



**NOTE D'INFORMATION
RELATIVE A L'ENTRÉE EN
VIGUEUR DU CHANGE 7 DU
MAG FAA/EASA**

NI-DM-8

Indice : A

Page 1/10

1. PRÉAMBULE

La révision 7 du Maintenance Annex Guidance (MAG) FAA/EASA a été visée le 23/10/2019. Elle intègre divers sujets, améliorations, mises à jour et modifications. Les principaux impacts sur les Sections A et C sont repris ci-après.

2. APPLICABILITÉ ET ENTRÉE EN VIGUEUR

Conformément aux dispositions relatives à la mise en œuvre des révisions du MAG fixées entre la FAA et l'EASA :

- Les organismes d'entretien européens agréés 14 CFR Part 145 doivent se mettre en conformité avec la Révision 7 du MAG FAA/EAS, incluant la mise à jour du Supplément FAA, **au plus tard le 17/02/2020**.
- La mise à jour du Supplément FAA pour intégrer la révision 7 du MAG est à traiter en modification mineure non déléguée et est à approuver via une lettre d'approbation OSAC (y compris lorsqu'il est intégré au MOE)

3. CONSÉQUENCES

Les principales modifications introduites par la révision 7 du MAG FAA/EASA, applicables aux organismes européens, sont récapitulées ci-après.

Les mentions en italique sont des précisions apportées par OSAC pour aide à la compréhension.

Toutes sections :

- ✓ « EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY » modifiée en « EUROPEAN **UNION** AVIATION SAFETY AGENCY » (acronyme identique).
- ✓ Modifications relatives à la réorganisation de la FAA Flight Standard prises en compte au niveau des noms et des acronymes.
- ✓ Prise en compte de la nouvelle réglementation de Base (EU) 2018/1139 du Parlement Européen et du Conseil adoptée le 04/07/2018.

Fonction :			DMSR
Nom :			Fanny MAUNAND
Date (JJ/MM/AAAA) :			07/02/2020
Signature :			



**NOTE D'INFORMATION
RELATIVE A L'ENTRÉE EN
VIGUEUR DU CHANGE 7 DU
MAG FAA/EASA**

NI-DM-8

Indice : A

Page 2/10

- ✓ Modification d'organisation de l'EASA Flight Standard prise en compte au niveau des dénominations.
- ✓ Prise en compte des dernières révisions de l'Accord Bilatéral US/UE (version en vigueur BOB n°009-001 du 07/03/2019).

Section A :

- ✓ §I.3. : Clarification sur le contenu des formations initiales et continues des inspecteurs FAA et Autorités Nationales européennes.
- ✓ §V.2 « FAA special conditions applicable to EU-Based Approved Maintenance Organizations (AMOs) » :

. §2.1.1(b) : Modification éditoriale pour préciser la signification de « MOE » « Maintenance Organisation Exposition »

. §2.1.1(b)(ii) : Modification du libellé pour remplacer la notion de « statement » que le système qualité couvre aussi les conditions spéciales FAA par la notion de « summary » du système qualité qui se doit de couvrir aussi les conditions spéciales FAA. *Mise en cohérence avec l'Accord bilatéral et le terme utilisé au §6 du Supplément FAA.*

. §2.1.1(b)(v) : Ajout de précisions sur les sites d'entretien en ligne concernés par la procédure de notification des changements :

- sous la surveillance de l'Autorité nationale identifiée en Appendix 2 de l'Annex 2 de l'Accord bilatéral à l'exception des sites d'entretien en ligne situés aux US car considérés hors du domaine de l'Accord bilatéral,
- entretiennent des aéronefs US,
- impactent les OpSpecs FAA.

Mise en cohérence avec l'Accord bilatéral

. §2.1.1(b)(vii) & (xi) : Ajout de la mention « approval » devant « for return to service »

. §2.1.1(b)(viii) : Ajout de la précision « applicable technical » devant « data »

. §2.2(e) : Devenu 2.3 sans changement de libellé.

. §2.2(a), (b), (c) et (d) : Modifications éditoriales.

- ✓ Appendix 1 « Contacts FAA/EASA/AA » : Ajout de la Hongrie.
- ✓ Appendix 4 « EASA Visit Report AA » : Item 5 de la check list modifié pour remplacer la vérification de la soumission de la recommandation de délivrance initiale dans les 30 jours par la vérification de la réalisation d'un audit de conformité des conditions spéciales FAA et du Supplément FAA.
- ✓ Appendix 6 « Audit Report 2 - AA Recommendation of an FAA-certificated AMO » : Correction du paragraphe « D101 » des OpSpec en « A101 » en rubrique « 1. Additional Fixed Location » et modifications éditoriales.
- ✓ Appendix 7 « FAA and EASA Class and Rating Comparison and Guidance » :



**NOTE D'INFORMATION
RELATIVE A L'ENTRÉE EN
VIGUEUR DU CHANGE 7 DU
MAG FAA/EASA**

NI-DM-8

Indice : A

Page 3/10

Suppression de la mention « Type changes require prior FAA approval. » en rubrique « FAA ratings » *Clarification des changements de ratings et confirmation que l'ajout d'un type aéronef ou d'un moteur à un rating FAA déjà existant n'est pas considéré comme une modification significative et ne nécessite donc plus d'accord préalable de la FAA (confirmé par l'EASA).*

Section C :

✓ Chapitre I « Initial Certification Process »

. §1.3 : Paragraphe complété pour intégrer l'attestation justifiant le besoin du certificat FAA et/ou rating dans la demande initiale et les demandes de renouvellement.

. §2.1.1 : Mention complétée pour préciser le format papier ou électronique du MAG Section C transmis par l'autorité au demandeur.

. §2.1.3 : Note relative à l'absence d'écart ouverts liés à la surveillance de l'Autorité nationale supprimée.

. §2.2 : Supprimé. Attestation de besoin requise intégrée au §1.3.

. §2.3 : Intégration de la notion de besoin « estimé » en plus du besoin « continu »

. §6.2 : Notes de fin de chapitre transformées en §6.3 et 6.4 sans changement de libellé.

. §7 : Ajout d'un préavis de 60 jours (avant la date estimée du besoin de l'agrément) dans les responsabilités du demandeur.

. §8.1 : Contenu réparti sur les §8.1, §8.2 et §8.3 sans changement de libellé.

. §8.2 : Devenu §8.4 et contenu réparti sur les §8.4 et §8.5 sans changement de libellé.

. §8.3, §8.4, §8.5 : Devenus respectivement §8.6, §8.7 et §8.8 sans changement de libellé.

. §8.4.1 : Mention entre parenthèses relative à l'approbation des fonctions sous-traitées transférée au §9.5.1.

. §9.5.1 : Ajout de précision sur l'approbation des fonctions sous-traitées par le visa par la FAA ASI en case 10 de la FAA Form 8310-3 à moins qu'il n'ait été indiqué en case 6 par l'inspecteur AA que les maintenances fonctions n'étaient pas acceptables.

. §9.5.2 : Note : *Fait mention de l'adresse email de la FAA IFO NYC non applicable à la France dont les dossiers, contrairement aux autres pays européens, ont été transférés à la FAA IFO LAX dont l'adresse email est « 9-LAX-IFO-FRANCE-MAG@FAA.GOV ».*

✓ Chapitre II « Renewal Process »

. §1.1.2 : Intégration de la notion de besoin « estimé » en plus du besoin « continu ».

. §2.8.5 : Devenu §2.9 sans changement de libellé.

. §3.4.2 : *Fait mention de l'adresse email de la FAA IFO NYC au lieu de celle de la FAA*



**NOTE D'INFORMATION
RELATIVE A L'ENTRÉE EN
VIGUEUR DU CHANGE 7 DU
MAG FAA/EASA**

NI-DM-8

Indice : A

Page 4/10

IFO LAX « 9-LAX-IFO-FRANCE-MAG@FAA.GOV ».

✓ Chapitre III « Change/Amendment to the Approval »

. §1.1, §1.2 : Devenus §1.a), §1.b) sans changement de libellé.

. §1.3 : Devenu 1.c). Changement de d/b/a (*doing business as*) inclus dans les changements de propriété et de nom. Ajout d'une note demandant la soumission des modifications du certificat FAA en utilisant la SAS Vitals informations présentée en Section C, Appendix 4. *Fait mention de l'adresse email de la FAA IFO NYC au lieu de celle de la FAA IFO LAX « 9-LAX-IFO-FRANCE-MAG@FAA.GOV ».*

. Création d'un §2 « Procedures for Changes Under Paragraph 1 Above » (*sans contenu*)

. §2 : Devenu 2.1 sans changement de libellé.

. §2.1 : Devenu §2.1a). L'envoi à l'Autorité nationale de la « FAA Form 8310-3 » de demande de modification » remplacée par l'envoi de « la documentation requise ».

. § 2.2 : Devenu § 2.1 b) sans changement de libellé.

. §3.1, §3.2, §3.2.1 à §3.2.5, §4.1, §5. à §7. : Devenus respectivement §2.2, §2.2.1, §2.2.2, §2.2.2a) à §2.2.2e), §3.1, §4. à §6 sans changement de libellé.

. §4.2 : Devenu §3.2. *Fait mention de l'adresse email de la FAA IFO NYC au lieu de celle de la FAA IFO LAX « 9-LAX-IFO-FRANCE-MAG@FAA.GOV ».*

✓ Chapitre V « Revocation, Suspension and Surrender »

. §3. : Ajout, en documents de référence, des FAA Order 8900.1, FAA Order 2150.3, « FAA Compliance and Enforcement Program » aux éditions en vigueur (*suspension, révocation*).

. §5. : Modification de la procédure de restitution du certificat 14 CFR Part 145 qui indique l'information de la FAA à l'adresse email générique et l'archivage du certificat FAA par l'Autorité nationale ainsi qu'une notification de la restitution par l'EASA FS1 au FAA Coordinator IFO. *Fait mention de l'adresse email de la FAA IFO NYC au lieu de celle de la FAA IFO LAX « 9-LAX-IFO-FRANCE-MAG@FAA.GOV ».*

✓ Appendix I « Exemple FAA supplement » :

. Modifications éditoriales en page de couverture, aux §1, 4.b)(2), 5.(b), 5.c)(1), §7.a)(6), §7.b)(2), §7.c)(1)(a), §7.d), §8.b), §8.b)(1), §9.b), §9.c)(3), §10.b)(2), §10.b)(2)iii), §10.b)(4)j), §12.a)(4), §12.a)(5), §12.b)(1)j) et ii), §13.a), b) et c)(4).

§5. EXTENT OF APPROVAL :

. §5.c)(2)iii) et Note : Termes « self-audit » et « self-auditing » remplacés respectivement



**NOTE D'INFORMATION
RELATIVE A L'ENTRÉE EN
VIGUEUR DU CHANGE 7 DU
MAG FAA/EASA**

NI-DM-8

Indice : A

Page 5/10

par « self-evaluation audits » et « self-evaluation auditing » dans le cadre de la gestion de la liste de capacité.

§7. APPROVAL FOR RETURN TO SERVICE AND MAINTENANCE, ALTERATION, AND MODIFICATION RECORDS :

. §7. : Mention « Return to Service » remplacée par « Approval for Return to Service » dans tout le chapitre.

New Components :

. §7.c) : Énoncé réécrit sans changement de sens, les procédures devant « assurer » l'acceptabilité des documents libérateurs des composants utilisés au lieu de « porter sur » l'acceptabilité de ces composants.

. §7.c)(1)(a)i) à x) et Notes : *Précision des conditions d'acceptabilité des composants neufs (exigences relatives à la documentation des pièces) :*

⇒ (a) : Ajout de la possibilité de traçabilité au « Design Approval Holder » (DAH) (constructeur ou fabricant d'un matériel PMA ou TSO) en alternative au « Production Approval Holder » (PAH). Mention relative à l'exigence de Certificat Libérateur Autorisé en accompagnement du composant supprimée.

- i) : Contenu actuel (exigence de FAA Form 8130-3 « new » pour les composants fabriqués aux US) remplacé par un renvoi, pour l'acceptation des pièces neuves fabriquées en dehors des US, aux dispositions des Accords bilatéraux en matière de conception, production et de navigabilité. Note transférée au (v) et complétée, pour les pièces neuves reçues en magasin avant le 01/10/2016, de la possibilité d'émission de l'attestation équivalente à la FAA Form 8130-3, via une définition approuvée.
- ii) : Contenu transféré au (vi) sans changement de libellé. Nouveau contenu relatif au bon état pour installation.
- iii) : Contenu (exigence de Canadian Form One pour les composants fabriqués au Canada) remplacé par un renvoi aux documents de navigabilité requis par le TIP.
- iv) : Contenu transféré au (vii) avec une modification typographique mineure. Nouveau contenu traite de l'acceptabilité des matériels TSO avec les documents appropriés.
- v) : Contenu transféré au (viii) sans modification de libellé. Nouveau contenu traite des documents d'accompagnement des « pièces » fournies par un U.S. Air carrier qui peuvent être en accord avec son CAMP.
 - Note : Ajout : Évidence de l'autorisation de livraison en direct étendue aux fournisseurs approuvés requise. En cas de pièces envoyées au travers d'une autorisation de livraison en direct, le Certificat Libérateur Autorisé



**NOTE D'INFORMATION
RELATIVE A L'ENTRÉE EN
VIGUEUR DU CHANGE 7 DU
MAG FAA/EASA**

NI-DM-8

Indice : A

Page 6/10

doit faire mention de l'autorisation donnée par le PAH. Cette mention précisant l'autorisation donnée par la PAH pour la livraison en direct du site du fournisseur considéré peut être une remarque supplémentaire entrée en case 12. *Cet ajout ne fait que formaliser les dispositions contenues dans le FAA Order 8130.21, applicables aux fabricants US qui émettent des FAA Form 8130-3 « new » au travers d'une autorisation de livraison donnée par le PAH, qui a lui-même reçu cette autorisation de la FAA, et non au travers de la détention d'un TSO/PMA. Elle s'applique aux pièces libérées avec FAA Form 8130-3 et ne s'applique pas aux pièces libérées avec EASA Form 1.*

- iv) : Transféré au ix) sans changement de libellé.
- vii) : Transféré au x) et indiqué applicable aux propriétaires / opérateurs 14 CFR parts 91, 121, 125, 129, 135, *au lieu des « US air carrier », avec un renvoi à la FAA AC 20-62 en vigueur.*

Used Components :

. §7.c)(2)(a)i) à iv) :

- ⇒ (a) : Indique la traçabilité des composants usagés à la personne certifiée autorisée suivant le 14 CFR part 43, section 43.7, *en remplacement des installations certifiées FAA et/ou EASA autorisées à certifier la maintenance réalisée*, qui doit documenter sa signature, le numéro et type de certificat détenu. *Cas des mécaniciens indépendants.*

Condition « satisfaisante » des pièces remplacée par « navigable ».

Suppression du besoin de documenter les pièces à vie limite.

Suppression du renvoi au Parts catalogue fabricant et aux documents approuvés Autorités.

Renvoi aux documents listés dans la suite pour les certificats libératoires autorisés.

- i) : Transféré en ii) avec modifications éditoriales.
- ii) : Transféré en iii) sans modification de libellé.
- iii) : Transféré en i) avec suppression du renvoi au 14 CFR §43.9 pour la libération et remplacement du terme « composants » par « pièces ».
- iv) : Transféré en v) sans modification de libellé.
- v) : Contenu supprimé (*relatif au Canadian Form One*) et remplacé par le contenu du iv)
- vi) : Contenu supprimé (*EASA Form 1 triple release FAA/EASA/TCCA*) pour indiquer que les dispositions des Accords bilatéraux, relatives aux composants acceptables, ne sont pas reprises dans le guide et qu'il faut se référer à ces Accords individuels ou à la FAA AC 20-62. *Changement éditorial destiné à généraliser les principes applicables à tous les Accords*



**NOTE D'INFORMATION
RELATIVE A L'ENTRÉE EN
VIGUEUR DU CHANGE 7 DU
MAG FAA/EASA**

NI-DM-8

Indice : A

Page 7/10

bilatéraux et pas seulement à l'Accord canadien.

. §7.d) Suppression du renvoi à l'EASA Form 1 triple release EASA/FAA/TCCA dans le tableau résumant les scénarios possibles. *L'émission d'EASA Form 1 triple release reste autorisée (confirmé par l'EASA) dans les cas où des Accords bilatéraux existent entre chacun des États concernés par la remise en service et dans les cas où la remise en service dans les 3 systèmes réglementaires est exigée par le client.*

. §7.e) : Ajouté : Texte d'introduction des cas de non-conformités à l'un ou l'autre des systèmes réglementaires (ex : pièces installées avec une simple release ou ADs non appliquées)

. §7.f) : Ajouté : Décrit les dispositions liées à la libération de composants uniquement utilisés dans une conception approuvée par la FAA (TC/STC). *Dispositions identiques décrites en Section B, Annexe 1 §10.(2)n) applicables aux organismes basés aux États-Unis approuvés EASA (peuvent libérer des composants non certifiés aux États-Unis qui ne sont utilisés que dans une conception approuvée par l'EASA (TC/STC), par exemple un composant monté sur Sukhoï, A/C non certifié US).*

- ⇒ (1) : Rappel des principes du BASA sur l'assistance technique mutuelle reconnaissant le besoin pour un organisme basé en Europe de maintenir un composant installé sur un type aéronef non certifié EU. Ajout de la possibilité pour l'organisme de réaliser cette maintenance sous son agrément FAA et d'émettre une EASA Form 1 de remise en service de ce composant.
- ⇒ (2) : L'autorisation/approbation de réaliser cette maintenance est limitée aux domaines d'agrément EASA et FAA approuvés et basée sur la conformité aux exigences EASA Part 145 modulées par les conditions spéciales.
- ⇒ (3) : Le DR de l'organisme devra soumettre une demande écrite à l'inspecteur de l'Autorité nationale pour la réalisation de cette maintenance incluant un supplément FAA révisé énumérant les composants concernés, le type de maintenance prévu d'être effectuée, ainsi qu'une autoévaluation des moyens tels que les outillages, les équipements, les données utilisées, les formations, les installations, le personnel qualifié, etc.
- ⇒ (4) : L'inspecteur de l'Autorité nationale en charge de l'organisme fera une revue de la demande, vérifiera que les domaines d'agrément EASA et FAA approuvés (outillages, équipements, données utilisées, formations, installations, personnel qualifié) permettent la réalisation de la maintenance, fera une revue du Supplément FAA révisé contenant la liste des composants. Lorsque jugé acceptable, il transmettra la demande du DR et la page du supplément FAA listant les pièces à la FAA pour acceptation par email à l'adresse 9-LAX-IFO-FRANCE-MAG@faa.gov (différente de celle indiquée par le MAG et confirmée par la FAA).
- ⇒ (5) : À réception, le responsable FAA IFO fera une revue de la demande et de la page listant les composants et transmettra son acceptation ou son refus par écrit au DR avec copie à l'inspecteur de l'Autorité nationale.



**NOTE D'INFORMATION
RELATIVE A L'ENTRÉE EN
VIGUEUR DU CHANGE 7 DU
MAG FAA/EASA**

NI-DM-8

Indice : A

Page 8/10

- ⇒ (6) : Le DR ou son délégué s'assurera que l'organisme émettra l'EASA Form 1 de remise en service en visant les cases 14b et 14c (*en lieu et place du n° d'agrément Part 145 EASA*) Le DR ou son délégué cochera dans le block 14a, la case « "Other regulation specified in Block 12. » et notera en case 12 la mention « Certifies that the work performed in block 11/12 was carried out in accordance with 14 CFR Part 43.9 and, in respect to that work, the component part is considered approved for return to service under FAA Part 145 approval no. xxx for installation on US registered aircraft only. Not for installation on EU-registered aircraft or components of such aircraft »
- ⇒ (7) : L'inspecteur de l'Autorité nationale en charge de l'organisme surveillera les activités réalisées sur ces composants au travers de sa surveillance normale.

§9. ADDITIONAL OPERATING LOCATIONS :

. §9.c)(2) : Ajout du 14 CFR Part 91 dans les règlements d'opération des aéronefs immatriculés US.

. §9.c)(4) : Ajout de la notion de « récurrence » pour les travaux hors site et suppression de la notion de « nécessité »

. §9.d)(8) : Précisions que les enregistrements des travaux réalisés hors site doivent être rédigés en anglais.

. §9.e) : Suppression de la notion de travaux « contracted » et suppression de la mention sur le retour des moyens à la base principale en fin de travaux. Indications liées à la durée des travaux (entre 60 jours et 1 an) supprimée.

§10. CONTRACTING :

. §10 : Ajout des conditions relatives aux « maintenance functions » nécessitant une approbation FAA (mentionnées en block 4 de la FAA Form 8310-3) qui sont :

- la mise en place d'un contrat avec une autre personne ou entité certifiée ou non FAA pour réaliser des « maintenance functions » sur un article,

et

- le choix par l'organisme d'exercer les privilèges de son agrément et d'assumer la responsabilité des travaux réalisés par la personne ou l'entité contractée.

Ces conditions limitent les « maintenance functions » nécessitant une approbation FAA aux travaux contractés hors cadre agréé (confirmé par l'EASA)

. §10.b)(3)i) : Responsabilité de remise en service des « maintenance functions » réalisées par l'organisme contractant agréé FAA supprimée et remplacée par la responsabilité des travaux réalisés conformément au 14 CFR part 43 pour chaque item traité.

§11. MAJOR REPAIRS AND MAJOR ALTERATIONS :

. §11.a) : Suppression du cas des composants critiques de la non acceptation automatique



**NOTE D'INFORMATION
RELATIVE A L'ENTRÉE EN
VIGUEUR DU CHANGE 7 DU
MAG FAA/EASA**

NI-DM-8

Indice : A

Page 9/10

des données de réparation.

Alignement avec le TIP Rév. 6 qui rend acceptables les données de conception de la réparation de la pièce ou de l'article concerné, quel que soit le type de composants et quelle que soit l'Autorité de certification du produit :

Par la FAA pour les réparations majeures et mineures si :

- . approuvées EASA au travers du Part 21 Subpart M,*
- . la FAA a validé/certifié le produit ou l'article,*
- . l'EASA agit pour l'État de conception des données de réparation,*
- . les données de réparation sont approuvées via une lettre d'approbation ou une approbation émise sous DOA,*
- . la réparation n'est pas dans une zone soumise à une AD FAA à moins que l'AD autorise l'acceptation de l'approbation des données de réparation.*

Par l'EASA :

Pour les réparations majeures si :

- . l'EASA a validé/certifié le produit ou l'article,*
- . la FAA est l'État de conception des données de réparation,*
- . l'approbation FAA des données de conception de la réparation est fondée sur une FAA letter, FAA Form 8110-3, FAA Form 8100-9, FAA Form 337 ou une page de couverture de la spécification de réparation.*

Pour les réparations mineures si :

- . l'EASA a validé/certifié le produit ou l'article,*
- . la FAA est l'État de conception des données de réparation,*
- . les données de conception de la réparation sont fournies par le détenteur du TC, STC, PMA, ou TSOA ou*
- . pour les données non fournies par le détenteur du TC, STC, PMA, ou TSOA, la détermination de l'acceptabilité des données (sous 14 CFR part 43) a été faite par un organisme de maintenance US sous le système autorisé FAA.*

Les données de réparation mineure non approuvées suivant le Part 21 mais déjà utilisées pour réparer un avion immatriculé N sont aussi reconnues.

. §11.b) : Ajout d'un renvoi au TIP pour les données de réparation / « altération » non approuvées automatiquement.

. §11.c)i) : Ajout de la référence au 14 CFR Part 1 pour la définition des réparations / « alterations » majeures ou mineures.

§12. COMPLIANCE WITH U.S. 14 CFR PART 121 AIR CARRIER CONTINUOUS AIRWORTHINESS MAINTENANCE PROGRAM (CAMP), 14 CFR PART 135 (10 OR MORE WITH A CAMP), OR 14 CFR PART 125 OPERATOR INSPECTION PROGRAM :

Ajout des opérateurs 14 CFR PART 135 (10 ou plus avec CAMP)

14. QUALIFICATIONS OF PERSONNEL :

. §14.a) : N° de fax de la personne qui assure la liaison avec l'Autorité nationale remplacé par l'adresse email.



**NOTE D'INFORMATION
RELATIVE A L'ENTRÉE EN
VIGUEUR DU CHANGE 7 DU
MAG FAA/EASA**

NI-DM-8

Indice : A

Page 10/10

✓ Appendix 4 FAA SAS Vitals Informations :

. Item 3. (a) et (b) alignés à la marge.

. Item B : « Chief Executive Officer (accountable manager) » remplacé par « FAA Accountable Manager »

. items D.4 « Update copy of EASA Certificate and Scope of approval. » et D.5 « Maintenance Organisation Exposition (MOE), relevant pages pertaining to the change. » ajoutés. *Il semble être demandé aux organismes de joindre à la SAS VI, leur certificat à jour et d'identifier les pages modifiées de leur MOE. Il semble que ces renseignements soient utiles à la FAA pour la mise à jour de sa base de données (en attente de confirmation EASA).*

Section D « Authority » :

Ajoutée. Accord de la FAA et de l'EASA pour appliquer les dispositions du MAG visé FAA et EASA et formalisant le délai de mise en application de 90 jours après la date de la dernière signature. *Non en accord avec l'indication portée sur le site EASA qui indique une date d'entrée en vigueur du MAG Change 7, 90 jours après sa date de publication.*

4. ENVIE D'EN SAVOIR PLUS ?

✓ FAA contacts : IFO Los Angeles :
Los Angeles International Field Office
777 S. Aviation Blvd., Suite #150
El Segundo, CA 90245
Phone: (424) 405-7825

Adresse email générique : 9-LAX-IFO-FRANCE-MAG@FAA.GOV
Coordinator (IFO) : M. Walther Bearden email : Walter.W.Bearden@faa.gov

✓ Liens utiles :

. FAA Form 8310-3 :

<https://www.faa.gov/forms/index.cfm/go/document.information/documentID/1031129>

. Liste des organismes européens agréés 14 CFR part 145 sur le site FAA :

<https://av-info.faa.gov/RepairStation.asp>

. MAG Change 7 :

<https://www.easa.europa.eu/document-library/bilateral-agreements/eu-usa>

FAA AC 20-62 :

https://www.faa.gov/regulations_policies/advisory_circulars/

--- Fin ---