf circonstances exceptionnelles.

En 2010, l'OACI a proposé le développement d'une nouvelle annexe à la Convention de Chicago, relative à la gestion de la sécurité. L'annexe 19 a été adoptée par le Conseil de l'OACI le 25 février 2013.[60] Elle contient des dispositions essentielles applicables aux fonctions de gestion de la sécurité de l'exploitation des aéronefs et décrit notamment le Système de Gestion de la Sécurité (SGS) devant être mis en place. La DGAC définit un SGS comme « *une approche systémique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires*. » Cette annexe n'étant pas directement

[57] Considérant (24) du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile.
[58] Sera développé dans le Titre 2.
[59] Annexe 1, Section A, article 21.A.3A
[60] Pour information, il s'agit de la première annexe ajoutée à la Convention de Chicago en 30 ans.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

applicable dans les Etats membres, la Commission européenne l'a transposée en droit communautaire par un règlement (UE) n° 139/2014 du 12 février 2014 complété par un document AESA établissant les moyens acceptables de mise en conformité.[61] Si les dispositions de l'annexe 19 et du règlement sont prévues pour les exploitants d'aérodromes uniquement, dans la pratique, de nombreuses entreprises du secteur aérien ont mis en place un SGS[62] afin de permettre une meilleure analyse des risques et de favoriser l'échange d'informations entre tous les acteurs.

Cet échange d'informations est très important pour l'agence car il favorise l'amélioration continue de la règlementation en matière de sécurité aérienne. Mais pour s'assurer du maintien d'un niveau de sécurité élevé dans toute la communauté, l'agence doit également s'assurer que les mesures prévues par le règlement n° 216/2008 sont bien respectées.

Section 2 : Le contrôle de l'application de la règlementation par l'AESA

L'article 10 du règlement (CE) n° 216/2008 indique que « les Etats membres, la Commission et l'Agence coopèrent pour faire en sorte que tout produit, personne ou organisme soumis au présent règlement soit conforme à ses dispositions ainsi qu'à ses règles de mise en œuvre. » Afin de s'assurer de cette conformité, l'agence peut procéder à des inspections donnant lieu à des sanctions en cas de non-respect de la règlementation.

I. Les inspections

Il est prévu à l'article 24 du règlement (CE) n° 216/2008 un contrôle de l'application des règles par l'Agence qui peut à ce titre effectuer des « *inspections de normalisation*. » Elle peut pour cela réaliser des enquêtes dans les entreprises et ainsi évaluer l'incidence de l'application du règlement. Ces inspections sont la plupart du temps planifiées et les organismes inspectés sont alors tenus informés[63] mais il peut

[61] ED Decision 2014/012/R – EASA.
[62] C'est notamment le cas d'Airbus Helicopters.
[63] Une phase préparatoire est prévue par le règlement (CE) n° 736/2006 avant la visite de l'inspecteur.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

arriver que l'agence procède à des inspections *ad hoc* lorsqu'elle l'estime nécessaire pour des raisons de sécurité.

L'article 54 précise que l'Agence mandate des fonctionnaires pour mener ces enquêtes. Ces derniers sont habilités à *« examiner les dossiers, données, procédures et tout autre document pertinent concernant la mise en place de niveaux de sécurité aérienne conformes au présent règlement* » ainsi qu'à demander oralement des explications aux personnes inspectées. Ils sont également autorisés à entrer dans tout local ou moyen de transport concernés par l'inspection.

La procédure d'inspection est décrite en détails dans le règlement (CE) n° 736/2006 de la Commission du 16 mai 2006 relatif aux méthodes de travail de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'exécution d'inspections de normalisation. Au terme de l'inspection, l'agence rend un rapport indiquant la conformité ou non de l'organisme inspecté aux exigences de sécurité du règlement (CE) n° 216/2008.

II. Sanctions

Si l'inspection n'a pas été satisfaisante, l'organisme en cause doit s'engager à prendre des mesures correctrices. L'agence s'assurera, par une seconde inspection, que ces mesures ont bien été mises en œuvre.

La possibilité d'infliger des amendes ou des astreintes est prévue à l'article 25 du règlement (CE) n° 216/2008. En effet, les personnes ou entreprises auxquelles l'agence a délivré un certificat qui ont enfreint « *intentionnellement ou par négligence* » les dispositions du règlement peuvent se voir infliger une amende. Des astreintes peuvent aussi être infligées aux personnes ou entreprises qui ne sont pas en conformité avec la règlementation applicable. Il est précisé que ces sanctions sont « *dissuasives et proportionnées à la gravite de l'affaire et à la capacité financière du titulaire du certificat concerné* »[64]. Il est surtout tenu compte de « *l'ampleur du risque encouru pour la sécurité* ».

[64] Le montant de l'amende est limité à 4% du chiffre d'affaires annuel et le montant de l'astreinte à 2,5% du revenu quotidien du titulaire du certificat.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Notons qu'en cas de recours, la Cour de justice de l'Union Européenne est compétente. Elle peut supprimer, réduire ou majorer l'amende ou l'astreinte infligée.

En cas d'atteinte à la sécurité ayant conduit à un accident au cours d'un vol, il existe une autre sanction que l'AESA peut infliger : l'interdiction de vol. L'agence y a eu recours suite à l'accident du Super Puma en Norvège en avril 2016[65]. Le 3 mai 2016, par une *Emergency Airworthiness Directive*[66], l'AESA a interdit de vol toute la flotte d'hélicoptères EC225 du groupe Airbus Helicopters[67]. Cette mesure permet d'immobiliser un type d'aéronefs déterminé le temps de mener l'enquête afin d'éviter qu'un autre accident ne se produise. Dans le cas présent, l'enquête s'est d'abord concentrée sur la possibilité d'une défaillance technique due à une mauvaise conception, production ou maintenance de l'appareil. Lorsqu'une consigne de navigabilité est délivrée par l'agence, le titulaire du certificat de type de l'aéronef (garantissant la navigabilité de l'appareil) doit proposer une action corrective et se soumettre aux inspections exigées. Ce système permet de minimiser les risques pour la sécurité au cours de l'utilisation des aéronefs. Un autre processus permet de les minimiser en amont : le processus de certification de navigabilité, auquel il conviendra de s'intéresser dans un Titre 2.

[65] Accident survenu le 29 avril 2016 au large des côtes norvégiennes dû au détachement du rotor principal du reste de l'appareil et causant le crash de l'hélicoptère.
[66] Consigne de navigabilité d'urgence.
[67] Cette interdiction de vol a été levée le 7 octobre 2016.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Titre 2 : La certification de la navigabilité : la responsabilité de tous les acteurs

S'agissant de la procédure de certification de la navigabilité des aéronefs, il est parfois difficile d'identifier, dans le système européen qui vient d'être décrit, à quelle autorité se référer : nationale ou européenne ? Les deux ont, semble-t-il, des missions communes. Afin de tenter d'y voir plus clair, il conviendra d'analyser tout d'abord la répartition des compétences et des responsabilités en matière de sécurité aérienne au sein de l'Union (Chapitre 1) puis d'étudier la procédure de certification de la navigabilité (Chapitre 2).

Chapitre 1 : La répartition des compétences et des responsabilités en matière de sécurité aérienne au sein de l'Union

Un certain flou semble planer sur la question de la répartition des responsabilités entre l'AESA, les institutions européennes et les autorités nationales. Afin d'y voir plus clair, il semble judicieux de revenir tout d'abord sur le fonctionnement de l'agence au sein de l'Union européenne (Section 1) puis d'analyser la répartition exacte des compétences entre l'AESA et les autorités nationales (Section 2).

Section 1 : Le fonctionnement de l'agence au sein de l'Union : l'absence de pouvoir règlementaire

Selon le considérant (12) du règlement (CE) n° 216/2008, « *il est nécessaire et approprié que l'Agence soit un organisme de la Communauté dotée de la personnalité juridique et exerçant les pouvoirs d'exécution qui lui sont confiés par le présent règlement.* » Pour ce faire, l'AESA est un organe indépendant sur le plan technique qui dispose d'une autonomie juridique, administrative et financière lui

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

permettant d'assumer les tâches qui lui sont confiées par le règlement. Cependant, elle ne dispose pas d'un pouvoir règlementaire.

En effet, selon la communication de la Commission européenne sur les agences européennes du 11 mars 2008 « *L'ordre juridique communautaire actuel impose des limites claires et strictes au pouvoir autonome des agences de régulation. Elles ne sont pas habilitées à adopter des mesures règlementaires de portée générale. Leurs compétences se limitent à l'adoption de décisions individuelles dans des domaines spécifiques requérant une expertise technique déterminée […].* » L'AESA a pour rôle de légitimer les décisions prises par la Commission en lui fournissant son expertise technique en matière aéronautique[68]. Elle ne peut pas, en tant que telle, édicter des règlements mais émet seulement des avis sur les projets de règlement rendus par la Commission.

Cette fonction est précisée à l'article 19 du règlement n° 216/2008 qui ajoute que l'agence élabore des « *spécifications de certification, y compris des codes de navigabilité et des moyens acceptables de mise en conformité, et des documents d'orientation à utiliser lors du processus de certification* ». Ces documents « *ne sont que des indications techniques devant servir de guide pour la démonstration de la navigabilité des aéronefs, pièces et produits dans le processus de certification* » [69] et ne sont donc pas contraignants. Néanmoins, il faut noter que l'agence est chargée[70] d'établir la base de certification de type, c'est-à-dire les conditions à remplir pour que les produits, pièces et équipements obtiennent un certificat de type, délivré par l'agence. Les spécifications techniques, codes de navigabilité et moyens acceptables de mise en conformité élaborés par l'agence sont repris dans cette base de certification de type. S'ils n'ont pas de pouvoir contraignant en tant que tels, les industriels sont tout de même forcés de respecter les exigences établies dans ces

[68] Communication de la Commission européenne du 11 mars 2008 : « *En ce qui concerne les agences jouant un rôle dans la préparation ou la prise de décisions, l'un des objectifs a consisté à renforcer la crédibilité et l'autorité de ces décisions, les agences contribuant à démontrer qu'elles sont prises pour des raisons techniques ou scientifiques*. »

[69] « La coopération de l'agence européenne de la sécurité aérienne, des Etats membres et des industriels au sein du système européen de la sécurité aérienne » Vincent Correia – Cahiers de droit européen, 2011.

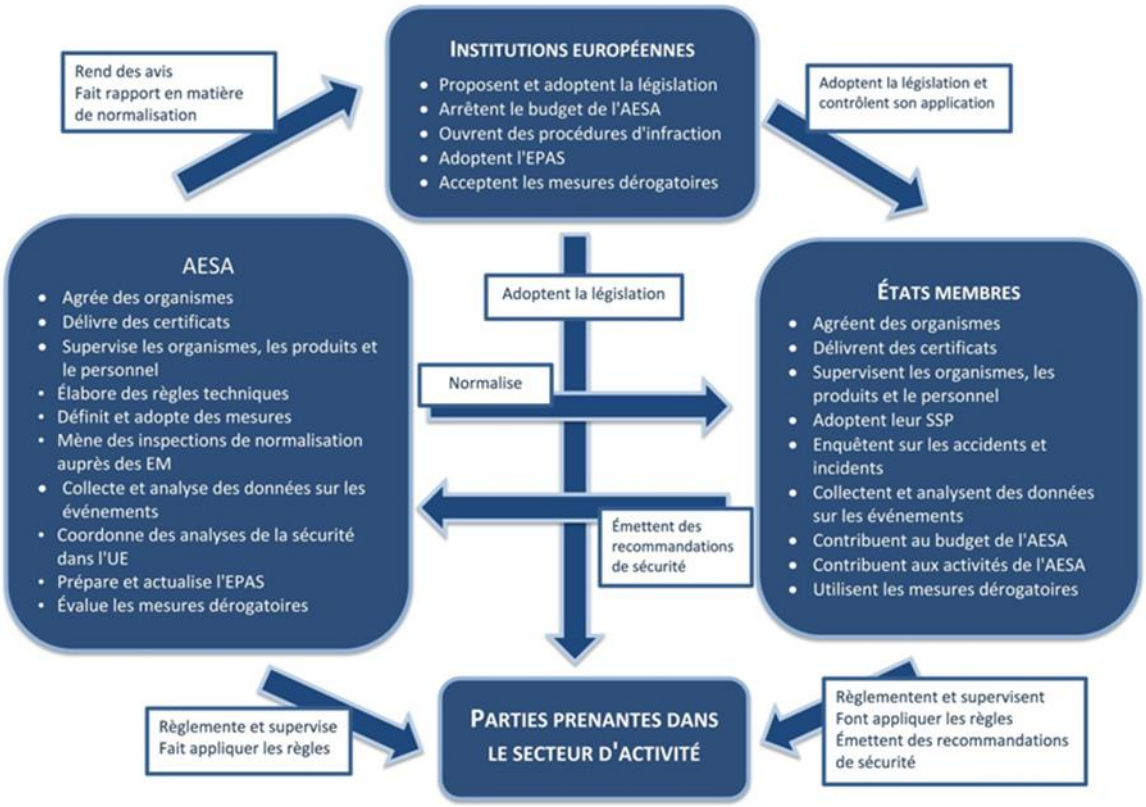
[70] Article 20 du règlement (CE) n° 216/2008.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

documents sous peine de se voir refuser l'accord d'un certificat de type. *De facto*, certains estiment que l'agence dispose d'un pouvoir « *quasi-règlementaire* ».[71]

L'article 17 2) b) du règlement rappelle que l'agence « *assiste la Commission en préparant les mesures à prendre pour la mise en œuvre du présent règlement. S'il s'agit de prescriptions techniques, et notamment de règles liées à la construction, à la conception ou à des aspects opérationnels, la Commission ne peut pas modifier leur contenu sans coordination préalable avec l'Agence.* » L'agence a donc un rôle de poids auprès de la Commission, les deux instances travaillant main dans la main. Mais les choses se compliquent lorsqu'il s'agit d'analyser la répartition des compétences entre l'agence et les autorités nationales chargées de l'aviation civile.

Afin de mieux comprendre les rapports de force existants entre l'AESA, les Etats membres et les institutions européennes, un schéma sera peut-être plus parlant :



72

[71] « La coopération de l'agence européenne de la sécurité aérienne, des Etats membres et des industriels au sein du système européen de la sécurité aérienne » Vincent Correia – Cahiers de droit européen, 2011.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Il ressort de ce schéma que l'AESA et les Etats membres paraissent avoir de nombreuses missions communes ce qui rend difficile, en pratique, l'identification de l'autorité responsable. En réalité, chaque autorité a la charge de compétences bien définies.

Section 2 : La répartition des compétences

On pourrait résumer la répartition des compétences dans le système AESA comme suit : l'autorité nationale est l'autorité de principe, l'AESA est l'exception. En effet, il est explicitement indiqué au considérant (13) de l'introduction du règlement (CE) n° 216/2008 que « *la responsabilité de la mise en œuvre du droit communautaire incombe au premier chef aux Etats membres*. » Les tâches de certification découlant de la mise en œuvre du règlement, elles sont exécutées au niveau national.

Cependant, l'agence est habilitée à exécuter ces tâches de certification dans certains cas précis. L'article 20 du règlement (CE) n° 216/2008 prévoit en effet qu'« *en ce qui concerne les produits, les pièces et les équipements […], l'Agence exécute pour le compte des Etats membres les fonctions et les tâches qui sont celles de l'Etat de conception, de fabrication ou d'immatriculation lorsqu'elles se rapportent à l'agrément de la conception*. » Ainsi, l'AESA a pour responsabilité la certification de type des produits, pièces et équipements et la délivrance des agréments des organismes de conception.[73]

Les autres types de certification et agréments sont délivrés par les autorités nationales de chaque Etat, sauf dérogation ou lorsqu'il s'agit d'un agrément délivré à un pays tiers.

S'agissant de la certification en matière de navigabilité, domaine auquel on s'intéresse plus particulièrement ici, le tableau suivant résume la répartition des compétences :

[72] eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/ ?uri=CELEX%3A52015DC0599
[73] Le sujet de la certification et des agréments sera développé dans le Chapitre 2 du présent titre.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Domaine de compétence	Etats membres	AESA
Navigabilité et environnement	Certification (individuelle) de navigabilité des aéronefs	Certification de type des aéronefs, moteurs et hélices
	Certification acoustique des aéronefs	Certification des pièces et équipements
		Agrément des organismes de conception
	Agrément des organismes de production	Agrément des organismes de production de pays tiers Agrément des organismes de production établis dans un Etat membre à la demande d'un Etat membre
	Agrément des organismes de maintenance	Agrément des organismes de maintenance de pays tiers
	Agrément des organismes de gestion du maintien de la navigabilité	Agrément des organismes de gestion du maintien de la navigabilité de pays tiers
	Octroi de licences aux personnels de certification	
	Agrément des organismes de formation pour les personnels de certification	Agrément des organismes de formation de pays tiers pour les personnels de certification

(Pour le tableau entier : voir Annexe 1)[74]

En dehors des compétences énumérées ci-dessus, il faut noter que les Etats membres restent compétents, entre autres, pour la navigabilité des aéronefs à

[74] eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/?uri=CELEX%3A52015DC0599

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

caractère historique, la navigabilité des autogires monoplaces, des planeurs, des aéronefs sans pilote de moins de 150kg[75] et, bien entendu, des aéronefs militaires.

Cette répartition des compétences peut surprendre, étant donné que la majeure partie de la législation en matière de sécurité aérienne est adoptée au niveau européen et que le but de la création d'un socle de règles communes et d'une agence européenne était la simplification des procédures. Or les autorités nationales restent en charge de la plupart des tâches de certification. Si le but d'uniformisation des normes en matière de sécurité aérienne au sein de la communauté européenne a été atteint - puisque le règlement (CE) n° 216/2008 et son règlement complémentaire (CE) n° 748/2012 sont les règlements de base et donc la référence règlementaire pour tous les Etats membres - il reste encore du chemin à parcourir avant de parvenir à une réelle simplification des procédures administratives. Cette complexité se retrouve dans les processus de certification des aéronefs au sein de l'Union.

Chapitre 2 : La certification de la navigabilité aérienne : le fruit de la coopération de tous les acteurs de la chaîne

Selon le dictionnaire Larousse, la certification est « *l'attestation par les responsables de l'aviation civile internationale de la conformité des caractéristiques d'un appareil aux normes en vigueur.* » L'OACI, autorité responsable de l'aviation civile internationale, a prévu en Annexe 8 de la Convention de Chicago la règlementation relative à la navigabilité des aéronefs. La navigabilité est définie par le Ministère de la Défense comme « *l'aptitude d'un aéronef (quel que soit le type : avion, hélicoptère, planeur, drone, etc.) à effectuer sa mission dans des conditions acceptables de sécurité vis-à-vis des passagers et de l'équipage, des populations survolées et des autres usagers de l'espace aérien.* » En Europe, c'est le règlement (CE) n° 1702/2003 du 24 septembre 2003 qui a établi des règles d'application pour la certification de type et de navigabilité des aéronefs et produits, pièces et équipements associés. Ce règlement a été modifié à plusieurs reprises, la version en

[75] La liste complète se trouve en Annexe II du règlement (CE) n° 216/2008.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

vigueur étant celle du 3 août 2012 : le règlement (UE) n° 748/2012[76] qui comporte en Annexe 1 les règles de mise en œuvre pour la certification de navigabilité appelées « PART 21 ». Cette terminologie n'est pas sans rappeler les « *part* » qui sont les règlementations établies par la FAA en matière de sécurité aérienne. On retrouve ici encore cette volonté d'uniformisation, même au niveau international, en termes de sécurité.

Le considérant (3) du règlement (UE) n° 748/2012 indique qu' « *il est nécessaire d'établir des exigences techniques et des procédures administratives* ***communes*** *pour assurer la* ***compatibilité*** *en matière de navigabilité et d'environnement des produits aéronautiques, pièces et équipements* […]. » Ceci s'inscrit dans la lignée de la stratégie de coopération mise en place au niveau européen dans le secteur aéronautique. Pour que le marché unique fonctionne et que le « ciel unique européen »[77] soit une réalité, il est indispensable que les exigences techniques soient les même pour tous et que les certificats, licences et autres actes administratifs nécessaires à la délivrance et au fonctionnement des aéronefs soient reconnus dans toute l'Europe.

S'agissant des produits, pièces et équipements, l'article 2 du règlement (UE) n° 748/2012 précise qu'ils doivent faire l'objet d'une certification dont la procédure est détaillée à l'Annexe 1 du règlement, aussi appelée « Partie 21 » ou plus communément « Part 21 ».

Rappelons tout d'abord que, comme il a été indiqué dans le chapitre précédent, l'autorité compétente pour délivrer les certificats de type des produits, pièces et équipements est l'AESA (Section 1). Concernant les certificats de navigabilité des produits, pièces et équipements (Section 2), c'est l'autorité nationale de l'Etat membre dans lequel se trouve l'organisme délivrant le produit, la pièce ou l'équipement qui est compétente (soit en France, la DGAC). L'AESA n'est compétente que si l'Etat membre en fait la demande ou si l'organisme délivrant le produit, la pièce ou l'équipement se situe dans un Etat non-membre.

[76] Modifié partiellement par le règlement (UE) n° 69/2014 de la commission du 27 janvier 2014.
[77] Initiative lancée en 1999 visant à accroitre l'efficacité de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne en réduisant la fragmentation de l'espace aérien européen. (www.europarl.europa.eu/atyourservice/fr/dispalyFtu.html?ftuld=FTU_5.6.9.html)

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Section 1 : Les certificats de type

La procédure de délivrance des certificats de type est prévue à la sous-partie B de la Part 21.

Le certificat de type est défini dans l'Annexe 8 de la Convention de Chicago comme un « *document délivré par un Etat contractant pour définir la conception d'un type d'aéronef et pour certifier que cette conception est conforme au règlement applicable de navigabilité de cet Etat.* » Il s'agit d'un document administratif nécessaire à la mise sur le marché d'un type d'appareil : par exemple, l'Airbus A380-800. Il ne faudra pas obtenir ce certificat de type pour tous les modèles d'Airbus A380-800 mis sur le marché ; c'est en quelque sorte la conception qui est certifiée. L'avion « type » A380-800 est certifié une seule fois puisque la fabrication de tous les exemplaires suivants d'A380-800 respectera toujours la même « notice de montage ».

Depuis 2003, c'est donc l'AESA qui est responsable de la certification de type des aéronefs au sein de l'Union (et pour certains pays non-membres de l'UE mais membres de l'AESA). La demande de certificat de type doit donc être faite auprès de l'AESA et accompagnée d'un plan de l'aéronef, du moteur ou de l'hélice ainsi que des caractéristiques opérationnelles et limites d'utilisation proposées. La demande de certification de type pour les avions ou hélicoptères de grande capacité a une durée de validité de cinq ans. Toute autre demande a une durée de validité de trois ans, « *sauf si le postulant démontre, à la date de sa demande, que la conception, le développement et les essais de son produit nécessitent plus de temps*. » [78] A titre d'exemple, la certification de l'A350 a duré 7 ans.[79]

La certification de type se déroule en quatre étapes :

1. Le constructeur présente à l'AESA son projet quand il considère qu'il a atteint un degré suffisant de maturité. Comme il a été dit précédemment[80], l'agence

[78] Article 21.A.17, Part 21
[79] www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/4-1_CERTIFICATION-_Du_developpement_au_suivi_de_navigabilite.pdf
[80] Partie 1, Titre 2, Chapitre 1, Section 1

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

doit alors fournir des codes de navigabilité[81] servant de guide à la démonstration de la conformité des produits, pièces et équipements aux exigences essentielles de l'Annexe 1 du règlement (CE) n° 216/2008[82]. L'agence doit également établir des spécifications techniques détaillées si le produit présente des caractéristiques de conception nouvelles ou inhabituelles[83]. Ces codes de navigabilité et spécifications techniques constituent la base de certification de type.

2. L'AESA et le constructeur établissent ensemble les moyens de parvenir à démontrer la conformité du produit avec la base de certification de type ainsi qu'avec les exigences de protection de l'environnement en vigueur.[84]

3. Le constructeur doit ensuite démontrer que son produit est bien en conformité avec les conditions définies avec l'AESA, concernant notamment la structure de l'appareil, le moteur (si on prend l'exemple de la certification de type d'un avion), les systèmes de contrôle ou encore les systèmes électriques. Pour cela, le constructeur doit se soumettre à des inspections et réaliser tous les essais au sol et en vol que l'agence estime nécessaires. Cette étape est la plus longue du processus de certification de type.

4. Enfin, si les exigences techniques sont satisfaites, l'AESA délivre le certificat de type au constructeur. Ce certificat est validé en parallèle par les autorités étrangères (la FAA pour les Etats-Unis et la TCCA[85] pour le Canada) pour que l'appareil puisse opérer des vols dans leur espace aérien. De la même manière, l'AESA valide les certificats de type émis par la FAA pour les modèles d'avions américains et ceux émis par la TCCA pour les modèles canadiens, conformément aux accords bilatéraux relatifs à la sécurité aérienne existants avec ces pays.[86]

Le certificat de type est délivré pour une durée illimitée et il reste valide sous réserve que le titulaire continue de se conformer à la Part 21 et que « *le certificat ne*

[81] Article 21.A.16A, Part 21
[82] Annexe intitulée « Exigences essentielles en matière de navigabilité visées à l'article 5 ».
[83] Article 21.A.16B, Part 21
[84] Article 21.A.21, Part 21
[85] Transport Canada Civil Aviation : autorité responsable de l'aviation civile au Canada.
[86] Le 16 septembre 2015, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) pour le Brésil, la FAA, la TCCA et l'AESA ont signé une charte établissant la *Certification Management Team* (CMT) ou Equipe de Gestion de la Certification afin de collaborer ensemble sur le développement de politiques communes en matière de certification.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

fasse pas l'objet d'une renonciation ou d'un retrait dans le cadre des procédures administratives applicables par l'agence. »

Le processus de délivrance du certificat de type reflète bien la coopération qui existe entre l'AESA et les industriels mais aussi entre l'AESA et les autorités responsables de l'aviation civile étrangère.

Une fois le certificat de type délivré, pour que l'aéronef puisse entrer en service, il doit obtenir un certificat de navigabilité.

Section 2 : Les certificats de navigabilité

La règlementation relative à la délivrance des certificats de navigabilité est prévue à la sous-partie H de la Part 21.

L'article 21.A.173 rappelle que le certificat de navigabilité ne peut être délivré que pour un aéronef ayant déjà obtenu un certificat de type.

L'article 21.A.172 indique que « *toute personne physique ou morale au nom de laquelle un aéronef est immatriculé ou sera immatriculé dans un Etat membre peut demander un certificat de navigabilité pour cet aéronef.* » Le certificat de navigabilité est donc délivré par les autorités nationales de l'Etat d'immatriculation de l'appareil. Pour un appareil immatriculé en France, il sera délivré par la DGAC. Pour rappel, selon l'article L121-3 du Code de l'aviation civile, « *Un aéronef ne peut être immatriculé en France que s'il appartient :*

- *à une personne physique française ou ressortissante d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ;*
- *ou à une personne morale constituée en conformité avec la législation d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen et ayant son siège statutaire ou son principal établissement sur le territoire de la république française ou d'un Etat membre de la*

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen. »

S'agissant des conditions de délivrance du certificat de navigabilité en France, elles sont prévues à l'article R133-1 du Code de l'aviation civile. Il est indiqué qu'un certificat de navigabilité sera délivré par le ministre chargé de l'aviation civile lorsque le postulant aura démontré la conformité de l'appareil :

- soit à un type d'appareil déjà certifié (ce qui reprend la condition prévue à l'article 21.A.173 de la Part 21),
- soit, lorsque l'aéronef était précédemment en service dans un Etat membre de l'UE ou partie à l'Espace Economique Européen, aux conditions techniques de cet Etat présentant un niveau de sécurité équivalant,
- soit à un aéronef pour lequel il n'était pas exigé de certificat de type à la date de la première immatriculation d'un appareil de ce type.

Ici encore, on peut constater la coopération existante entre les autorités de certification des Etats membres puisque le ministre français peut délivrer un certificat de navigabilité pour un aéronef précédemment en service dans un Etat membre, sans que le propriétaire de l'appareil n'ait à redémontrer qu'il remplit les conditions exigées par l'AESA.

Le certificat de navigabilité est délivré pour une durée illimitée et reste valide tant que les conditions de conformité avec les exigences applicables en termes de maintien de la navigabilité et de la définition type sont remplies, tant que le certificat de type reste valide et tant que l'aéronef reste immatriculé sur le même registre. Si l'aéronef est immatriculé dans un autre Etat membre, le certificat de navigabilité sera délivré sur présentation de l'ancien certificat.

Il est à noter que le certificat de navigabilité doit toujours se trouver à bord de l'aéronef.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Il est possible d'éviter d'avoir à démontrer la conformité de l'appareil aux exigences que l'on vient de voir. C'est le cas pour les aéronefs neufs produits par un constructeur ayant obtenu un agrément d'organisme de production. Le constructeur est alors seulement tenu de remplir le formulaire EASA 52 (*EASA Form* 52). Cet agrément d'organisme de production, aussi appelé POA[87], est obtenu suite à la démonstration par le constructeur de sa conformité aux exigences prévues à la sous-partie G de la Part 21. Cet organisme de production (PO)[88] travaille de pair avec l'organisme de conception (DO)[89] de l'aéronef. La coopération, entre ces deux entités, donne lieu à la mise en place d'accords de coordination, appelés accords DO-PO. Après avoir étudié, dans cette partie, la place de l'AESA dans la communauté européenne ainsi que la coopération existante entre l'AESA et les Etats membres, les autorités responsables de la sécurité aérienne dans ces Etats et les acteurs de l'industrie du secteur aérien, sera à présent étudiée, dans une seconde partie, la coopération existante entre ces acteurs même, et notamment les constructeurs, au regard des accords DO-PO.

[87] *Production Organisation Approval*
[88] *Production Organisation*
[89] *Design Organisation*

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Partie 2 : La coordination des constructeurs aéronautiques européens au travers des accords DO-PO

L'industrie aéronautique européenne est dominée par le groupe Airbus, regroupant des industries françaises, allemandes, espagnoles et britanniques. Dans ce contexte de fabrication plurinationale, le besoin de coordination des systèmes de conception et de production parait évident. En effet, « *Les outils et méthodes, permettant la coordination du processus de production, sont essentiels du fait de la complexité des combinaisons. Par exemple, les problèmes de l'A380 montrent l'importance de ces instruments et surtout leur cohérence à l'intérieur d'Airbus. Les logiciels de conception, de gestion et les méthodes de travail varient au sein des différentes entités d'Airbus. La multiplicité des combinaisons demandées par les clients a rendu difficile la coordination du processus de production et d'assemblage*. »[90] Au cours de l'assemblage de l'A380, les ingénieurs se sont rendus compte que le câblage conçu à Hambourg ne pouvait pas être intégré sur la ligne d'assemblage à Toulouse. Ce problème a démontré une faille dans la coordination entre les entités allemandes et françaises.[91]

La conclusion d'un accord DO-PO a justement pour but d'éviter ces failles dans le système industriel. Question de sémantique tout d'abord : pourquoi parle-t-on d' « accord » ? Un accord est défini comme « un arrangement entre deux ou plusieurs parties pour définir les modalités d'une entente ».[92] Cette définition correspond bien aux accords DO-PO qui organisent l'échange des données et la coordination des procédés entre l'entité qui conçoit un produit ou une pièce et celle qui la fabrique. L'enjeu est donc de rationaliser le système industriel (Titre 1) par la mise en place de tels accords (Titre 2).

[90] J. Ravix et N. Mouchino, « L'évolution de l'industrie aéronautique : les incidences de la production modulaire », La Revue de l'Ires, 2009, n° 62.
[91] Les experts ont imputé ce problème technique au fait qu'Airbus Hambourg n'avait pas installé la dernière version du logiciel de conception en 3D utilisé par Airbus Toulouse.
[92] Dictionnaire Larousse.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Titre 1 : La rationalisation du système industriel par les accords DO-PO

La mise en place des accords DO-PO s'explique par la volonté de rationaliser le système industriel par un cadre juridique. En effet, impossible d'imaginer que l'entreprise qui a conçu l'avion ne communique pas avec l'entreprise qui le fabrique et vice-versa. Il faut nécessairement que les organismes de conception et ceux de production se coordonnent et travaillent de pair (Chapitre 1). C'est cette coordination qui est organisée par les accords DO-PO dont la mise en œuvre est prévue dans la Part 21 (Chapitre 2).

Chapitre 1 : Les organismes de conception et de production

Les accords DO-PO sont des accords de coordination passés entre un organisme de conception et un organisme de production.

La notion d'organisme est définie dans le règlement (CE) n° 2042/2003 comme suit : « *une personne physique, une personne morale ou une partie de personne morale. Un tel organisme peut être établi en plusieurs lieux situés dans ou à l'extérieur du territoire des Etats membres*. » Il peut donc s'agir aussi bien d'une personne physique que morale, mais bien souvent pour les organismes de conception et de production il s'agira d'une entreprise.

Le considérant (4) du règlement (UE) n° 748/2012 indique que « *les organismes chargés de la conception et de la production des produits, pièces et équipements devraient se conformer à certaines exigences techniques afin de démontrer qu'ils ont les capacités et les moyens de s'acquitter de leurs obligations et prérogatives associées*. » La démonstration de la conformité à ces exigences techniques est constituée par la délivrance d'un agrément dit agrément d'organisme de conception (Section 1) ou agrément d'organisme de production (Section 2).

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Section 1 : Les agréments d'organisme de conception : DOA[93]

Conformément à l'article 8 du règlement (UE) n° 748/2012, les organismes en charge de la conception des produits, pièces et équipements (ou des modifications ou réparations à apporter à ces derniers) doivent démontrer leurs capacités conformément à la Part 21. Détenir un agrément permet à l'organisme de conception de ne pas avoir à prouver sa conformité aux exigences en matière de navigabilité et de protection de l'environnement à chaque demande de certificat de type.

I. Les organismes de conception (DO)

La règlementation relative aux organismes de conception est prévue à la sous-partie J de la Part 21. Toute personne physique ou morale est admissible comme postulant à un agrément d'organisme de conception. La demande d'agrément doit être faite conformément au formulaire fourni par l'AESA (formulaire FO.DOA.00080 ; voir Annexe 2).

Pour obtenir l'agrément d'organisme de conception, l'organisme doit démontrer sa conformité aux exigences applicables dans la sous-partie J et prouver qu'il a l'organisation, les compétences et les ressources nécessaires à l'obtention de l'agrément.

Il faut entre autre que le DO établisse un « *système d'assurance conception pour la maîtrise et la surveillance de la conception et des modifications de conception des produits, pièces et équipements couverts par la demande*. »[94] Ce système doit permettre à l'organisme de garantir que la conception des produits, pièces et équipements respecte la base de certification de type et les exigences de protection de l'environnement applicables. Pour rappel, la base de certification de type est constituée par les codes de navigabilité et les spécifications techniques déterminés par l'AESA conjointement avec le constructeur demandant le certificat de type. L'article 21.A.14 de la Part 21 précise que « *Tout organisme postulant pour un certificat de type […] doit démontrer sa capacité en détenant un agrément*

[93] *Design Organisation Approval*.
[94] Article 21.A.239 a), Part 21.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

d'organisme de conception. » C'est donc l'organisme de conception qui détient le certificat de type de l'appareil qu'il conçoit.

Ce système d'assurance doit également permettre au DO de s'assurer que les responsabilités qu'il a en vertu de l'agrément de conception sont correctement assumées. Il doit aussi inclure une « *fonction indépendante de vérification des démonstrations de conformité sur la base desquelles l'organisme soumet à l'Agence les attestations de conformité et la documentation associée*. »[95]

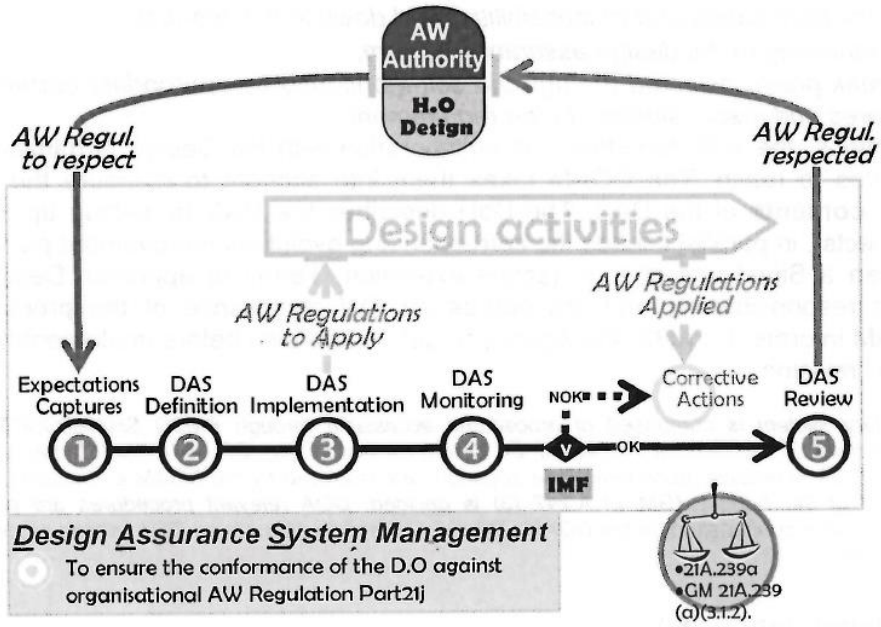
Enfin, « *l'organisme de conception doit préciser, au moyen de méthodes faisant l'objet de procédures écrites la manière dont le système d'assurance conception détermine l'acceptabilité des pièces ou équipements conçus par des partenaires ou des sous-traitants, et des tâches effectuées par ceux-ci.* »[96]

Pour simplifier, ce système d'assurance conception a pour but de permettre au responsable du DO de vérifier que la « chaîne » de conception est correctement suivie, c'est-à-dire que la conception respecte tous les critères établis par la règlementation, notamment avec l'AESA. L'organisme de conception doit être en mesure de fournir à l'agence des attestations confirmant le respect de ces critères et il doit prouver que les activités de conception qu'il sous-traite sont également réalisées en conformité avec ces critères.

Afin de mieux appréhender la mise en place d'un tel système d'assurance conception dans la pratique, voici ci-dessous le schéma de gestion de ce système chez Airbus Helicopters :

[95] Article 21.A.239 b), Part 21.
[96] Article 21.A.239 c), Part 21.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).



Design Assurance System : Système d'assurance conception

(1) Le responsable de l'organisme de conception, le responsable de la navigabilité, le responsable de la certification et le responsable des agréments d'organisme de conception déterminent toutes les exigences à respecter, tant dans la règlementation nationale qu'internationale, notamment au travers des échanges qu'ils ont avec l'AESA.

(2) Le département en charge de la navigabilité en collaboration avec le département en charge de la conception définit les objectifs à atteindre et leurs impacts sur le système d'assurance conception.

(3) Les responsables de l'agrément d'organisme de conception se chargent d'implémenter le système d'assurance conception conformément aux exigences et objectifs déterminés.

(4) Des audits sont réalisés afin de vérifier le bon fonctionnement du système mis en place.

(5) Des rapports sont établis et remis à l'AESA sur l'efficacité du système et les problèmes rencontrés.

Afin d'obtenir l'agrément d'organisme de conception, le DO doit fournir à l'agence un manuel (appelé *DOA Handbook*) qui contient une description de

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

l'organisme, notamment son organisation interne, des procédures applicables et des produits que l'organisme souhaite concevoir. Si l'organisme prévoit de sous-traiter en partie la conception du produit, le manuel doit indiquer les descriptions et informations relatives aux activités de conception et à l'organisation de ces sous-traitants.[97] Ce manuel doit être utilisé comme document de travail de base au sein de l'organisme et ce dernier doit s'en assurer. Si des changements ont lieu, notamment de nom des personnes citées dans le manuel, ce dernier doit être mis à jour. Chaque copie à jour du manuel doit être transmise à l'AESA.

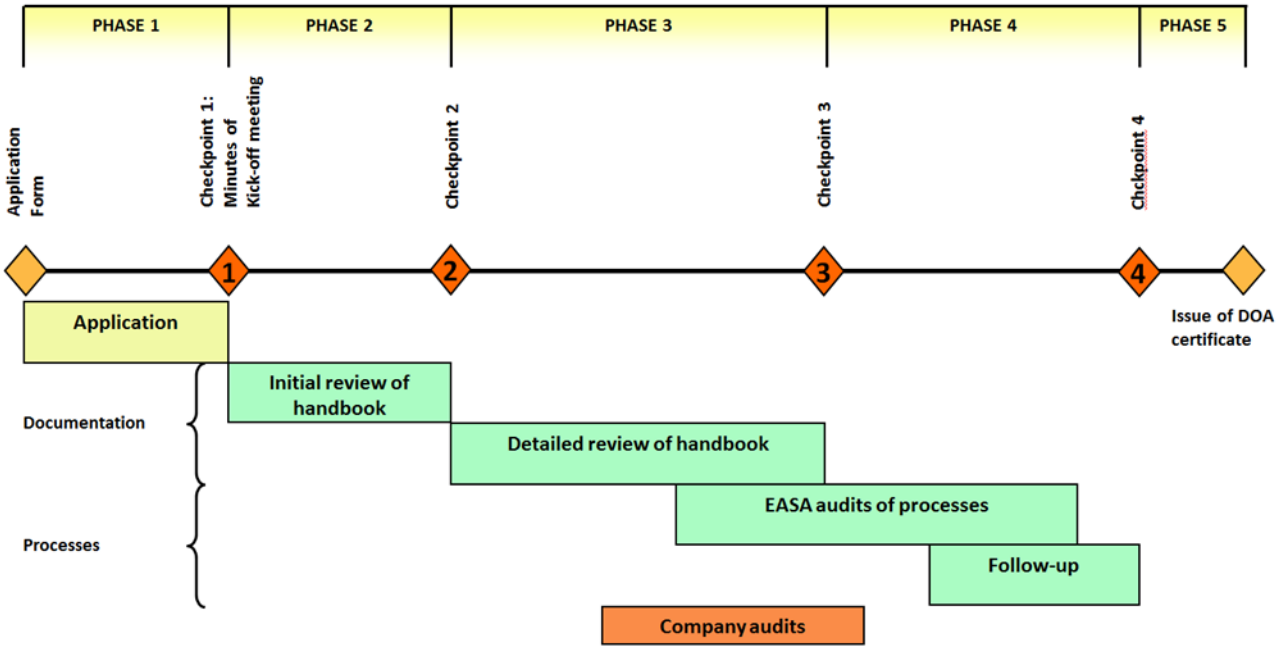
Il faut également que l'organisme de conception fournisse à l'agence les justificatifs de compétence et de qualification des personnes responsables des prises de décisions relatives à la navigabilité et à la protection de l'environnement afin de s'assurer qu'un niveau de sécurité élevé sera maintenu. En effet, selon l'article 21.A.245 de la Part 21, l'organisme de conception doit démontrer que « *le personnel de chaque département technique est suffisamment nombreux et expérimenté, qu'il a reçu l'autorité appropriée pour s'acquitter de ses responsabilités, et que celles-ci, ainsi que les bureaux, installations et équipements disponibles permettent au personnel d'atteindre les objectifs de navigabilité et de protection de l'environnement afférents au produit.* » Tous les départements concernés par les questions de navigabilité et de protection de l'environnement doivent coopérer afin d'assurer une « *coordination complète et efficace* ».

L'AESA procède en dernier lieu à une évaluation de l'organisme de conception par des audits, y compris des chez les sous-traitants, afin de déterminer la conformité ou non aux exigences que l'on vient de voir. Si toutes les conditions sont remplies, alors l'agence délivrera l'agrément. Ce dernier doit identifier « *les types du travail de conception, les catégories des produits, pièces et équipements pour lesquels l'organisme de conception détient un agrément d'organisme de conception, et les fonctions et tâches que l'organisme est agréé à effectuer […]*. »

[97] Article 21.A.243, Part 21.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Le processus de demande d'agrément d'organisme de conception (DOA) est résumé dans le schéma ci-dessous :



Application : demande d'agrément

Initial review of handbook : premier examen du manuel d'organisme de conception

Detailed review of handbook : examen détaillé du manuel

EASA audits of processes : évaluation des processus par l'AESA

Follow-up : suivi continu

L'agrément est délivré pour une durée illimitée et reste valide tant que l'organisme de conception reste en conformité avec les exigences de la règlementation AESA (voir un exemple de certificat d'agrément en Annexe 3). En cas de constatations de non-conformité, l'agrément peut être suspendu ou retiré partiellement ou totalement selon le niveau de gravité de la non-conformité. Il peut aussi être invalidé si le titulaire de l'agrément ou un de ses sous-traitants empêche l'agence de procéder aux investigations ou s'il est prouvé que le système d'assurance

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

conception « *ne peut maintenir un contrôle et une supervision satisfaisants de la conception des produits ou des modifications conformément aux termes de l'agrément*. »[98]

Une fois détenteur de l'agrément (voir Annexe 3 pour un exemple de certificat d'agrément), l'organisme de conception dispose de prérogatives.

II. Les prérogatives des organismes de conception approuvés

Les prérogatives de l'organisme de conception détenteur d'un agrément sont prévues à l'article 21.A.263 de la Part 21. Du fait de la détention de cet agrément, l'AESA accepte « *sans autre vérification, les attestations de conformité soumises par le postulant* » afin d'obtenir : l'approbation des conditions de vol requises pour une autorisation de vol, un certificat de type, l'approbation d'une modification majeure apportée à la définition de type, un certificat de type supplémentaire ou un agrément de conception d'une réparation majeure.

L'organisme de conception titulaire d'un agrément a le droit « *dans le cadre des termes de son agrément et conformément aux procédures du système d'assurance conception* » de classer les modifications de définition de type - dans le cadre du certificat de type de l'aéronef - ainsi que les réparations, comme « majeures » ou « mineures » et d'approuver les modifications et les réparations mineures seulement.

Il peut aussi délivrer des informations ou des instructions contenant la déclaration suivante : « Le contenu technique de ce document est approuvé sous l'autorité du DOA réf. AESA.21J.[XXXX]. ».

Il peut approuver les révisions mineures du manuel de vol de l'aéronef et les publier à condition d'indiquer la déclaration suivante « La révision n° [YY] au manuel de vol aéronef (ou son supplément) réf. [ZZ] est approuvée sous l'autorité du DOA réf. AESA.21J.[XXXX]. »

[98] Article 21.A.259, Part 21.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

L'organisme de conception agréé peut approuver la conception des réparations majeures apportées à des produits pour lesquels il détient le certificat de type.

Il peut aussi approuver les conditions dans lesquelles une autorisation de vol est délivrée. En effet, selon l'article 21.A.710 de la Part 21, « *lorsque l'approbation de vol est liée à la sécurité sur le plan de la conception, les conditions de vol sont approuvées par l'Agence ou par un organisme de conception dûment agréé*. »

Enfin, il peut délivrer une autorisation de vol pour un aéronef « *qu'il a conçu ou modifié ou pour lequel il a approuvé […] les conditions selon lesquelles une autorisation de vol peut être délivrée, et lorsque l'organisme de conception contrôle lui-même, en vertu de son agrément d'organisme de conception, la configuration de l'aéronef et atteste la conformité avec les conditions de conception approuvées pour le vol*. » Cette prérogative est très importante en pratique notamment lorsque, par exemple, Airbus envoie par les airs un avion depuis Toulouse vers son site de production en Allemagne pour la réalisation de l'aménagement intérieur de la cabine.

La conséquence principale de ces prérogatives est que c'est l'organisme de conception et non plus l'agence qui est responsable, pour tous les produits qu'il délivre. Il devient responsable des modifications et réparations qu'il valide ainsi que des permis de vol qu'il autorise. Dans le cas par exemple d'un accident dû à une pièce défaillante dont la réparation a été validée par l'organisme de conception, c'est ce dernier qui sera tenu responsable. L'obtention d'un agrément d'organisme de conception emporte donc de lourdes conséquences pour une entreprise.[99]

Une fois le produit conçu, il faut qu'il soit fabriqué. De la même manière qu'il existe un agrément d'organisme de conception, la Part 21 prévoit la délivrance d'agrément d'organisme de production.

[99] A l'heure actuelle, l'AESA a délivré 304 agréments d'organisme de conception. On peut citer à titre d'exemples : toutes les divisions du groupe Airbus, Dassault Aviation, Turbomeca, SMA Safran Group, Beechcraft Berlin Aviation GmbH ou encore Ryanair Ltd.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Section 2 : Les agréments d'organisme de production : POA

L'article 9 du règlement (UE) n° 748/2012 prévoit que les organismes en charge de la fabrication des produits, pièces et équipements doivent démontrer leurs capacités conformément à la Part 21. Rappelons tout de même que ce sont les autorités nationales qui sont responsables de la délivrance des agréments d'organisme de production. L'AESA ne s'en charge que pour les organismes de production situés à l'étranger ou pour ceux qui en font la demande.

Il est possible de fabriquer des produits, pièces ou équipements sans agrément d'organisme de production en demandant que la certification des produits soit attestée par une lettre d'agrément. Mais dans ce cas, il faut justifier du fait que la délivrance de l'agrément serait inappropriée ou que la certification des produits, pièces ou équipements par la lettre d'agrément est nécessaire en attendant la délivrance d'un agrément.[100]

I. Les organismes de production (PO)

Les agréments d'organisme de production sont règlementés à la sous-partie G de la Part 21. Tout comme pour les organismes de conception, toute personne physique ou morale peut postuler à une demande d'agrément d'organisme de production. Cette demande se fait par écrit via le formulaire AESA 50 (EASA Form 50 ; voir Annexe 4) ou le formulaire DGAC/Form 2-12-50-51-60 (voir Annexe 5) adressé à la DGAC. Même si ce sont les autorités nationales qui délivrent cet agrément, les exigences à respecter sont celles prévues par la Part 21.

L'une des premières conditions à respecter est la mise en place d'un système qualité[101]. Ce système qualité doit permettre à l'organisme de production de garantir que chaque produit, pièce ou équipement fabriqué par lui, par ses sous-traitants ou fourni par des tiers est conforme aux « *données de définition applicables* » et est en état de fonctionner en toute sécurité.

[100] Article 21.A.124, Part 21.
[101] Article 21.A.139, Part 21.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Pour ce faire, le système qualité doit prévoir, entre autres[102], des mécanismes de contrôle pour :

- l'émission, l'approbation ou la modification de documents ;
- l'évaluation, l'audit et le contrôle des fournisseurs et des sous-traitants ;
- la vérification que les produits, pièces, matériaux et équipements approvisionnés, y compris les articles neufs ou usagés fournis par les acheteurs de produits, sont conformes aux « *données de définition applicables* » ;
- l'identification et la traçabilité des produits ;
- les procédés de fabrication ;
- les inspections et essais, y compris les essais en vol ;
- l'étalonnage des outillages, gabarits et matériels d'essai ;
- la maîtrise des non-conformités ;
- la coordination en matière de navigabilité avec le postulant ou titulaire d'un agrément d'organisme de conception.

La DGAC doit nommer un responsable indépendant chargé de surveiller le respect et l'adéquation des procédures du système qualité.

Un responsable doit être nommé par l'organisme de production afin de rendre des comptes à l'autorité compétente sur la conformité des processus de production aux critères exigés.

La deuxième condition à respecter pour obtenir l'agrément d'organisme de production est la rédaction d'un manuel d'organisme de production (MOP)[103]. Ce manuel doit être soumis à la DGAC. Il doit indiquer par une description de l'organisation de l'entreprise, de ses moyens humains et matériels, de ses règles et procédures de fonctionnement, comment elle répond aux exigences du règlement (UE) n° 748/2012 et de la Part 21. Il doit également contenir une description générale des installations et du système qualité mis en place ainsi qu'une liste des sous-traitants et fournisseurs qui travaillent avec l'organisme de production. Ce

[102] Toutes les procédures de contrôle sont énumérées à l'article 21.A.139 b) de la Part 21.
[103] Article 21.A.143, Part 21.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

manuel doit être modifié chaque fois qu'il sera nécessaire afin que la description de l'organisme qu'il contient reste conforme à la réalité.

Le but de ces démonstrations est de prouver à l'autorité qui délivre l'agrément que les bâtiments, les installations, les outils, les matériaux, les procédés suivis et le personnel permettent de se conformer aux exigences de la Part 21 et aux exigences de l'organisme de conception.

La DGAC procède à des évaluations, y compris chez les sous-traitants et les fournisseurs, afin de déterminer la conformité de l'organisme de production postulant à l'agrément aux exigences demandées.

Si toutes les conditions sont respectées, alors l'agrément est délivré pour une durée illimitée par la DGAC (voir un exemple de certificat d'agrément en Annexe 6). Il reste valide tant que l'organisme de production se conforme aux exigences. Il peut être invalidé si le titulaire de l'agrément ou un de ses partenaires empêche la DGAC de procéder à des audits de contrôle du maintien de la conformité ou s'il est prouvé que l'organisme de production « *ne peut plus assurer une maîtrise satisfaisante de la fabrication des produits, pièces ou équipements couverts par son agrément*. »[104]

Il faut noter que dans le guide (*guidance material*) fourni par l'AESA pour l'application de la Part 21, l'article GM 21.A.133 (a) exclut la délivrance d'un agrément d'organisme de production aux entreprises qui ne réalisent que des travaux de sous-traitance pour le compte des fabricants principaux et qui sont, de fait, placées sous leur contrôle.[105] Les entreprises fabricants des petites pièces ou des matériaux tels que la peinture des avions ne seront pas éligibles à l'agrément d'organisme de production. Il faut justifier d'une importance relative dans le processus de fabrication de l'aéronef pour obtenir l'agrément.

Suite à la délivrance de l'agrément, tout changement apporté à l'organisme de production « *ayant une incidence importante sur la démonstration de conformité aux*

[104] Article 21.A.163, Part 21.
[105] « It is not the intent of the competent authority to issue approvals to manufacturing firms that perform only sub-contract work for main manufacturers of products and are consequently placed under their direct surveillance. »

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

exigences applicables, […] notamment tout changement apporté au système qualité » doit être signalé et approuvé par l'autorité compétente, soit la DGAC.[106]

Une fois l'agrément obtenu, comme pour les organismes de conception, l'organisme de production dispose de prérogatives.

II. Les prérogatives des organismes de production

Ces prérogatives sont prévues à l'article 21.A.163 de la Part 21.

Le titulaire d'un agrément d'organisme de production peut obtenir un certificat de navigabilité et un certificat acoustique pour les aéronefs sans besoin de procéder à des démonstrations supplémentaires auprès de la DGAC. De même, il peut obtenir un certificat d'autorisation de mise en service pour les produits, pièces ou équipements qu'il fabrique.

L'organisme de production a le droit d'entretenir un aéronef neuf qu'il a produit et de délivrer, une fois les vérifications faites, un certificat de remise en service.

Enfin, il a l'autorisation de délivrer les autorisations de vol pour les aéronefs qu'il a produits lorsqu'il contrôle, en vertu de son agrément d'organisme de production, la configuration de l'aéronef et atteste la conformité avec les conditions de conception approuvées pour le vol.

Ce système d'agrément repose sur la confiance et la responsabilité. Une fois l'agrément délivré, l'autorité nationale n'est plus responsable des certificats ou des autorisations délivrés par l'organisme de production. En cas de problème lié à la fabrication, il sera seul responsable.

Afin de minimiser les problèmes qui pourraient apparaitre au cours de la fabrication, ces prérogatives s'accompagnent d'obligations à respecter, prévoyant entre autre la coordination entre les organismes de conception et de production.

[106] Article 21.A.147, Part 21.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

III. Les obligations du titulaire d'un agrément d'organisme de production

Ces obligations sont prévues à l'article 21.A.165 de la Part 21. L'organisme de production agréé doit notamment s'assurer que le manuel d'organisme de production qu'il a établi soit la documentation de base au sein de l'entreprise.

Il doit aussi établir que chaque aéronef sortant de son usine ainsi que tous les produits, pièces et équipements fabriqués par lui sont conformes à la définition de type et que l'appareil est en état de fonctionner en toute sécurité. S'ils sont bien conformes, il doit alors délivrer le formulaire 1 de l'AESA (EASA Form 1), c'est-à-dire le certificat libératoire autorisé (voir Annexe 7).

Il doit mettre en place un « *système de comptes rendus d'évènements interne dans l'intérêt de la sécurité* » afin de permettre d'identifier les « *tendances négatives* » ou de signaler les éventuelles défaillances dans le système de production. Il doit pour cela rendre compte au titulaire du certificat du type « *de tous les cas où les produits, pièces ou équipements ont été livrés par l'organisme de production et où des écarts possibles par rapport aux données de définition applicables ont été par la suite identifiés*. » Ces écarts doivent également être signalés à la DGAC ainsi qu'à l'AESA. Dans le cas où le titulaire de l'agrément d'organisme de production est un fournisseur ou un sous-traitant d'un autre organisme de production, il doit également signaler ces écarts à cet organisme.

A la lecture des obligations de l'organisme de production agréé, on commence à comprendre qu'il existe de très nombreuses interactions entre l'organisme de conception et l'organisme de production. Le second doit rendre des comptes au premier quant à la fabrication des produits qui ont été conçus et le premier ne peut fonctionner sans le second qui donne vie à ses idées. Cette coopération, nécessaire, est spécifique du modèle industriel qui existe dans l'aéronautique. En effet, l'industrie aéronautique est caractérisée par une production modulaire : une entreprise fabrique les ailes de l'avion, une autre le moteur, une autre encore est en charge des fuselages... Ce schéma de production demande une coordination sans faille entre tous les acteurs de la chaîne. C'est en cela que les accords DO-PO revêtent toute leur importance.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Chapitre 2 : Les accords DO-PO, un outil nécessaire dans le cadre d'une production modulaire

Avec le développement de l'industrie aéronautique, le métier d'avionneur a dû évoluer. Un constructeur tel qu'Airbus ne peut plus aujourd'hui, avec les cadences de production qui sont exigées et la complexification technique des avions, se charger de la construction d'un appareil depuis la conception jusqu'à la vente. La fabrication des différentes parties qui constituent l'avion est dispersée entre plusieurs entités ; c'est ce que l'on appelle la production modulaire (Section 1). Il peut s'agir d'entités d'un même groupe, comme par exemple le groupe Airbus qui dispose de plusieurs sites de production en Allemagne, en Espagne et en France, tout comme il peut s'agir de sous-traitants qui travaillent pour l'avionneur. Quelle que soit la configuration, le constructeur se doit d'assurer la coordination entre tous les organismes qui interviennent dans le processus de fabrication de l'avion. « *La nécessité pour les avionneurs de maîtriser l'ensemble du processus de production les oblige à renforcer leur gestion interne des ressources humaines, mais surtout à renforcer les mécanismes de coordination en raison de la dispersion des compétences nécessaires.* »[107] (Section 2).

Section 1 : La production modulaire dans l'aéronautique

La production modulaire dans l'aéronautique consiste à « *décomposer un avion de ligne en modules principaux présentant une fonction clairement identifiable et reliés par des interfaces plus ou moins stables et standardisées.* »[108] Ainsi, si l'on prend pour exemple la chaîne de production de l'A380, le fuselage avant est fabriqué à Hambourg, le tronçon central à Saint-Nazaire, le capot ventral à Getafe et l'assemblage final est réalisé à Toulouse.

[107] « L'évolution de l'industrie aéronautique : les incidences de la production modulaire », Joël Thomas Ravix et Nicolas Mouchino, La Revue de l'Ires 2009/3 (n° 62).
[108] Frigant V. (2004), « La modularité : un fondement pour des firmes architectes ? », Cahier du GRES, no 2, janvier.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Ce schéma industriel permet de décomposer le produit final en plusieurs modules, chacun pouvant être conçu séparément, ce qui renforce la productivité. En effet, si l'on prend comme exemple la famille de l'A320 d'Airbus, les différents modèles d'avions de cette famille ont des équipements en commun (tableau de bord, voilure…). Un modèle d'équipement pourra servir à la fabrication de plusieurs avions ce qui diminue les coûts de recherche et de développement et de production : une seule chaîne de production pour l'équipement en question au lieu d'une chaîne de production par équipement. La mise en commun de modules est également possible. Airbus utilise par exemple la même avionique pour l'A320 et l'A330 ce qui permet d'amortir le coût de fabrication dudit module sur plusieurs familles d'appareils.

La modularité a également un intérêt s'agissant de la performance des appareils. Il est possible de remplacer certains modules pour augmenter les performances de l'avion sans pour autant avoir à modifier la structure toute entière. Ainsi, Airbus a redessiné de nouveaux pylônes et raccords de fonctionnement de la voilure sur l'A320, ce qui a permis de diminuer la consommation de carburant de cet appareil.

La modularité permet aussi de se conformer continuellement aux normes applicables, notamment en matière d'environnement. Ici encore, nul besoin de modifier l'ensemble de la structure, l'adaptation des seuls modules suffit à éviter l'obsolescence des produits ou la non-conformité avec les règlementations.

Mais la fabrication d'un avion est bien plus complexe que le simple assemblage des différentes pièces du puzzle. Il faut que chaque équipement fonctionne avec celui auquel il est connecté. La spécificité dans l'industrie aéronautique réside dans la complexité des technologies qui sont utilisées. De plus, l'assemblage est compliqué par « *l'évolution asynchrone* » des différentes technologies qui composent l'appareil. En effet par exemple, un logiciel conçu en 2017 et composant l'avionique d'un hélicoptère ne sera peut-être pas compatible avec un câble plus ancien. Or toute modification dans un des composants ou tout changement dans les matériaux utilisés peut avoir des conséquences, pas toujours prévisibles, sur le fonctionnement de l'appareil dans son ensemble.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Le rôle de l'avionneur n'est alors plus celui d'un « simple » fabriquant d'avion. Il devient le maître d'œuvre du chantier de construction de l'appareil. « *Le métier d'avionneur ne se limite plus à assembler des composants, il consiste à assurer l'intégration cohérente des différents systèmes et équipements*. » On parle alors d'*architecte-produit*. Il ne garde à sa charge que l'assemblage final de toutes les pièces et la commercialisation.

Chaque activité sous-traitée est assumée par une entreprise qui maîtrise la compétence nécessaire. Altran Group et Safran sont par exemple spécialisés dans la conception et l'ingénierie, Zodiac dans l'aménagement cabine, Thalès dans l'avionique, etc. La diversité des processus et des technologies utilisés pose des problèmes de coordination. Tous les éléments doivent être compatibles les uns avec les autres. La relation entre l'avionneur et le sous-traitant ne peut donc pas se limiter à une simple relation de fourniture. L'avionneur doit maitriser l'ensemble du processus productif et avoir une connaissance de tous les modules utilisés afin de prévoir leurs interactions.

En plus de ses propres relations avec chaque intervenant, l'avionneur doit développer les relations de coopération entre tous ces intervenants. Pour cela, l'ensemble des acteurs est associé dès le lancement du cycle de vie du produit. Il faut prévoir un échange régulier d'informations ainsi qu'une harmonisation de la documentation utilisée afin que chacun dispose des mêmes bases de travail.

« *Cette organisation fragmentée nécessite la mise en œuvre d'outils organisationnels […] mais aussi de nouvelles relations interentreprises.* » Mais quels sont en pratique les outils existant et permettant la coordination entre tous les acteurs ?

Section 2 : L'intérêt des accords DO-PO

Les accords DO-PO ont justement pour but de répondre à ce besoin de coordination dans l'industrie aéronautique. Il s'agit d'un contrat de coordination très simple (un modèle d'accord est disponible en Annexe 8). La mise en œuvre de ces

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

accords est prévue par le règlement européen (UE) n° 748/2012. Ils ne sont pas désignés en tant que tels, l'article 21.A.4 de la Part 21 organise seulement la coordination entre la conception et la production dans les termes suivants : « *Tout titulaire d'un certificat de type […] doit collaborer avec l'organisme de production afin d'assurer une coordination satisfaisante entre la conception et la production […] [ainsi que] le support approprié au maintien de la navigabilité du produit, de la pièce ou de l'équipement*. »

Il est également fait mention d'une coordination entre les organismes de conception et de production à l'article 21.A.133 de la Part 21 qui indique que le postulant à une demande d'agrément d'organisme de production doit « *avoir assuré,* ***par un arrangement approprié*** *avec le postulant à ou le titulaire d'un agrément de définition spécifique,* ***une coordination satisfaisante*** *entre la production et la définition*. » - la « définition » étant le cahier des charges établi par l'organisme de conception du produit. C'est l'intérêt premier de ces accords.

La DGAC parle d' « Accord entre les organismes de conception et de production ». Ils sont nommés « *accords DO-PO* » en pratique - DO faisant référence à la *Design Organisation*, soit l'organisme de conception, et PO faisant référence à la *Production Organisation*, soit l'organisme de production.

Ces accords sont mis en place lorsque l'organisme de conception est différent de l'organisme de production. Si on considère, par exemple, un hélicoptère conçu et fabriqué de bout en bout par Airbus Helicopters, il n'est pas nécessaire de mettre en place ce type d'accord puisque l'organisme de conception et celui de production sont une seule et même entité. Ces accords trouvent tout leur intérêt lorsque l'organisme de conception sous-traite l'activité de production à une autre entité ; en d'autres termes, lorsqu'une partie de l'activité de l'entreprise est externalisée.

C'est l'organisme de conception qui définit avec qui mettre en place l'accord DO-PO selon l'entreprise avec laquelle il veut travailler. On pense naturellement que des entités telles qu'Airbus Helicopters sont les organismes de conception et qu'ils sous-traitent l'activité de production. Or en pratique, Airbus Helicopters peut aussi être organisme de production, lorsque c'est l'activité de conception qui est

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

externalisée. Dans ce cas, c'est l'organisme de conception externe qui devra mettre en place l'accord DO-PO.

L'un des autres intérêts de cet accord, comme il est précisé à l'article 21.A.133, est qu'il est déterminant de l'obtention pour l'organisme de production de son agrément. En effet, le PO est éligible à la demande d'agrément s'il justifie de besoins, s'il détient l'approbation du design ou s'il a assuré, au travers d'un arrangement approprié, une coordination satisfaisante.[109] En d'autres termes, l'organisme de production doit être capable de démontrer à l'autorité délivrant l'agrément qu'il est en relation avec un organisme de conception qui va faire appel à lui pour fabriquer un produit, une pièce ou un équipement et que c'est pour cette raison qu'il a besoin de l'agrément. Il doit démontrer qu'il a les moyens pour produire les pièces demandées et ainsi agrandir son périmètre de travail (*scope of work*). Il ne faut cependant pas en déduire que les accords DO-PO doivent être passés seulement avec des organismes de production demandant un agrément. Ils sont aussi mis en place entre des organismes déjà agrées, seulement dans ce cas ils ne serviront pas de preuve pour la demande d'agrément mais auront pour seul but d'organiser la coordination entre les deux entités.

Concernant la transmission de ces accords à l'AESA, ils ne doivent pas obligatoirement être transmis mais ils le sont en pratique lorsqu'ils sont joints par les organismes de production à leur demande d'agrément, à condition toutefois que cet agrément soit délivré par l'AESA. C'est par exemple le cas lorsque l'organisme de production avec lequel l'accord est passé est un organisme de production non européen. En effet, rappelons que l'AESA est chargé de la délivrance des agréments d'organisme de production aux pays tiers. Dans le cas d'accords passés avec un PO tiers, les accords DO-PO seront donc nécessairement communiqués à l'agence. De son côté, l'organisme de conception n'a pas à communiquer les accords qu'il passe ; il est seulement tenu de communiquer les données de design.

[109] Les critères permettant de formuler une demande d'agrément sont tous énumérés dans les Guidance Material de l'AESA relatifs à la sous-partie G de la Part 21 : GM 21.A.133 (a) « Eligibility – Approval appropriate for showing conformity ».

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Enfin, ce type d'accord peut également être conclu entre un organisme de production et son propre sous-traitant. Il s'agit alors d'un accord IPO-PO - où « IPO » signifie « *Intermediate Production Organisation* »[110] et « PO » signifie « *Production Organisation* ». Le but de cet accord est le même que pour les accords DO-PO : il s'agit de mettre en place la coordination des deux entités, conformément aux données de conception fournies par l'organisme de conception pour lequel travail l'organisme de production (qui a lui-même externalisé une partie de son activité de production).

Il est donc clair à présent que cet accord a pour but de mettre en place la coordination entre la conception et la production nécessaire au modèle de production modulaire spécifique de l'industrie aéronautique. Mais que contiennent ces accords concrètement ? Et ont-ils réellement un avenir ? C'est ce qu'il conviendra d'analyser dans un Titre 2.

[110] Organisme de production intermédiaire.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Titre 2 : La pratique des accords DO-PO

La coordination entre les organismes de conception et de production étant primordiale afin d'assurer le vol d'un aéronef en toute sécurité, la DGAC a détaillé avec précision le contenu des accords DO-PO (Chapitre 1). Mais les acteurs de l'industrie du transport aérien poussent sans cesse pour une plus grande coopération européenne de la gestion de la sécurité aérienne et cherchent ainsi à court-circuiter les autorités nationales pour s'en référer directement à l'AESA, ce qui renforce la coopération au niveau européen et international mais met en jeu l'avenir des accords DO-PO et, au-delà, des autorités nationales de l'aviation civile (Chapitre 2).

Chapitre 1 : Le contenu des accords DO-PO

Les accords DO-PO ont pour but de définir clairement les rôles de chacune des entités parties à l'accord, les informations à fournir ainsi que les documents de référence (Section 1). Mais les organismes de conception profitent bien souvent de ces accords pour restreindre le droit à la vente de leurs fournisseurs et détournent ainsi le but premier de ces arrangements (Section 2).

Section 1 : Les règles du jeu de la coopération entre organismes de conception et de production : l'exemple d'Airbus Helicopters

Il parait utile de préciser en premier lieu que cet accord n'a pas pour but d'établir le partage des responsabilités entre chacun des organismes partie à l'accord. Il se doit seulement de répondre au besoin de coordination entre le concepteur et le fabricant afin d'assurer, par l'échange d'informations, l'efficacité du processus productif et, au final, la navigabilité de l'aéronef.

Cet accord n'est pas non plus l'équivalent d'un contrat de fourniture entre une entreprise et son fournisseur. Il faut mettre en place un accord DO-PO **en plus** du contrat de sous-traitance, afin d'organiser la coordination et l'échange de données

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

entre les deux entités conformément à l'exigence de l'AESA de mettre en place un « *arrangement* » formel entre les organismes de conception et de production et ce afin de garantir la conformité des biens produits aux exigences de sécurité en vigueur.

Le fascicule P-31-57 de la DGAC prévoit tout d'abord les rôles de l'organisme de conception. Ce dernier doit principalement assurer la transmission correcte et en temps opportun des données de navigabilité à jour à l'organisme de production. Il peut s'agir par exemple de plans, de spécifications sur les matériaux, de procédés nouveaux, de conditions d'expédition des produits, etc. Pour cela, deux solutions s'offrent à lui :

- la transmission systématique des données au PO via la mise en place d'une banque de données à laquelle l'organisme de production a accès en permanence ou au travers d'un abonnement aux liasses (c'est-à-dire à la documentation à jour relative à la navigabilité) ;
- la transmission au cas par cas des données.

L'organisme de conception est aussi chargé de fournir une attestation d'approbation pour les données de définition approuvées – lesquelles données serviront de base à la fabrication du produit par l'organisme de production.

L'accord prévoit, pour chacun des organismes, des procédures d'interface appropriées. Ainsi par exemple, si on considère un accord passé entre Airbus Helicopters en tant que DO et Rafaut[111] en tant que PO, il existe plusieurs documents de référence concernant le DO : le manuel d'organisme de conception (*Design Organization Handbook*) et deux documents supplémentaires, l'un décrivant la procédure de coopération à mettre en œuvre entre l'organisme de conception et l'organisme de production (*Cooperation between Design Organization and Production Organizations*) et l'autre comprenant les instructions à suivre dans le cadre d'une coopération avec les sous-traitants basée sur un accord DO-PO (*Instructions for cooperation with suppliers based on DO-PO arrangements*). Ces documents sont complémentaires de l'accord DO-PO et y apportent des précisions.

[111] Fournisseur d'équipements aéronautiques.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Le document comprenant les instructions indique notamment les étapes à suivre pour mettre en place un accord DO-PO avec Airbus Helicopters :

(1) L'employé d'Airbus Helicopters travaillant au service des achats[112] et voulant conclure un accord DO-PO avec un fournisseur doit en faire la demande au coordinateur DO-PO.
(2) Il doit ensuite établir l'accord DO-PO avec le fournisseur, lequel doit détailler les actions de chacun.
(3) L'accord est ensuite revu par le fournisseur.
(4) Le coordinateur DO-PO de l'organisme de conception prépare le document final.
(5) L'accord est enfin signé en deux exemplaires par le fournisseur qui doit renvoyer un des originaux à Airbus Helicopters.

Il est précisé qu'en cas de demande d'agrément par le fournisseur à l'AESA, Airbus Helicopters peut rédiger une lettre de soutien pour appuyer la demande.

S'agissant du rôle de l'organisme de production, il doit quant à lui recevoir, gérer et utiliser les données de navigabilité applicables et transmises par l'organisme de conception. Ces données sont en quelque sorte le mode d'emploi à suivre. Le fabricant ne peut pas par exemple décider d'utiliser un matériau différent de celui qui est prévu dans les données de définition. Si c'est nécessaire, il doit développer ses propres données de fabrication, en conformité avec les données de navigabilité fournies par le DO.

Il doit assister l'organisme de conception dans le traitement des sujets relatifs à la navigabilité et à la mise en place d'actions. On retrouve ici l'idée de coopération forte entre les deux entités.

L'organisme de production doit également assister l'organisme de conception dans la démonstration de la conformité des produits ou matériels aux exigences de navigabilité afin d'obtenir le certificat de type.

[112] « procurement » dans le texte.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Du côté de l'organisme de production aussi une procédure d'interface appropriée est prévue. Dans le cadre de l'accord entre Airbus Helicopters et Rafaut, le document de référence pour le PO est le manuel d'organisme de production.

L'article 21.A.165 f) 1) de la Part 21 relatif aux obligations des organismes de production agrées[113] indique que « *le titulaire d'un agrément d'organisme de production doit […] collaborer avec le titulaire du certificat de type ou de l'agrément de définition à l'identification des écarts qui pourraient conduire à des conditions compromettant la sécurité.* » L'accord DO-PO prévoit que ces non-conformités doivent être traitées conjointement par l'organisme de conception et par l'organisme de production, dans le respect des procédures prévues par les deux organismes dans un tel cas.

Enfin, les deux organismes doivent organiser ensemble la configuration et le contrôle des pièces fabriquées de façon à permettre d'identifier l'état desdites pièces et ainsi de permettre à l'organisme de production de délivrer le certificat libératoire de conformité (c'est-à-dire le certificat de mise en service des produits).

Après avoir distribué les rôles de chacun, l'accord DO-PO doit détailler le domaine d'activité couvert par l'arrangement. La liste des produits ou pièces concernés est souvent détaillée en annexe. C'est le cas pour les accords DO-PO signés par Airbus Helicopters. Si on considère l'accord que l'on a pris pour exemple, le domaine d'activité couvert par l'accord comprend la production de la partie inférieure des freins, la production des étriers de rotor, des équilibreurs ou encore des leviers.

L'accord DO-PO doit aussi identifier toutes les personnes responsables de l'arrangement, du côté du DO et du côté du PO.

Enfin, l'accord DO-PO comprend une section dans laquelle l'organisme de conception doit préciser le statut de la *Direct Delivery Autorisation* (Livraison en direct). Il s'agit de la possibilité pour le fournisseur de vendre les produits ou pièces fabriquées en direct à ses clients finaux et non pas exclusivement à l'organisme de

[113] Partie 2, Titre 1, Chapitre 1, Section 2, III.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

conception avec lequel il a conclu l'accord. C'est l'organisme de conception qui autorise ou non cette livraison en direct et, bien souvent, il se sert de cette section de l'accord pour restreindre le droit de vente de ses fournisseurs.

Section 2 : La problématique de l'utilisation de ces accords pour restriction de concurrence

Joël Thomas Ravix et Nicolas Mouchino, dans leur article relatif à la production modulaire[114], font mention de la possibilité pour les fournisseurs de « court-circuiter » l'avionneur en vendant les pièces fabriquées pour le compte de ce dernier en direct à leurs clients finaux : « *La décomposition de la structure productive permet à certains acteurs de se positionner à plusieurs niveaux de la chaîne de valeur. Dans une organisation modulaire, l'architecte est le seul à être en relation avec le client final puisqu'il commercialise le produit final. Les actions des fournisseurs sont alors largement dépendantes de la stratégie des architectes. La modularité productive permet de court-circuiter cette hiérarchie. Un fournisseur, positionné en amont de l'architecte dans le processus de production, peut chercher à se positionner en aval de l'architecte. Dans le cas présent, cela peut être réalisé en proposant directement au client des activités de service (maintenance, réparation, financement, leasing, etc.). Cette relation entre client final et fournisseur permet de favoriser l'innovation, mais elle permet également de contourner le pouvoir de l'architecte et, par conséquent, de renforcer la position du fournisseur sur le marché des modules.* »

Afin que l'organisme de conception ait son mot à dire sur la vente en direct, par le fournisseur, des pièces qu'il a conçues, l'accord DO-PO prévoit la possibilité de limiter cette vente. Deux cas peuvent être considérés :

- soit l'accord est de portée générale et l'autorisation de livraison en direct est fournie de façon systématique ;

[114] « L'évolution de l'industrie aéronautique : les incidences de la production modulaire », Joël Thomas Ravix et Nicolas Mouchino, La Revue de l'Ires 2009/3 (n° 62).

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

- soit l'autorisation de livraison en direct est accordée au cas par cas et dans cette hypothèse elle est limitée à l'accord en question. Ce dernier doit alors faire l'énumération des entités auxquelles le fournisseur peut vendre en direct.

Si on reprend l'exemple de l'accord DO-PO conclu entre Airbus Helicopters et Rafaut, on lit tout d'abord que l'autorisation de livraison en direct (DDA) est accordée pour les pièces figurant dans le tableau fourni en annexe de l'accord et à côté desquelles la mention « OUI » est indiquée dans la colonne relative à la DDA[115]. Cette mention apparait pour toutes les pièces. Seulement ensuite, il est précisé que cette autorisation est limitée aux organismes suivants : « *l'organisme de production Airbus Helicopters* ». L'organisme de conception partie à l'accord, à savoir Airbus Helicopters, limite donc la vente en direct des pièces par le fournisseur à… lui-même.[116]

Cette pratique peut sembler abusive. C'est la raison pour laquelle la DGAC a révisé en 2011 son fascicule P-31-57 pour y ajouter le nota suivant :

« *L'attention des détenteurs de conception (DO) est attirée. Le fait de refuser la DDA à votre sous-traitant PO (détenteur à la fois d'un Part 21G et d'un Part 145) :*

1 – Lui interdira de monter (au titre de son Part 145[117]) la pièce de rechange neuve qu'il a fabriquée (au titre de son Part 21G) sur un équipement qu'il entretient […] ;

2 – Le contraindra à envoyer sa pièce neuve à son DO afin qu'elle soit contrôlée et dotée d'une EASA Form 1[118] pour ensuite être autorisé à la monter sur l'équipement qu'il entretien et à le libérer au titre de son Part 145. »

[115] « Direct Delivery Authorisation (DDA) is authorised for these part numbers identified with a « YES » in the DDA column ».
[116] Airbus Helicopters étant à la fois organisme de conception et de production.
[117] Cette Part 145 est l'Annexe I au règlement (CE) n° 2042/2003, modifié par le règlement (CE) n° 707/2006, prévoyant les agréments d'organisme de maintenance. L'activité de maintenance étant définie par le règlement comme « l'une des tâches ou une combinaison des tâches suivantes: révision, réparation, inspection, remplacement, modification et correction de défectuosité d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef, à l'exception de la visite prévol ».

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Avec ce nota, la DGAC entend démontrer à l'organisme de conception que le refus d'autorisation de la vente en direct lui imposera plus de procédures administratives puisque l'organisme de production, également organisme de maintenance, devra passer par lui chaque fois qu'il voudra procéder à un changement de pièces sur un aéronef qu'il réparera. Mais ceci ne vaut que dans le cas où le fournisseur a aussi une activité de maintenance. Dans les autres hypothèses, limiter la vente en direct n'a pas de conséquences négatives pour l'organisme de conception, bien au contraire. Mais comment peut se justifier cette restriction de vente ?

L'article 4 e) du règlement (UE) n° 330/2010 de la Commission du 20 avril 2010[119], interdit les accords qui ont pour objet « *de restreindre, dans le cadre d'un accord entre un fournisseur de composants et un acheteur qui incorpore ces composants, la capacité du fournisseur de vendre ces composants en tant que pièces détachées à des utilisateurs finals, à des réparateurs ou à d'autres prestataires de services qui n'ont pas été désignés par l'acheteur pour la réparation ou l'entretien de ses biens*. » Il semblerait donc, au vu de ce règlement, qu'il est n'est pas possible d'interdire la vente directe des pièces fabriquées par l'organisme de production à ses clients finaux, autres que l'organisme de conception.

Néanmoins, ce même règlement prévoit à l'article 4 b) iv) l'exemption de cette interdiction dans le cadre d'un accord ayant pour but de « *restreindre la capacité de l'acheteur de vendre des composants destinés à l'incorporation à des clients* ***qui pourraient les utiliser pour la fabrication de biens analogues*** *à ceux qui sont produits par le fournisseur* » (le « fournisseur » étant par analogie entendu ici comme l'organisme de conception et « l'acheteur » étant l'organisme de production). Les accords restreignant le droit de vente des fournisseurs à des entreprises fabricant des biens analogues à ceux conçus par l'organisme de conception sont donc autorisés.

Cette exception est favorable à la protection des savoir-faire. En effet, il semble injuste pour l'organisme de conception que l'entreprise fabricant les pièces

[118] Pour rappel, l'EASA Form 1 est le certificat libératoire fourni par le fabricant et attestant de la conformité de la pièce aux exigences en matière de navigabilité.
[119] Concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

qu'il a conçues puisse les revendre, et donc en quelque sorte revendre son savoir-faire, à des entreprises extérieures à son organisation. Cette volonté de préserver les savoir-faire industriels est très probablement la raison pour laquelle l'accord DO-PO prévoit la possibilité de limiter la délivrance des pièces fabriquées dans le cadre de l'accord. Cette restriction de vente n'est donc possible que pour les pièces conçues par l'organisme de conception. La restriction de vente imposée par une entreprise à son sous-traitant dans le cadre d'un contrat de fourniture de pièces non spécifiques à l'aéronautique (telles que des écrous ou des enregistreurs vidéos par exemple) et non pas d'un accord DO-PO qui, on le rappelle, a pour seul but d'organiser l'échange d'informations et n'est pas un contrat de fourniture, n'est pas autorisée.

Le fait pour l'organisme de conception de devoir conclure un accord DO-PO à chaque fois qu'il signe un contrat de sous-traitance avec un organisme de production peut sembler chronophage et anti-productif. C'est la raison pour laquelle des groupes tels qu'Airbus œuvrent pour la simplification de ces procédures, ce qui induit une plus grande implication de l'AESA.

Chapitre 2 : Un avenir incertain

Au cours des dernières années, les divisions du groupe Airbus – Airbus SAS et Airbus Helicopters – ont œuvré pour et s'attellent toujours à la simplification des procédures d'agrément et de coordination entre les différentes sociétés du groupe (Section 1). Le futur des accords DO-PO parait donc bien sombre. Mais si on se place sur le plan international et non plus européen, ce type d'accords a probablement encore un avenir (Section 2).

Section 1 : La simplification des procédures au sein du groupe Airbus

On prend très rapidement conscience, en regardant la localisation des sociétés du groupe Airbus dans toute l'Europe, de l'intérêt qu'aurait ce dernier à ce que toutes les fonctions aujourd'hui assurées par les autorités nationales ne le soient plus

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

que par l'AESA. C'est la raison pour laquelle le constructeur a œuvré pour la mise en place d'une agence européenne commune en matière de sécurité aérienne et qu'il continue, encore aujourd'hui, à pousser pour la centralisation des compétences au niveau européen.

De fait, rappelons que l'AESA n'est compétente pour délivrer les agréments d'organisme de production que pour les Etats qui en font la demande. A défaut, cette compétence relève des autorités nationales de chaque pays. Un seul POA a été délivré par l'AESA pour un organisme européen. On devine, pour des raisons évidentes, qu'il s'agit d'Airbus.[120] Grâce à ce POA unique, tous les sites d'Airbus sont agréés : Blagnac, Toulouse, Nantes, Saint-Nazaire (pour la France), Hambourg, Bremen, Buxtehude, Stade (pour l'Allemagne), Getafe, Illescas, Puerto (pour l'Espagne), Filton et Broughton (pour le Royaume-Uni) mais aussi Tianjin en Chine. La délivrance de cet agrément commun permet d'éviter d'avoir à demander un agrément en France, un en Allemagne, un en Espagne, un au Royaume-Uni et un en Chine ce qui fait économiser du temps mais surtout de l'argent au constructeur. Airbus cherche ainsi à rationaliser le système de délivrance des POA en travaillant en coopération avec l'agence.

Dans la lignée d'Airbus, Airbus Helicopters est en train d'implémenter un POA unique entre ses entités en France et en Allemagne. Pour ce faire, chaque entité monte un dossier auprès de son autorité nationale qui le transmet ensuite à l'AESA. L'interface DO-PO mise en place par Airbus Helicopters doit être auditée prochainement par les responsables des agréments d'organisme de conception et de production de l'AESA. Si les processus de sécurité et de coordination mis en œuvre sont satisfaisants, alors un POA unique pourra être délivré.

En 2016, Airbus Helicopters a déjà obtenu un agrément d'organisme de conception unique pour ses entités en France et en Allemagne.[121] Un manuel d'organisme de conception commun aux deux entités a donc été rédigé afin d'obtenir

[120] Agrément EASA.21G.0001 du 21 juillet 2008 délivré à Airbus SAS, c'est-à-dire la division avion du groupe Airbus.
[121] EASA.21J.700 .

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

cet agrément.[122] La société Airbus Helicopters Deutschland GmbH a cédé les droits et obligations relatives au certificat de type qu'elle détenait à Airbus Helicopters (SAS). La mise en place de cette plateforme de conception unique permet aux deux entités de travailler avec les mêmes outils, informatiques (logiciels de conception notamment) et industriels, afin de garantir une intégration parfaite des produits fabriqués par l'un ou par l'autre sur le produit final.

La création de ces agréments uniques permet de diminuer le nombre d'accords DO-PO qui sont passés. En effet, imaginons que la société française Airbus Helicopters conclue un accord DO-PO avec un organisme de production lambda. La société allemande d'Airbus Helicopters n'aura pas besoin de passer un accord supplémentaire si elle souhaite travailler avec cet organisme puisque l'accord DO-PO aura été passé en référence à l'agrément de conception que les deux entités ont en commun. Il s'agit en quelque sorte d'un accord entre un « super »-organisme de conception et un organisme de production (et vice-versa dans le cadre des POA uniques). Cette volonté de diminuer le nombre d'accords DO-PO est aussi favorable aux fournisseurs qui encouragent cette démarche car elle réduit les procédures administratives pour eux aussi.

Cependant, la délivrance de ces agréments uniques n'est possible qu'au sein de groupes tels qu'Airbus. Si cette pratique contribue effectivement à diminuer le nombre d'accords DO-PO qui sont conclus, elle ne les fait pas disparaitre pour autant.

Jusqu'à présent, n'ont été considérés que les accords DO-PO conclus entre un organisme de conception et un organisme de production agréés par l'AESA. Mais qu'en est-il dans le cadre d'une sous-traitance à un fournisseur américain, agréé FAA ?

[122] Single Design Organisation Handbook.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Section 2 : L'intérêt de ce type d'accords pour les relations internationales

De la même façon qu'Airbus Helicopters a mis en place une interface propre aux accords DO-PO, un document détaillant les instructions à suivre dans le cadre d'une coopération avec un fournisseur américain a aussi été rédigé.

La FAA délivre des « agréments de fabricant de pièces »[123] que l'on peut considérer comme l'équivalent des agréments d'organisme de production délivrés par l'AESA. La particularité ici est que le fournisseur fabrique seulement des pièces de rechange. Ces pièces serviront à remplacer, à l'occasion d'une maintenance, les pièces dont le certificat de type est détenu par un organisme de conception agréé AESA. La coopération entre les deux organismes n'est possible que si les pièces en question ont également un certificat de type FAA.

L'organisme de conception agréé AESA doit donc organiser sa coordination avec le fabricant de pièces au travers d'une *PMA Assist Letter*[124] que l'on pourrait nommer « accord DO-PM » par analogie avec les accords DO-PO – où « PM » signifie *Parts Manufacturer* (« fabriquant de pièces »). Cette lettre permet au fabricant de pièces de demander l'agrément de production à la FAA.

C'est le coordinateur DO-PO de l'organisme de conception qui est chargé de rédiger la *PMA Assist Letter*. Elle reprend les mêmes obligations qu'un accord DO-PO, à savoir : la transmission correcte et à temps des données de conception à jour par le DO au PM, une attestation confirmant l'approbation des pièces par l'organisme de conception ainsi que l'assistance du fabricant de pièces s'agissant du suivi de navigabilité des pièces en question.

Toutes les pièces livrées doivent être certifiés conformes aux données de conception au travers du formulaire FAA 8130-3 (voir Annexe 9) qui est l'équivalent du certificat libératoire de la DGAC. Le traitement des éventuelles non-conformités entre les pièces fabriquées et les données de conception revient au fabricant de pièces.

[123] *Parts Manufacturer Approval.*
[124] « Lettre de soutien à la demande d'agrément de fabricant de pièces ».

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

La *PMA Assist Letter* doit énumérer la liste des pièces concernées par l'accord. Le plus souvent, tout comme pour les accords DO-PO, cette liste figure en annexe.

Doit également être précisée l'autorisation ou non de la vente des pièces en direct aux clients finaux du fournisseur américain.

Si le nombre d'accords DO-PO passés entre les organismes agréés AESA va probablement diminuer, ce modèle d'arrangements trouve encore tout son intérêt dans les relations avec les fournisseurs étrangers, non agrées AESA. Car si les accords DO-PO sont imposés par les règlements européens dans le cadre d'une demande d'agrément d'organisme de production, ils servent avant tout à organiser la coordination entre un concepteur et un fabricant de produits, pièces ou équipements aéronautiques et peuvent donc être conclus en dehors de tout système AESA.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Conclusion

La mise en œuvre de la coopération européenne en matière de sécurité aérienne a été lente et est loin d'être achevée.

La création d'une Agence Européenne de la Sécurité Aérienne était ambitieuse. L'AESA devait être le régulateur central européen en matière de sécurité aérienne mais ses pouvoirs paraissent limités. Elle semble au premier abord reléguée à un simple rôle de conseiller de la Commission européenne, seule institution autorisée à établir des règles obligatoires et applicables dans tous les Etats membres. Et si sa création émanait de la volonté de centraliser les compétences au sein d'une autorité supranationale, le bilan est mitigé. L'AESA est certes la seule compétente pour la délivrance des certificats de type mais les autorités nationales restent en charge de nombreuses missions. L'agence doit donc coopérer avec les institutions européennes ainsi qu'avec les Etats membres.

Cependant, par l'intervention des industriels d'une part dans les processus d'élaboration des règles et d'autre part dans les processus de certification – à condition qu'ils détiennent les agréments adéquats – l'AESA gagne en puissance. Les consortiums européens tels qu'Airbus encouragent la centralisation en court-circuitant les autorités nationales. Les compétences de ces dernières sont peu à peu absorbées par l'AESA. Et de fait, si les certificats de navigabilité relèvent de la compétence de l'Etat d'immatriculation, ils « *témoignent de la conformité de chaque appareil au certificat de type et donc, de manière indirecte mais certaine, aux règles communautaires de sécurité aérienne. Les autorités aéronautiques nationales voient ainsi leur marge de manœuvre indéniablement limitée* ».[125] Le rôle à jouer par l'agence semble donc voué à évoluer. L'extension des compétences de cette dernière est prévue par le règlement européen 216/2008. Et de fait, en 2008, l'AESA a connu un premier élargissement de son champ de compétences aux opérations aériennes, aux licences de pilotes et aux aéronefs des pays tiers. En 2009, ses compétences ont

[125] « La coopération de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, des Etats membres et des industriels au sein du système européen de la sécurité aérienne », Vincent Correia, Cahiers de droit européen, 2010, n° 5/6, pp. 587-644.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

été étendues aux aérodromes, à la gestion du trafic aérien et aux services de navigation aérienne. Qui sait ce que l'avenir lui réserve ?

Quel que soit le bilan, positif ou négatif, que l'on fasse de la mise en place de cette agence européenne, quinze ans après sa création, force est de constater que l'objectif d'harmonisation de la règlementation en matière de sécurité de l'aviation civile en Europe est atteint. La coordination entre les acteurs de l'industrie du transport aérien, au travers notamment des accords DO-PO, afin d'assurer la navigabilité et la sécurité des appareils produits est également maîtrisée. Ce qui inquiète aujourd'hui, au regard des derniers accidents aériens[126], c'est le changement de la nature des causes. Si le risque zéro n'existe pas, les progrès techniques permettent de réaliser des vols de plus en plus sûrs. Le danger se trouve désormais du côté de l'humain.

« *Autrefois, on avait en tête que la sûreté d'un vol était prioritairement une affaire de définition technique des appareils, de maintenance ou de météorologie. En raccourci, c'étaient des problèmes d'ingénieurs pour lesquels des solutions techniques améliorées pouvaient réduire les risques. Force est de constater que dans les exemples [récents], les solutions techniques ne peuvent être les seuls remèdes.* »[127]

Le défi est de taille pour l'ensemble des acteurs de l'industrie du transport aérien.

[126] On pense notamment à l'accident d'avion de GermanWings dû au suicide du co-pilote ou au vol MH17 abattu au-dessus de l'Ukraine par un missile.
[127] « Toujours la sécurité des vols aériens », Philippe Couillard, Lettre de l'AAE, n°97, mars-avril 2016.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Bibliographie

I. Ouvrages généraux

B. Gunston, *Airbus: The Complete Story*, Haynes Publishing, 2009.

J. Varlet, *La déréglementation du transport aérien et ses conséquences sur les réseaux et sur les aéroports*, Annales de Géographie, 1997, Volume 106, n° 593, pp. 205-217.

Fascicule P-32-55 de l'OSAC.

Fascicule P-32-40 de l'OSAC.

Fascicule P-31-57 de la DGAC.

Fiches techniques du parlement européen :

- « Transport aérien : sécurité »
- « Transport aériens : règles du marché »

Cours de Mme Valérie Brun, Maître de conférences en économie, Université Aix-Marseille.

Cours de M. Jean-Pierre Arnaud, *Regulation officer* à l'AESA.

II. Conventions et traités internationaux

Convention de Chicago du 7 décembre 1944.

Annexes 1, 8 et 19 de la Convention de Chicago du 7 décembre 1944.

Traité de Rome du 25 mars 1957.

Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne du 13 décembre 2007.

III. Règlements et codes

Règlement (CE) n° 1592/2002 du 15 juillet 2002.

Règlement (CE) n° 1702/2003 du 24 septembre 2003.

Règlement (CE) n° 736/2006 du 16 mai 2006.

Règlement (CE) n° 216/2008 du 20 février 2008.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Règlement (UE) n° 330/2010 du 20 avril 2010.

Règlement (UE) n° 996/2010 du 20 octobre 2010.

Règlement (UE) n° 748/2012 du 3 août 2012.

Règlement (UE) n° 69/2014 du 27 janvier 2014.

Règlement (UE) n° 139/2014 du 12 février 2014.

Proposition de modification du règlement n° 216/2008 du 7 décembre 2015.

Arrêté du 22 décembre 2008 relatif à la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité pour les entreprises de transport aérien public et les organismes de maintenance.

Code de l'aviation civile.

Code de commerce.

Airline deregulation act du 24 octobre 1978.

"SSCC and Sub-SSCC Rule of Procedure", 24 mars 2014.

IV. Thèses et mémoires

Thèse : Isabelle Sonntag, *La concurrence et le transport aérien en Europe*, McGill University, juin 1991.

V. Articles

M. Ayral, « La Communauté européenne et le transport aérien », *Petites affiches*, 2003, n°22, page 26.

V. Correai, « La coopération de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, des Etats membres et des industriels au sein du système européen de la sécurité aérienne », *Cahiers de droit européen*, 2010, n° 5/6, pp. 587-644.

P. Couillard, « Toujours la sécurité des vols aériens », *Lettre de l'AAE*, mars-avril 2016, n° 97.

N. Forgeard et F. Pochet, « Une brève histoire d'Airbus », *La Jaune et la Rouge*, septembre 2005, magazine n° 607.

M. Lahoud, « 2016 : une nouvelle année record pour l'Industrie Aéronautique Française », *Aerocontact*, avril 2017.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

J. Ravix et N. Mouchino, « L'évolution de l'industrie aéronautique : les incidences de la production modulaire », *La Revue de l'Ires*, 2009, n° 62.

G. Ville, « La naissance d'Airbus », *La Lettre de l'Académie de l'Air et de l'Espace*, avril 2009, n°62.

« Le problème de câblage résolu sur un seul A380 », *Le Point*, janvier 2007.

« Quel avenir pour l'industrie aéronautique et spatiale européenne ? », *Les Dossiers de l'Académie de l'Air et de l'Espace*, n° 36, 2013.

« Aviation civile », *Le magazine de la Direction Générale de l'Aviation Civile*, octobre 2010, n° 354.

VI. Jurisprudence

CJCE, 4 avril 1974, Commission des Communautés européennes contre République française – Affaire 167-73.

CJCE, 30 avril 1986, Ministère public contre Lucas Asjes et autres, Andrew Gray et autres, Jacques Maillot et autres et Léo Ludwig et autres – Affaires jointes 209 à 213/84.

VII. Rapports publics

Communication de la Commission européenne du 11 mars 2008 sur les agences européennes.

Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen établissant un système de gestion de la sécurité aérienne pour l'Europe, 25 octobre 2011.

Opinion de l'AESA n° 01/2015 en date du 16 mars 2015 : « *European Commission policy initiative on aviation safety and a possible revision of Regulation (EC) n° 216/2008* ».

Decision n° 2014/011/R of the Executive Director of the Agency of 26th February 2014 on the composition of the Safety Standards Consultative Committee.

ED Decision 2014/012/R – EASA.

Rapport sur « Les perspectives d'évolution de l'aviation civile à l'horizon 2040 : préserver l'avance de la France et de l'Europe », Roland COURTEAU, sénateur, 2013.

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

VIII. Documentation interne Airbus

Design Organisation Handbook

Instructions for Cooperation with Suppliers based on DO-PO Arrangements

Cooperation between Design Organization and Production Organizations

Instructions for Cooperation with Suppliers based on Parts Manufacturer Approval (PMA)

General Requirements for Suppliers

Sitographie

www.air-cosmos.com/huit-associations-defendent-le-marche-unique-du-transport-aerien-92077

www.fnam.fr/grands-dossiers/la-securite/la-reglementation-de-la-securite-aerienne/jaa--joint-aviation-authorities

www.ecac-ceac.org/fr/about-ecac

https://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/easa_en

europa.eu/european-union/about-eu/agences/easa_fr

http://ec.europa.eu/transport/modes/air/consultations/2014-aviation-safey_en

www.easa.europa.eu/safety-standards-consultative-committee-sscc-and-its-asubcommittees

www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/easa-issues-emergency-airworthiness-directive-ad-following-accident-airbus

www.air-et-cosmos.com/accident-du-h225-en-norvege-l-aibn-publie-son-rapport-93853

www.faa.gov/about/initiatives/sms/international

www.libelaero.fr/notice/oaci-annexe-19-gestion-de-la-securite

www.airbushelicopters.com/website/en/ref/SAfety_96.html

www.defense.gouv.fr/air/defis/navigabilite/la-navigabilite

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/fr/dispalyFtu.html?ftuld=FTU_5.6.9.html

www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/4-1_CERTIFICATION-_Du_developpement_au_suivi_de_navigabilite.pdf

www.easa.europa.eu/easa-and-you/aircraft-products/aircraft-certification

www.tc.gc.ca/fra/sujet-quefaisonsnous.htm

geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/Mobil/MobilDoc.htm

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Annexes

Annexe 1 : Répartition des compétences entre l'AESA et les autorités nationales..…….……... 83

Annexe 2 : Formulaire de demande d'agrément d'organisme de conception …. 86

Annexe 3 : Exemple d'agrément d'organisme de conception …….. 90

Annexe 4 : Formulaire de demande d'agrément d'organisme de production (EASA Form 50) …….. 91

Annexe 5 : Demande d'agrément d'organisme de production (DGAC Form) ….. 95

Annexe 6 : Exemple d'agrément d'organisme de production ……. 102

Annexe 7 : Certificat Libératoire Autorisé (EASA Form 1) …… 104

Annexe 8 : Modèle d'accord DO-PO …… 106

Annexe 9 : FAA Form 8130-3 ……. 108

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Annexe 1 : Répartition des compétences entre l'AESA et les autorités nationales

Domaine de compétence	Etats membres	AESA
Navigabilité et environnement	Certification (individuelle) de navigabilité des aéronefs	Certification de type des aéronefs, moteurs et hélices
	Certification acoustique des aéronefs	Certification des pièces et équipements
		Agrément des organismes de conception
	Agrément des organismes de production	Agrément des organismes de production de pays tiers Agrément des organismes de production établis dans un Etat membres à la demande d'un Etat membre
	Agrément des organismes de maintenance	Agrément des organismes de maintenance de pays tiers
	Agrément des organismes de gestion du maintien de la navigabilité	Agrément des organismes de gestion du maintien de la navigabilité de pays tiers
	Octroi de licences aux personnels de certification	
	Agrément des organismes de formation pour les personnels de certification	Agrément des organismes de formation de pays tiers pour les personnels de certification

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Opérations aériennes	Certification des transporteurs aériens commerciaux	Autorisation d'exploitants de pays tiers
Personnel navigant et médecine aéronautique	Octroi de licences et certification médicale des pilotes	
	Délivrance de certificats de membres d'équipage de cabine	
	Agrément des organismes de formation des pilotes	Agrément des organismes de formation des pilotes de pays tiers
	Agrément des centres aéromédicaux	Agrément des centres aéromédicaux de pays tiers
	Certification des FSTD	Certification des FSTD : - utilisés par les organismes de formation certifiés par l'AESA - installés dans un pays tiers - installés dans un Etat membre à la demande d'un Etat membre
	Certification des instructeurs et examinateurs et des examinateurs aéromédicaux	
Air Traffic Management (ATM)/Air Navigation Services (ANS)	Certification des prestataires d'ATM/ANS	Certification des prestataires d'ATM/ANS

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

		de pays tiers
		Certification des prestataires d'ATM/ANS paneuropéens
	Octroi de licences et certification médicale des contrôleurs de la circulation aérienne	
	Certification des organismes de formation des contrôleurs de la circulation aérienne	Certification des organismes de formation des contrôleurs de la circulation aérienne de pays tiers et de leur personnel
	Certification des examinateurs aéromédicaux et des centres médicaux	
	Certification des instructeurs	
Aérodromes	Certification de l'aérodrome, de son exploitation et de ses équipements de sécurité	
	Certification des exploitants d'aérodrome	

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Annexe 2 : Formulaire de demande d'agrément d'organisme de conception

Data protection: Personal data included in this application is processed by EASA pursuant to Regulation (EC) No 45/2001 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data by the Community institutions and bodies and on the free movement of such data. It will be processed solely for the purposes of the performance, management and followup of the Application by the Agency, without prejudice to possible transmission to internal audit services, to the Court of Auditors, to the European Anti-Fraud Office (OLAF) for the purposes of safeguarding the financial interests of the European Union. The Applicant shall have the right of access to his personal data and the right to rectify any such data that is inaccurate or incomplete. Should the Applicant have any queries concerning the processing of his personal data, he shall address them to the Agency at the following address: dpo [at] easa.europa.eu. The Applicant shall have right of recourse at any time to the European Data Protection Supervisor.		
1. Applicant's Reference		
1.1 Your Reference	Please provide a brief, unique identifier that we will use to refer to your application	
2. Applicant Address and Contact Data		
2.1 Applicant Data		
2.1.1 Name and Address (registered (business) name and address/legal seat of the company)	Applicant Number	3XXXXX
	(Company) Name	
	Street / Nr	
	Post Code	
	City	
	Country	
2.1.2 Contact Person (responsible for this application)	Title	Mr Ms
	Name	
	First name	
	Job title	
	Phone/Fax	
	Email	
Important Note: First time applicants need to submit a copy of the company's Business Registration or similar legal document stating name and seat of the company together with the application. In case the applicant is not a company but a natural person, a copy of the person's ID or passport needs to be provided with the first application.		
2.2 Billing Data (may be left blank, if same as Applicant Data under 2.1)		
2.2.1 Billing Address (for the receipt of EASA F&C invoice/s)	(Company) Name	Same as in section 2.1.1 (other name only in exceptional cases)
	Street / Nr	
	PO Box	

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

	Post Code	
	City	
	Country	
2.2.2 Contact Person (Financial)	Title	Mr Ms
	Name	
	First name	
	Job title	
	Phone/Fax	
	Email	

2.3 Shipping Data (may be left blank, if same as Applicant Data under 2.1)		
2.3.1 Shipping Address (for the shipping of original EASA documents)	(Company) Name	
	Street / Nr	
	PO Box	
	Post Code	
	City	
	Country	
2.3.2 Contact Person (Shipping)	Title	Mr Ms
	Name	
	First name	
	Job title	
	Phone/Fax	
	Email	

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

3. Scope of Design Design in accordance with applicable type-certification basis and environmental protection requirements:			
Category	**Kind of Product**		**Technical Fields**
3.1 1A Type Certificate applicant or holder of highly complex or large product(s)	Large Aeroplane Large Rotorcraft Small Rotorcraft	Large UAV Turbine Engine	N/A
3.2 1B Type Certificate applicant or holder of complex or small-medium product(s), ETSOA APU (large)	Small Aeroplane Very Light Rotorcraft Small/Medium UAV	Piston Engine Large APU Gyroplane	N/A
3.3 1C Type Certificate applicant or holder of less complex or very small product(s), ETSOA, APU (small)	Sailplane/Powered Sailplane Very Light Aeroplane Airship	Balloon Propeller Small APU	N/A
3.4 Unrestricted **2A** STC / Changes / Repairs **3A** Minor Changes / Repairs	Large Aeroplane Small Aeroplane Sailplane/Powered Sailplane Very Light Aeroplane Large Rotorcraft Small Rotorcraft Very Light rotorcraft Gyroplane	Airship Balloon Turbine Engine Piston Engine APU Propeller UAV	Design activities including at least structure, installation of avionics, hydro-mechanical systems, electrical systems and cabin interiors; if not, use section 3.5.
3.5 Restricted Technical Fields **2B** STC / Changes / Repairs **3B** Minor Changes / Repairs	Large Aeroplane Small Aeroplane Sailplane/Powered Sailplane Very Light Aeroplane Large Rotorcraft Small Rotorcraft Very Light rotorcraft Gyroplane	Airship Balloon Turbine Engine Piston Engine APU Propeller UAV	Please describe, <u>for each kind of product, the **exact** nature of design changes or repairs planned to be performed under DOA (e.g. “installation of avionics equipment on large and small aeroplanes”; “changes to cabin interiors to large and small rotorcraft”…)
3.6 Restricted Aircraft Size Scope limited to **one** product type **2C** STC / Changes / Repairs **3C** Minor Changes / Repairs	Sailplane/Powered Sailplane Very Light Aeroplane Airship **Please note**: Only **one** kind of product is authorised for this category; otherwise use section 3.5.	Balloons Propeller Small APU	Please describe the **<u>exact</u>** nature of design changes or repairs planned to be performed under DOA (e.g. “installation of avionics equipment on VLA”; “changes to cabin interiors to airships”…)
4. List of products (only for DOA applications related to TC and ETSOA for APU)			
5. Limitations			

Ce document est la propriété d’Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l’autorisation préalable écrite d’Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

6. Other Information	
7. Number of Staff (Please consult the Completion instructions on how to count the number of staff)	

8. Outline of additional data requirements

Data to be submitted together with this application form:
A copy of the business registration or similar legal document stating name and seat of the company

Additional information about your design organisation will be requested in a second stage.

9. Applicant's declaration and acceptance of the General Conditions and Terms of Payment

I declare that I have the legal capacity to submit this application to EASA and that all information provided in this application form is correct and complete.
I have understood that I am submitting an application for which fees or charges will be levied by EASA in accordance with Commission Regulation (EC) on the fees and charges levied by the European Aviation Safety Agency, available from http://easa.europa.eu/> Legislation > Fees & Charges.
I acknowledge that I have read and understood the Agency's General Conditions and Terms of Payment (see http://easa.europa.eu/> Legislation > Fees & Charges>General Conditions and Terms of Payment) and agree to abide by them. I declare to be aware that fees or charges, as well as all relevant travel costs must be paid whether or not the application is successful and that they might not be refundable. Moreover, I declare that I am aware of the consequences of non-payment.

Date/Location	Name/Title	Signature

Important Note: EASA cannot accept applications without signature. Please make sure that you sign the application.

This application and a copy of the business registration of your company should be sent either by fax, email or regular mail to the:

European Aviation Safety Agency
Certification and Approval Support Department
Postfach 10 12 53
D-50452 Köln
Germany
Fax: +49 – (0)221 - 89990 ext. 9514
Email: DOA@easa.europa.eu

Completion Instructions

Completion Instructions_Form 80

please double-click on the icon to access the completion instructions

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Annexe 3 : Agrément d'organisme de conception

European Aviation Safety Agency

APPROVAL CERTIFICATE

EASA.21J.017

Pursuant to Regulations (EC) 216/2008 and (EC) 748/2012 and subject to the conditions specified below, the Agency hereby certifies

ZODIAC SEATS UK LIMITED

Watchmoor Point
GU15 3AQ Camberley
United Kingdom

as a DESIGN ORGANISATION

approved according to Part 21, Section A, Subpart J

CONDITIONS :

1. The approval is limited to that specified in the enclosed Terms of Approval, and
2. This approval requires compliance with the procedures specified in the Design Organisation Handbook, reference DOH 01, in the latest revision, and
3. This approval is valid whilst the approved Design Organisation remains in compliance with Part 21, Section A, Subpart J.
4. Subject to compliance with the foregoing conditions, this approval shall remain valid until surrendered or revoked.

For the European Aviation Safety Agency,

Date of issue: 18 October 2012

Roger SIMON
Design Organisation Manager

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Annexe 4 : Formulaire de demande d'agrément d'organisme de production (EASA Form 50)

Data protection: Personal data included in this application is processed by EASA pursuant to Regulation (EC) No 45/2001 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data by the Community institutions and bodies and on the free movement of such data. It will be processed solely for the purposes of the performance, management and follow-up of the Application by the Agency, without prejudice to possible transmission to internal audit services, to the Court of Auditors, to the European Anti-Fraud Office (OLAF) for the purposes of safeguarding the financial interests of the European Union. The Applicant shall have the right of access to his personal data and the right to rectify any such data that is inaccurate or incomplete. Should the Applicant have any queries concerning the processing of his personal data, he shall address them to the Agency at the following address: dpo[at]easa.europa.eu. The Applicant shall have right of recourse at any time to the European Data Protection Supervisor.

1. Applicant's Reference

1.1 Your Reference	**Please provide a brief, unique identifier that we will use to refer to your application**

2. Applicant Address and Contact Data

2.1 Applicant Data

ame and Address (registered (business) name and address/legal seat of the company)	Applicant Number	**3XXXXX** (if known)
	Company Name	
	Trade Name	if different from legal name
	Street / Nr	
	Post Code	
	City	
	Country	
2.1.2 Contact Person (responsible for this application)	Title	☐ Mr ☐ Ms
	Name	
	First name	
	Job title	
	Phone/Fax	
	Email	

2.2 Billing Data (may be left blank, if same as 2.1 Applicant Data)

2.2.1 Billing Address (For the receipt of EASA Fees and Charges Invoices. EASA invoices are issued via post-mail to the address provided here.)	Company Name	Same as in section 2.1.1 (other name only in exceptional cases)
	Street / Nr	
	PO Box	
	Post Code	
	City	
	Country	
ontact Person (Responsible for ensuring the EASA terms of payment are honoured.	Title	☐ Mr ☐ Ms
	Name	

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

An electronic invoice copy will be issued to the email address indicated here.)	First name	
	Job title	
	Phone/Fax	
	Email	

3. Locations for which the approval is applied for:		
2. 3.1 Location Address	Street / Nr	
	Post Code	
	City	
	Country	

4. Activity	Initial Renewal	
5. Brief summary of proposed activities at the addresses indicated under item 3	5.1 General:	
	5.2 Scope of approval:	
	5.3 Nature of privileges:	
6. Description of organisation:		
7. Links/arrangements with design approval holder(s)/ design organisation(s) where different from 1. :		
8. Approximate number of staff engaged or intended to be engaged in the activities:		
9. Accountable Manager	Name	
	Position	

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

10. Applicant's declaration and acceptance of the General Conditions and Terms of Payment

I declare that I have the legal capacity to submit this application to EASA and that all information provided in this application form is correct and complete.

I have understood that I am submitting an application for which fees or charges will be levied by EASA in accordance with Commission Regulation (EU) on the fees and charges levied by the European Aviation Safety Agency, as last amended and available from http://easa.europa.eu/ > Regulations > Fees & Charges.

I acknowledge that I have read and understood the Agency's Terms of Payment (see http://easa.europa.eu/> the Agency > FAQs > Fees & Charges > Terms of Payment) and agree to abide by them. I declare to be aware that fees or charges, as well as all relevant travel costs must be paid whether or not the application is successful and that they might not be refundable. Moreover, I declare that I am aware of the consequences of non-payment.

Date/Location	Signature of the Accountable Manager

Important Note: EASA cannot accept applications without signature. Please make sure that you sign the application.

11. Information required for calculation of fee category

Applicants are required to supply a signed certificate from an authorised representative of the organisation concerned in order for the Agency to determine the corresponding fee category.

This fixed fee for organisations is based on the annual turnover (currency in Euro) of the organisation directly related to the activities for which Production Organisation Approval is applied for.

Registered name of the organisation	

Declares that its annual turnover directly related to the activities for which Production Organisation Approval is applied for is or is estimated to be as average for the first two year period following the granting of the EASA POA:

Yearly amount	currency in Euro

Signed by authorised representative of the organisation

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Date/Location	Name and Function	Signature

Important Note: It should be noted that applications not providing this information will not be taken into account.

This Application should be sent by fax, e-mail or regular mail to: **European Aviation Safety Agency** Applications Handling Department Postfach 10 12 53 D-50452 Köln Germany Fax: +49 (0)221 89990 ext. 4461 E-mail: foreignPOA@easa.europa.eu	**Completion Instructions** Completion Instructions Please double-click on the icon to access the completion instructions

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Annexe 5 : Demande d'agrément d'organisme de production (DGAC Form)

DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE - France **Membre de l'Union Européenne** *(A Member State of the European Union)*	
FORMULAIRE DE DEMANDE OU DE MODIFICATION D'AGRÉMENT *(Application form for initial approval or change)*	
AGRÉMENT SELON LE RÈGLEMENT EASA PARTIE : ……. **SOUS PARTIE : ……..** *(As specified in EASA rules part)* *(Subpart)* **Demande initiale** ☐ **Modification Majeure** ☐ **Modification Mineure** ☐ *(Initial approval)* *(Major change)* *(Minor change)* *(major change)*	
0. Référence et indice de révision, date de dépôt ou modification	
1A. Raison sociale et adresse de la société *(Name and address of organisation)* Téléphone - Fax - Email - N° agrément *(Approval number):*	
1B. Activités générales – pour demande initiale seulement *(Activities - for initial approval only)*	

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE - France **Membre de l'Union Européenne** *(A Member State of the European Union)*	
FORMULAIRE DE DEMANDE OU DE MODIFICATION D'AGRÉMENT *(Application form for initial approval or change)*	
Secteur(s) industriel(s) et famille(s) de matériel ou service(s) : *(Industrial sector(s) and type(s) of materiel and service(s))* Savoir-faire général et particulier, métiers : *(Know-how and skills)*	
1C. Activités aéronautiques civiles – pour demande initiale seulement *(Civil aviation activities - for initial approval only)*	
2. Appellation commerciale si différente *(Trading name if different):*	
3. Bref résumé activité(s) ou modification(s) demandée(s) pour le(s) site(s) du § 4 *(brief summary of proposed activity(ies) or change(s) at the item 4 location(s)) :*	
a) Général *(General)* b) Domaine, Classe, Catégorie ou Limitation *(Scope of approval, class, rating, limitation)* : c) Nature des prérogatives *(Nature of privileges)* :	

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE - France **Membre de l'Union Européenne** *(A Member State of the European Union)*	
FORMULAIRE DE DEMANDE OU DE MODIFICATION D'AGRÉMENT *(Application form for initial approval or change)*	
4. Site(s) concerné(s) par la demande *(Location(s) involved by the request) :*	
5. Description de l'organisation ou de la modification de l'organisation *(Description of organisation or organisational change) :*	
Si l'entreprise fait partie d'un groupe, joindre l'organigramme de celui-ci.	
6. Liens/Dispositions avec l'organisation de conception si différente du § 1 (à renseigner si demande initiale Part 21 G ou 21 F) : *(Links/arrangements with design approval holder / design organisation where different from § 1 (part 21 G or 21 F initial applicant only)*	

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE - France **Membre de l'Union Européenne** *(A Member State of the European Union)*	
FORMULAIRE DE DEMANDE OU DE MODIFICATION D'AGRÉMENT *(Application form for initial approval or change)*	
7. Effectif total et part concernée ou destinée à être concernée par des activités aéronautiques civiles : *(Total number of staff and fraction involved in civil aviation activities)*	
8A. Chiffre d'affaires total (incluant les activités non aéronautiques; à renseigner si demande initiale Partie 21 G ou 21 F) : *(Annual revenues including non-aeronautical activities; Part 21 G or 21 F initial applicant only)*	
Année en cours : Année N-1 : Année N-2 :	
8B. Chiffre d'affaires aéronautique civil (à renseigner si demande initiale Partie 21 G ou 21 F) : *(Annual revenues for civil aviation activities; Part 21 G or 21 F initial applicant only)* Année en cours *(Current year)* Année N-1 *(Year N-1)* Année N-2 *(Year N-2)* Conception Production Maintenance	

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE - France **Membre de l'Union Européenne** *(A Member State of the European Union)*	
FORMULAIRE DE DEMANDE OU DE MODIFICATION D'AGRÉMENT *(Application form for initial approval or change)*	
9. Aéronefs gérés et soumis à examen de navigabilité (à renseigner si demande initiale Part M/G) *(Aircraft whose continued airworthiness is managed and airworthiness reviews)*	
a) Masse maximale des aéronefs gérés *(Greatest MTOW of all aircraft whose continued airworthiness is managed)* b) Personnel réalisant des examens de navigabilité *:* *(Personnel performing airworthiness reviews)*	
10. Aéronefs et moteurs entretenus (à renseigner si demande Part M/F) *(Aircraft and engines maintained)*	
a) Masse maximale des aéronefs gérés *(Greatest MTOW of all aircraft)* b) Types de moteurs entretenus *: (Technology of engines)*	
11. Formations et qualifications dispensées (à renseigner si demande Part 147) *(Training and qualifications delivered)*	

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE - France **Membre de l'Union Européenne** *(A Member State of the European Union)*	
FORMULAIRE DE DEMANDE OU DE MODIFICATION D'AGRÉMENT *(Application form for initial approval or change)*	
a) Formation(s) de base dispensé(e)s *(Base training delivered)* *b)* Formation(s) de type dispensé(e)s*: (Type training delivered)* *c)* Effectif *(Number of personnel)* *d)* Nombre de cours *(Number of courses)*	
12 .Principaux sous-traitants *(Main subcontractors)*	
13. Nom et fonction du Dirigeant Responsable - Date et signature (pour une demande initiale ou une modification majeure): *(Position and name of the Accountable Manager, date and signature – for initial approval and major change only)*	

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE - France **Membre de l'Union Européenne** *(A Member State of the European Union)*	
FORMULAIRE DE DEMANDE OU DE MODIFICATION D'AGRÉMENT *(Application form for initial approval or change)*	
14. Nom et fonction du Responsable Qualité - Date et signature (uniquement pour une modification mineure): *(Position and name of the Quality Manager, date and signature – for minor change only)*	
A. **Pour une demande initiale, ce formulaire doit être adressé à l'adresse suivante :** OSAC Direction des Opérations / Planification 14, boulevard des Frères Voisin 92130 Issy-les-Moulineaux **B. Pour une demande de modification, ce formulaire doit être adressé au Responsable de Surveillance OSAC.** **C. Pour une demande initiale ou une modification d'agrément d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité (M/G) associé à un certificat de transporteur aérien (CTA) ce formulaire doit *en supplément* être adressé au « Service Compétent » de la DGAC instruisant ou surveillant le CTA.**	

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Annexe 6 : Agrément d'organisme de production

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

dgac
DSAC

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Direction Générale de l'Aviation Civile

DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE

Membre de l'Union Européenne
(A Member of the European Union)

CERTIFICAT D'AGREMENT DE PRODUCTION
(Production Organisation Approval Certificate)

FR.21G.0007

Conformément au règlement (CE) No 216/2008 du Parlement européen et du Conseil et au règlement (UE) No 748/2012 de la Commission actuellement en vigueur, et dans le respect des conditions énoncées ci-dessous, la Direction Générale de l'Aviation Civile certifie :
(Pursuant to regulations (EC) No 216/2008 of the European parliament and of the council and to Commission regulation (EU) No 748/2012 for the time being inforce and subject to the condition specified below, the Direction Générale de l'Aviation Civile hereby certifies)

SNECMA
2 Boulevard du Général Martial Valin
75015 PARIS
France

Comme organisme de production conformément à l'annexe (Partie 21), section A, sous-partie G, du règlement (UE) No 748/2012, agréé pour produire les produits, pièces et équipements énumérés sur la liste figurant dans le programme d'agrément joint et délivrer les certificats correspondants en utilisant les références ci-dessus.
(as a production organisation in compliance with the Annex (Part 21), Section A, subpart G of regulation (EU) No 748/2012, approved to produce products, parts and appliances listed in the attached approval schedule and issue related certificats using the above reference)

CONDITIONS :

1. **le présent agrément est limité aux éléments fixés dans les conditions d'agrément jointes, et**
   (this approval is limited to that specified in the enclosed terms of approval, and)
2. **le présent agrément exige de respecter les procédures définies dans le manuel de l'organisme de production agréé, et**
   (this approval requires compliance with the procedures specified in the approved production organisation exposition, and)
3. **le présent agrément est valable tant que l'organisme agréé de production respecte les dispositions de l'Annexe (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012,**
   (this approval is valid whilst the approved production organisation remains in compliance with the Annex (Part 21) of Regulation (EU) No 748/2012),
4. **sous réserve de respecter les conditions énoncées ci-dessus, la durée de validité du présent agrément est illimitée, sauf si l'agrément a été auparavant rendu, remplacé, suspendu ou retiré.**
   (subject to compliance with the foregoing conditions, this approval shall remain valid for an unlimited duration unless the approval has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked)

Date de délivrance initiale : 27 Septembre 2004 *(Date of original issue)*	**Pour le Ministre chargé de l'Aviation Civile,** **La chef du pôle agréments, et maintien de la navigabilité**
Date de la présente révision : 12 Février 2015 *(Date of this revision)* **N° de révision : 9** *(Revision No.)*	Sylvie MORALES Chef de pôle Agréments et maintien de la navigabilité

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

	TERMES DE L'AGREMENT *(Terms of approval)*	TA : FR.21G.0007

dgac

DSAC

Ce présent document fait partie de l'agrément d'organisme de production Numéro FR.21G.0007 délivré à :
(This document is part of Production Approval Number FR.21G.0007 issued to :)

SNECMA

SECTION 1. Domaine d'activité *(Scope of work)*

Pour détails et limitations se référer au MOP, réf. MAN-0003, indice 18 (et révisions ultérieures approuvées) chapitre I.B.6

(For details and limitations refer to the POE, ref. MAN-0003, issue 18 (and later approved revisions),section I.B.6

Produits/Catégories *(products/categories)*	**Production de** *(Production of)*
B1 Moteurs à turbine *(Turbine engines)*	- 3aM140 (TC EASA.E.034) - CFM56-2 et CFM56-3 (TC EASA.E.066) - CFM56-5 et/and CFM56-5A (TC EASA.E.067) - CFM56-5B et/and CFM56-5C (TC EASA.E.003) - CFM56-7B (TC EASA.E.004) - CF6-80E (TC EASA.IM.E.007) - CF6-80C2 (TC DGAC M-IM13) Moteurs prototypes *(Prototype engines)* : - LEAP-1A - LEAP-1B - LEAP-1C - SILVERCREST
C1 Equipements (Appliances) **C2 Pièces (Parts)**	Modules et pièces de moteur *(Manufacturing of engine parts and sub-assemblies)* Equipements électriques avion *(Aircraft electrical equipments)*

SECTION 2. Lieux d'établissement : *(Locations)*

VILLAROCHE (77), MOISSY-CRAMAYEL (77), HAMBOURG (Allemagne), COLOMIERS (31), TIANJIN (Chine), SUZHOU (Chine), QUERÉTARO (Mexique)

SECTION 3. PRIVILEGES *(Privileges)*

L'organisme de production a le droit d'exercer, dans la limite des conditions de l'agrément et en conformité avec les procédures de son MOP, les privilèges exposés dans la partie 21A.163 sous réserve des conditions suivantes :
(The production organisation is entitled to exercise, within its terms of approval and in accordance with the procedures of its Production Organisation Exposition, the privileges set forth in 21A.163. Subject to the following:)

Avant approbation de la conception du produit, une EASA Form 1 ne peut être émise que pour démontrer la conformité.
(Prior to approval of the design of the product an EASA Form 1 may be issued only for conformity purposes.)

Date de délivrance initiale : 27 Septembre 2004 *(Date of original issue)*	**Pour le Ministre chargé de l'Aviation Civile,** **La chef du pôle agréments, et maintien de la navigabilité**
Date de la présente révision : 12 Février 2015 *(Date of this revision)* **N° de révision : 9** *(Revision No.)*	Sylvie MORALES Chef du pôle Agréments et maintien de la navigabilité

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Annexe 7 : Certificat Libératoire Autorisé (EASA Form 1)

1. Approving Competent Authority / Country / ***Autorité Compétente / Pays*** DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE FRANCE	2. **AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE** ***Certificat Libératoire Autorisé*** **EASA FORM 1** ***Formulaire 1 de l'EASA***	3. Form Tracking Number ***N° de repère du Formulaire***
4. Organisation Name and Address : ***Nom et Adresse de l'Organisme :***		5. Work Order/Contract/Invoice ***Bon de commande/Contrat/Facture***

6. Item / ***Item***	7. Description / ***Description***	8. Part No. / ***N° de pièce***	9. Qty / ***Qté***	10. Serial No. / ***N° série***	11. Status/Work / ***Etat/Travaux***

12. Remarks
Remarques

13a. Certifies that the items identified above were manufactured in conformity to : ***Certifie que les éléments identifiés ci-dessus ont été fabriqués conformément aux :*** □ approved design data and are in a condition for safe ***données de conception approuvées et sont en état de fonctionner en toute sécurité*** □ non-approved design data specified in block 12 ***données de conception non approuvées spécifiées dans la case 12***	14a. □ Part 145.A.50 Release to Service □ Other regulation specified in block 12 ***Approbation pour remise en service Autre réglementation précisée en case 12 selon Partie 145.A.50*** Certifies that unless otherwise specified in block 12, the work identified in block 11 and described in block 12, was accomplished in accordance with Part 145 and in respect to that work the items are considered ready for release to service. ***Certifie que, sauf indication contraire spécifiée en case 12, les travaux identifiés en case 11 et décrits en case 12, ont été réalisés conformément à la Partie 145 et qu'au vu de ces travaux, les pièces sont considérées prêtes à la remise en service.***

13b. Authorised Signature / ***Signature autorisée***	13c. Approval/Authorisation Number ***Numéro d'agrément/d'autorisation***	14b. Authorised Signature / ***Signature autorisée***	14c. Certificate/Approval Ref. No ***N° du Certificat/Agrément***
13d. Name / ***Nom***	13e. Date (dd mmm yyyy) / ***Date (jj mmm aaaa)***	14d. Name / ***Nom***	14e. Date (dd mmm yyyy) / ***Date (jj mmm aaaa)***

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

USER/INSTALLER RESPONSIBILITIES / *Responsabilités de l'utilisateur/installateur*

This certificate does not automatically constitute authority to install the item(s).

Ce document ne constitue pas forcément l'autorisation d'installer l'(es) item(s)

Where the user/installer performs work in accordance with regulations of an airworthiness authority different than the airworthiness authority specified in block 1, it is essential that the user/installer ensures that his/her airworthiness authority accepts items from the airworthiness authority specified in block 1.

Quand l'utilisateur/installateur travaille selon les réglementations d'une autorité de navigabilité différente de l'autorité de navigabilité mentionnée dans la case 1, il est essentiel que l'utilisateur/installateur s'assure que son autorité de navigabilité accepte les items libérés par l'autorité de navigabilité mentionnée dans la case 1.

Statements in blocks 13a and 14a do not constitute installation certification. In all cases aircraft maintenance records must contain an installation certification issued in accordance with the national regulations by the user/installer before the aircraft may be flown.

Les indications portées en cases 13a et 14a ne constituent pas une certification de montage. Dans tous les cas le dossier d'entretien de l'aéronef doit contenir une certification d'installation délivrée conformément aux règlements nationaux par l'utilisateur/installateur avant que l'aéronef puisse voler.

EASA Form 1 Issue 2 / *Formulaire 1 de l'EASA Edition 2*

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Annexe 8 : Modèle d'accord DO-PO

The undersigned agree on the following commitments: ***Les soussignés s'engagent à respecter les engagements suivants:***	relevant interface procedures ***Procédures d'interface appropriées***
The Design Organisation [NAME] takes responsibility to ***L'organisme de conception [NOM] s'engage à*** • assure correct and timely transfer of up-to-date applicable design data (e.g. drawings, material specifications, dimensional data, processes, surface treatments, shipping conditions, quality requirements, etc ...) to the Production Organisation Approval Holder [NAME] ***Assurer la transmission correcte et à temps des données de définition à jour (p. ex. plans, spécifications matière, plans dimensionnels, procédés, traitements de surface, conditions d'expédition, exigences qualité, etc. …) à l'organisme de production [NOM]*** • provide visible statements(s) of approved design data ***Fournir une attestation d'approbation pour les données de définition approuvées***	
The Production Organisation Approval Holder [NAME] takes responsibility to ***L'organisme de production [NOM] s'engage à*** • assist the Design Organisation [NAME] in dealing with continuing airworthiness matters and for required actions ***assister l'organisme de conception [NOM] dans le traitement des sujets relatifs à la navigabilité et à la mise en place des actions*** • assist the Design Organisation [NAME] in case of products prior to type certification in showing compliance with airworthiness requirements ***assister l'organisme de conception [NOM] dans la démonstration de la conformité des produits aux exigences de navigabilité avant certification de type*** • develop, where applicable, its own manufacturing data in compliance with the airworthiness data package ***développer si applicable ses propres données de fabrication en conformité avec les données de navigabilité*** •	
The Design Organisation [NAME] and the Production Organisation [NAME] take joint responsibility to ***L'organisme de conception [NOM] et l'organisme de production [NOM] s' engagent à*** • deal adequately with production deviations and non conforming parts in accordance with the applicable procedures of the Design Organisation and the Production Organisation Approval Holder ***Traiter de façon adéquate les déviations de production et les pièces non-conformes suivant les procédures applicables de l'organisme de conception et de l'organisme de production*** • achieve adequate configuration control of manufactured parts, to enable the POA holder to make the final determination and identification for conformity ***gérer de façon adéquate la configuration de pièces fabriquées de façon à permettre à l'organisme de production d'effectuer les détermination et identification finales de conformité***	
The scope of production covered by this arrangement is detailed in… ***La domaine de la production couvert par cet arrangement est spécifié dans…*** [DOCUMENT REFERENCE / ATTACHED LIST] ***[REFERENCE DU DOCUMENT / LISTE JOINTE]***	

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

[When the Design Organisation is not the same legal entity as the Production Organisation Approval Holder]
[Quand l'organisme de conception et l'organisme de production ne sont pas la même entité juridique]

Transfer of approved design data
Transfert de données de conception

The TC/STC/ETSO Holder [NAME] acknowledges that the approved design data provided, controlled and modified in accordance with the arrangement are recognised as approved by the Competent Authority and therefore the parts and appliances manufactured in accordance with these data and found in a condition for safe operation may be released certifying that the item was manufactured in conformity to approved design data and is in a condition for safe operation.

Le détenteur du TC/STC/ETSO [NOM] reconnaît que les données de conception fournies, contrôlées et modifiées conformément à l'arrangement sont reconnues approuvées par l'autorité compétente et qu'en conséquence les pièces et équipements fabriqués suivant ces données et trouvées en état de fonctionner en toute sécurité peuvent être libéré en certifiant que l'article a été fabriqué en conformité avec des données de conception approuvées et est en en état de fonctionner en toute sécurité.

[When the Design Organisation is not the same legal entity as the Production Organisation Approval Holder]
[Quand l'organisme de conception et l'organisme de production ne sont pas la même entité juridique]

Direct Delivery Autorisation
Livraison en directe

This acknowledgement includes also (OR does not include) the general agreement for direct delivery to end users in order to guarantee continued airworthiness control of the released parts and appliances
Cette reconnaissance inclut (ou n'inclut pas) l'accord général pour la livraison en directe aux utilisateurs finaux afin de garantir le contrôle de la navigabilité continue des pièces et équipements libérés.

for the [NAME of Design Organisation/DOA Holder] ***Pour la [NOM de l'organisme de conception / détenteur d'un DOA]*** date signature ([NAME in block letters]) ***([NOM en majuscules])***	for the [NAME of the POA Holder] ***Pour la [NOM de l'organisme de production]*** date signature ([NAME in block letters]) ***([NOM en majuscules])***

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Annexe 9 : FAA Form 8130-3

1. Approving National Aviation Authority/Country: FAA/United States	2. **AUTHORIZED RELEASE CERTIFICATE** FAA Form 8130–3, AIRWORTHINESS APPROVAL TAG	3. Form Tracking Number:
4. Organization Name and Address:		5. Work Order/Contract/Invoice Number:

6. Item:	7. Description:	8. Part Number:	9. Eligibility: *	10. Quantity:	11. Serial/Batch Number:	12. Status/Work:

13. Remarks:

14. Certifies the items identified above were manufactured in conformity to:

☐ Approved design data and are in a condition for safe operation.
☐ Non-approved design data specified in Block 13.

19. ☐ 14 CFR 43.9 Return to Service ☐ Other regulation specified in Block 13

Certifies that unless otherwise specified in Block 13, the work identified in Block 12 and described in Block 13 was accomplished in accordance with Title 14, Code of Federal Regulations, part 43 and in respect to that work, the items are approved for return to service.

15. Authorized Signature:	16. Approval/Authorization No.:	20. Authorized Signature:	21. Approval/Certificate No.:
17. Name (Typed or Printed):	18. Date (m/d/y):	22. Name (Typed or Printed):	23. Date (m/d/y):

User/Installer Responsibilities

It is important to understand that the existence of this document alone does not automatically constitute authority to install the part/component/assembly.

Where the user/installer performs work in accordance with the national regulations of an airworthiness authority different than the airworthiness authority of the country specified in Block 1, it is essential that the user/installer ensures that his/her airworthiness authority accepts parts/components/assemblies from the airworthiness authority of the country specified in Block 1.

Statements in Blocks 14 and 19 do not constitute installation certification. In all cases, aircraft maintenance records must contain an installation certification issued in accordance with the national regulations by the user/installer before the aircraft may be flown.

FAA Form 8130–3 (06-01) *Installer must cross-check eligibility with applicable technical data. NSN: 0052-00-012-9005

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Table des matières

Sommaire 1

Table des abréviations et sigles utilisés 3

Introduction générale 5

Partie 1 : La coopération de tous les acteurs du transport aérien pour une gestion commune de la sécurité aérienne en Europe 13

Titre 1 : L'uniformisation des règles de sécurité aérienne au niveau européen 13

Chapitre 1 : La mise en place d'une règlementation commune en matière de droit aérien aboutissant à la création de l'AESA 14

Section 1 : L'intérêt de l'Union Européenne pour le transport aérien 14

I. L'ambiguïté quant à l'application des traités européens fondateurs au secteur du transport aérien. 15

II. La lente prise en main des questions de sécurité aérienne par la communauté européenne 17

III. La nécessaire création d'un socle de règles et procédures communes en matière de sécurité aérienne 18

Section 2 : La rationalisation par la création de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne 19

I. Le rôle de l'agence 19

II. Le système règlementaire actuellement en vigueur 21

III. La proposition de modification du règlement 216/2008 23

Chapitre 2 : L'amélioration et le contrôle de l'application uniforme de la règlementation en place 25

Section 1 : L'amélioration de la règlementation par la coopération entre autorités et industriels 25

I. ..... La participation des industriels à l'élaboration de la règlementation en matière de sécurité aérienne 25

II. L'échange d'informations prévu par le règlement n° 216/2008 26

Section 2 : Le contrôle de l'application de la règlementation par l'AESA 28

I. Les inspections 28

II. Sanctions 29

Titre 2 : La certification de la navigabilité : la responsabilité de tous les acteurs 31

Chapitre 1 : La répartition des compétences et des responsabilités en matière de sécurité aérienne au sein de l'Union 31

Section 1 : Le fonctionnement de l'agence au sein de l'Union : l'absence de pouvoir règlementaire 31

Section 2 : La répartition des compétences 34

Chapitre 2 : La certification de la navigabilité aérienne : le fruit de la coopération de tous les acteurs de la chaîne 36

Section 1 : Les certificats de type 38

Section 2 : Les certificats de navigabilité 40

Partie 2 : La coordination des constructeurs aéronautiques européens au travers des accords DO-PO 43

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).

Titre 1 : La rationalisation du système industriel par les accords DO-PO 44
Chapitre 1 : Les organismes de conception et de production 44
Section 1 : Les agréments d'organisme de conception : DOA 45
I. Les organismes de conception (DO) 45
II. Les prérogatives des organismes de conception approuvés 50
Section 2 : Les agréments d'organisme de production : POA 52
I. Les organismes de production (PO) 52
II. Les prérogatives des organismes de production 55
III. Les obligations du titulaire d'un agrément d'organisme de production 56
Chapitre 2 : Les accords DO-PO, un outil nécessaire dans le cadre d'une production modulaire 57
Section 1 : La production modulaire dans l'aéronautique 57
Section 2 : L'intérêt des accords DO-PO 59
Titre 2 : La pratique des accords DO-PO 63
Chapitre 1 : Le contenu des accords DO-PO 63
Section 1 : Les règles du jeu de la coopération entre organismes de conception et de production : l'exemple d'Airbus Helicopters 63
Section 2 : La problématique de l'utilisation de ces accords pour restriction de concurrence 67
Chapitre 2 : Un avenir incertain 70
Section 1 : La simplification des procédures au sein du groupe Airbus 70
Section 2 : L'intérêt de ce type d'accords pour les relations internationales 73
Conclusion 75
Bibliographie 77
Annexes 82
Table des matières 109

Ce document est la propriété d'Airbus Helicopters, il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit intégralement ou partiellement, sous quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite d'Airbus Helicopters (Arts. L.122-4 et L.122-5 du Code de la Propriété Intellectuelle).