

PROCÉDURE

DSAC/NO

Procédure disponible en
téléchargement sur
www.osac.aero

Indice *E*
10 octobre 2018

Autorisations exceptionnelles dans le domaine de la navigabilité

P-04-00



DSAC

Ministère de la Transition écologique et solidaire

www.ecologie-solidaire.gouv.fr

ÉVOLUTION DE LA PROCEDURE

CE DOCUMENT EST REVISE.

Toute question, remarque ou proposition de modification peut être adressée à contact@osac.aero.

Cette révision :

- Intègre les DAE relatives aux licences de maintenance d'aéronefs
- Permet le traitement en « déviation » de certaines extensions de butées d'entretien qui relèvent de la certification de type.
- Définit les modalités d'approbation indirecte de certaines déviations "aéronefs" mineures.
- Prend en compte le règlement (UE) 2018/1139.

SOMMAIRE

1	OBJET	4
2	DOMAINE D'APPLICATION	4
3	RÉFÉRENCES	4
4	DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS	5
4.1	<i>Abréviations</i>	5
5	NATURE ET BASE REGLEMENTAIRE DES AUTORISATIONS EXCEPTIONNELLES.....	6
5.1	<i>Les dérogations</i>	6
5.2	<i>Les déviations</i>	6
6	TYPLOGIE DES AUTORISATIONS.....	6
6.1	<i>Autorisations exceptionnelles « aéronefs »</i>	6
6.1.1	<i>Dérogations</i>	6
6.1.2	<i>Déviations</i>	7
6.2	<i>Autorisations exceptionnelles « agréments »</i>	8
6.2.1	<i>Les dérogations</i>	8
6.2.2	<i>Les déviations</i>	8
6.2.3	<i>Cas particulier des modifications d'agrément nécessitant une transition</i>	8
6.3	<i>Autorisations exceptionnelles « licences de maintenance aéronefs »</i>	9
7	CONDITIONS D'ACCEPTABILITE	9
7.1	<i>Caractère exceptionnel et imprévu et urgent et de durée limitée</i>	9
7.2	<i>Impact sur la sécurité</i>	10
7.3	<i>Evaluation et décision par l'autorité</i>	10
8	TRAITEMENT PRATIQUE	10
8.1	<i>Contenu du dossier de demande</i>	10
8.2	<i>Services compétents</i>	11
9	APPROBATION INDIRECTE DE CERTAINES DEVIATIONS "AERONEFS" MINEURES.....	12
9.1	<i>Introduction</i>	12
9.2	<i>Définitions</i>	12
9.3	<i>Rappels</i>	12
9.4	<i>Procédure d'approbation indirecte de certaines déviations « aéronefs » mineures</i>	13
9.4.1	<i>Tâches éligibles</i>	13
9.4.2	<i>Caractère exceptionnel de la déviation</i>	13
9.4.3	<i>Impact sur la sécurité et mesures compensatoires</i>	14
9.4.4	<i>Etendues des variations et détermination de la valeur de dépassement</i>	14
9.4.5	<i>Documentation de la déviation</i>	14
9.4.6	<i>Approbation de la déviation</i>	15
9.5	<i>Obtention de la prérogative d'approbation indirecte de certaines déviations "aéronefs" mineures</i>	15
9.6	<i>Retrait de la prérogative d'approbation indirecte de certaines déviations "aéronefs" mineures</i>	15

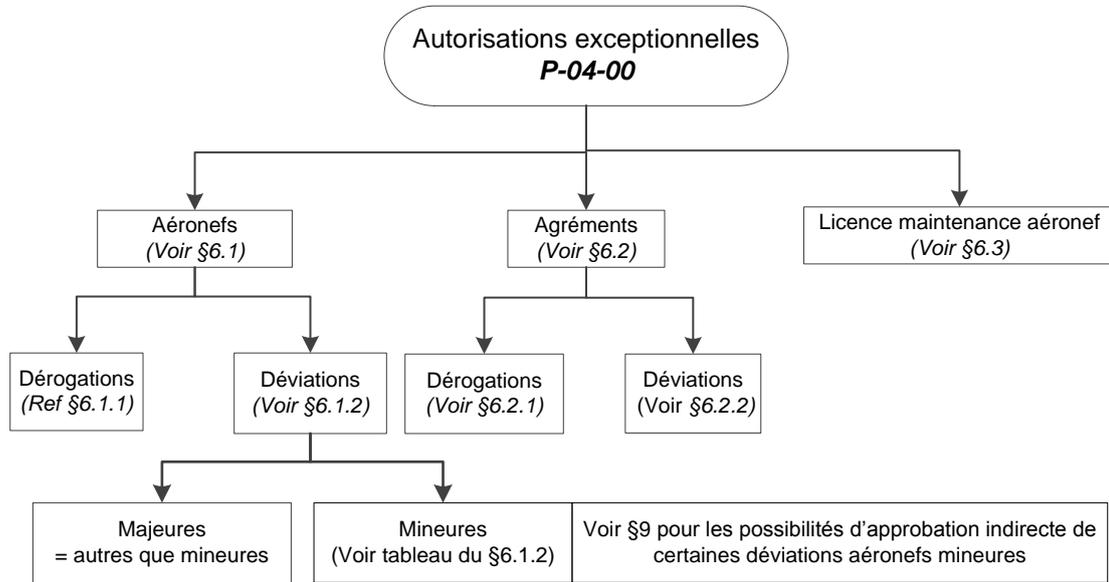
1 OBJET

La présente procédure définit les modalités de traitement d'une autorisation exceptionnelle (dérogation ou déviation), concernant :

- les aéronefs,
- les organismes agréés,
- **les licences de maintenance d'aéronefs.**

Cette procédure ne traite pas des dérogations et des déviations aux exigences opérationnelles (équipement, MEL etc.) qui doivent être soumises à la DSAC/IR compétente.

Le logigramme ci-dessous est une synthèse de la structure de la présente procédure :



2 DOMAINE D'APPLICATION

Aéronefs : aéronefs immatriculés en France relevant du règlement communautaire (UE) 2018/1139 à l'exception des aéronefs relevant de l'Annexe I.

Organismes : organismes titulaires d'un agrément Partie 21G, Partie 21F, Partie 145, Partie M/F, Partie M/G ou Partie 147 délivré par la DGAC ou par OSAC.

Licences de maintenance d'aéronefs: Licences Part 66 délivrées en France relevant du règlement communautaire (UE) 2018/1139.

3 RÉFÉRENCES

Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne. Ce règlement est communément appelé « règlement de base européen ».

Arrêté du 28 décembre 2005 modifié relatif aux redevances pour services rendus par l'Etat pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile et pris pour l'application des articles R. 611-3, R. 611-4 et R. 611-5 du code de l'aviation civile.

Formulaires:

- F-04-00-1 : Demande d'autorisation exceptionnelle aéronef.
- F-04-00-2 : Demande d'autorisation exceptionnelle agrément.
- F-04-00-3 : Demande d'autorisation exceptionnelle licence

4 DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS

4.1 Abréviations

AD/CN:	Airworthiness Directive/Consigne de Navigabilité
AESA:	Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne
ALI:	"Airworthiness Limitation Items"
BI:	Bulletin d'Information
CAMO:	"Continuing Airworthiness Management Organisation". Organisme de maintien de la navigabilité
CDCCL:	"Critical Design Configuration Control Limitation"
CMP:	(ETOPS) Configuration, Maintenance & Procedures
CMPA:	"Complex Motor-Powered Aircraft". Aéronef motorisé complexe
CMR:	"Certification Maintenance Requirement"
CSN:	"Cycles Since New". Cycles totaux
CTA:	Certificat de Transporteur Aérien
DAE:	Demande d'Autorisations Exceptionnelle
DGAC:	Direction Générale de l'Aviation Civile
DSAC/IR:	Echelons interrégionaux de la DSAC
DSAC/NO/MQC:	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile/Direction Navigabilité-Opérations/Pôle Méthodes, Qualité et Compétences
DSAC/NO/NAV:	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile/direction Navigabilité-Opérations/Pôle certification suivi de navigabilité et aviation générale
ETOPS:	"Extended-range Twin-engine Operation Performance Standard"
FCE:	Formation en Cours d'Emploi (OJT en anglais)
FH:	"Flight Hour". Heure de vol
LLP:	"Life Limited Parts". Pièces à durée de vie limitée
MPD:	Maintenance Planning Document
MEL:	Minimum Equipment List
MFD:	"Manufactured Date". Date de fabrication
MGN:	Manuel des spécifications de l'organisme de Gestion du maintien de la Navigabilité.
MRBR:	"Maintenance Review Board Report"
MSN:	"Manufacturer Serial Number". Numéro de série donné par le fabricant
OSAC:	Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile
PE:	Programme d'entretien.
QT:	Qualification de Type
SFAR:	"Special Federal Aviation Regulation"
TAC:	Transport Aérien Commercial nécessitant l'obtention d'une licence d'exploitation conformément au règlement (CE) 1008/2008.
TCH:	"Type Certificate Holder", Détenteur de certification de type.
TSN:	"Time Since New". Heures totales

5 NATURE ET BASE REGLEMENTAIRE DES AUTORISATIONS EXCEPTIONNELLES

Les autorisations exceptionnelles peuvent être :

- des « dérogations » délivrées au titre de l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139 ou
- des « déviations » pour les autres autorisations.

5.1 Les dérogations

L'article 71 du règlement de base européen (UE) 2018/1139 permet aux Etats Membres d'accorder des dérogations de durée limitée aux exigences de ce règlement et à ses règlements d'application en cas de circonstances imprévisibles urgentes ou de besoin opérationnelle urgent à condition de ne pas affecter le niveau de sécurité.

Remarque : Ces dérogations doivent être notifiées à l'Agence, à la Commission et aux autres États Membres, avec notamment les raisons qui les motivent et, le cas échéant, les mesures d'atténuation nécessaires appliquées. La Commission, sur avis de l'AESA, est susceptible de demander l'annulation de la dérogation si elle estime que les conditions de délivrance de la dérogation ne sont pas satisfaisantes.

5.2 Les déviations

Les déviations sont des autorisations exceptionnelles portant sur des manuels ou des procédures et sont accordées sur les mêmes bases réglementaires que l'approbation de ces mêmes manuels ou procédures.

6 TYPOLOGIE DES AUTORISATIONS

6.1 Autorisations exceptionnelles « aéronefs »

Il s'agit d'autorisations couvrant des non conformités affectant la navigabilité de l'aéronef :

6.1.1 Dérogations

- Définition non approuvée
 - Modification/réparation non approuvée
 - Dommage/défaut non rectifié selon un standard approuvé
 - Equipement monté sans document libératoire approprié
- Butée d'entretien relevant de la certification de type non respectée (*)
 - AD/CN
 - Limitations de navigabilité approuvées par l'EASA (exemples : « Airworthiness Limitations Section » AIRBUS, Chapitre 4 Airbus Hélicoptères,...)
 - ETOPS, hors celles identifiées « not to exceed » pour lesquelles aucune dérogation n'est autorisée.

*voir §6.1.2 pour les cas particuliers à traiter en déviation.

6.1.2 Déviations

- Dépassement de butée d'entretien ne relevant pas de la certification de type et définie dans le PE de l'aéronef.
- **Dépassement de butée d'entretien relevant de la certification de type, définie dans le PE de l'aéronef et pour laquelle le détenteur de la définition indique explicitement que son extension ponctuelle peut être accordée par l'autorité locale (mention dans le MPD, MRBR ou équivalent).**

Une déviation sera dite « mineure » dans les cas suivants :

Type de butée	Valeur maximale de la déviation pour une classification « mineure »
Butées exprimées en heures de vol: <ul style="list-style-type: none">- En TAC et/ou CMPA- En non TAC et non CMPA pour des opérations concernant les grandes visites de cellule type 2000h / 6 ans, révision générale de moteur ou d'hélice ainsi que les visites de prolongation de vie pour les planeurs. (Communément appelé "gros entretien")- En non TAC et non CMPA pour les opérations non mentionnées ci-dessus. (Communément appelé « petit entretien »)	10% ou 500 heures (première limite atteinte) 2% 10%
Butées exprimées en calendrier: <ul style="list-style-type: none">- 1 an ou moins- Plus de 1 an sans excéder 3 ans- Plus de 3 ans	10% ou 1 mois (première limite atteinte) 2 mois 3 mois
Butées exprimées en cycles ou atterrissages	5% ou 250 cycles/atterrissages (première limite atteinte)

Les déviations dépassant les limites définies dans le tableau ci-dessus seront dites « majeures ».

NOTA 1 : Les valeurs **listées dans** le tableau ci-dessus sont à considérer comme des dépassements au-delà des butées du PE approuvé, intégrant le cas échéant, les tolérances prévues dans le programme constructeur **ou admises par OSAC¹**.

NOTA 2 : Quand une visite a fait l'objet d'une autorisation exceptionnelle, les échéances des visites suivantes seront déterminées à partir de la butée à laquelle la visite aurait dû être réalisée. Les extensions ne sont pas cumulables.

NOTA 3 : Dans le cas de butées multiples (exemple heures et calendaires), une déviation accordée sur l'une des deux butées n'affranchit pas de l'autre butée.

¹ Tolérances admises par OSAC pour les aéronefs non CMPA hors exploitation commerciale dans le BI 2013/02 disponible sur le site d'OSAC.

NOTA 4 : Si des items de certification sont inclus dans une visite, une déviation accordée sur la visite ne suffit pas à autoriser le report des items de certification **ne pouvant être étendus par l'autorité locale, qui doivent** faire l'objet d'une demande de dérogation.

NOTA 5 : Aucune autorisation n'est nécessaire pour faire varier les butées des tâches additionnelles d'entretien intégrées par l'opérateur/CAMO dans le PE de sa propre initiative (tâches de maintenance ajoutées au titre du M.A.302(d)(iii). Les possibilités de variation des butées de ces tâches de maintenance additionnelles sont de l'entière responsabilité du CAMO.

NOTA 6 : Les instructions pour le maintien de la navigabilité du détenteur de la définition (TCH/STCH, etc.) prévalent sur les valeurs maximales listées dans le tableau ci-dessus. Dans le cas où le TCH ne spécifie pas de limitations pour des dépassements des butées d'entretien, les limitations listées dans le tableau ci-dessus s'appliquent.

6.2 Autorisations exceptionnelles « agréments »

6.2.1 Les dérogations

Lorsqu'il y a non-conformité à une exigence du règlement ou que le certificat est impacté, le **postulant détenteur d'un agrément ou d'une licence peut soumettre à OSAC une** demande de dérogation dans le cadre de l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139.

Note : Dans le domaine de la production, les « dérogations » objet de la présente procédure, ne concernent pas les « dérogations » produits (non-conformités non intentionnelles à la définition certifiée de l'élément fabriqué, faisant l'objet d'une approbation par l'organisme de conception ou l'AESA, et identifiée sur le certificat libérateur).

6.2.2 Les déviations

Le postulant détenteur d'un agrément peut soumettre une demande de « déviations » à OSAC pour couvrir une non-conformité aux spécifications approuvées de l'organisme qui n'impactent pas la conformité aux autres exigences du règlement **ayant servi à la délivrance de l'agrément de l'organisme, et qui n'impacte pas non plus** le certificat. En d'autres termes, la déviation ne porte que sur le fait que les spécifications ne sont pas respectées ; si le caractère urgent et/ou ponctuel de la déviation ne justifiait pas son traitement par une autorisation exceptionnelle, elle serait susceptible d'être approuvée au travers d'une révision des spécifications.

Exemple : Exercice d'un privilège optionnel non prévu dans les spécifications (lorsqu'un tel privilège n'a pas à faire l'objet d'une mention sur le certificat) :

- pour un atelier Part 145 : intervention sur un site en ligne non inclus au MOE, **hors intervention couverte par le §145.A.75 (c) du règlement (UE) 1321/2014,**
- pour un organisme MG ou MF : intervention sur variante d'aéronef non prévue dans les spécifications, lorsque le certificat inclut le type d'aéronef concerné

6.2.3 Cas particulier des modifications d'agrément nécessitant une transition

L'Autorité peut autoriser, avant leur approbation, la mise en œuvre totale ou partielle de certaines modifications envisagées par l'organisme dans le cadre d'un plan de transition, qui ne nécessite alors pas de dérogation/déviation (exemple : déménagement progressif entre 2 sites de production/maintenance).

6.3 Autorisations exceptionnelles « licences de maintenance aéronefs ».

Dans le cadre de l'obtention d'une licence de maintenance aéronef, lorsqu'il existe une non-conformité avec l'annexe III (Partie-66) du règlement (UE) 1321/2014 (dérogation) ou avec des standards établis par OSAC (déviation), une demande d'autorisation exceptionnelle est nécessaire.

Exemples :

- 1- La validité d'une QT acquise par la formation est de 3 années, à compter du 1er jour de formation. Il est envisageable d'étendre cette durée à travers une autorisation exceptionnelle (DAE) à condition toutefois qu'au minimum, les conditions suivantes soient remplies :
 - La demande de licence intervienne moins de 3 ans et 6 mois après le 1er jour de formation,
 - L'expérience acquise lors de ces 3 ans et 6 mois soit majoritairement acquise sur le type aéronef demandé et qu'une session de refresh théorique et pratique de moins de 6 mois puisse être présentée,
 - La DAE soit dûment justifiée (comme difficulté pour trouver une FCE, longue maladie, etc).
- 2- L'expérience à démontrer pour obtenir une catégorie ou sous catégorie doit être appropriée, donc essentiellement acquise sur des aéronefs en lien avec la catégorie ou sous catégorie. De l'expérience acquise sur d'autres types d'aéronefs ou partie d'aéronefs peut être prise en compte sous condition.

Pour demander une autorisation exceptionnelle concernant une licence, l'organisme ou le mécanicien indépendant doit compléter le formulaire F-04-00-3 disponible sur le site internet d'OSAC.

7 CONDITIONS D'ACCEPTABILITE

7.1 Caractère exceptionnel *et* imprévu *et* urgent *et* de durée limitée

Le postulant doit démontrer :

- que sa demande a pour cause des circonstances imprévues
Une autorisation exceptionnelle ne doit pas être envisagée a priori lors de la planification des actions de mise en conformité avec la réglementation
- qu'il y a un **besoin** opérationnel **urgent, et**
- que toutes les pistes non dérogatoires ont été explorées pour y faire face

L'autorisation exceptionnelle ne doit pas être utilisée comme un moyen de s'affranchir sans motif valable d'une procédure normale plus contraignante ou plus coûteuse.

En particulier, s'agissant des autorisations aéronefs, la possibilité d'un laissez-passer doit être envisagée en priorité. Toutefois, la solution « autorisation exceptionnelle » est la seule possible lorsque le type de vol envisagé ne peut réglementairement **pas** être réalisé sous laissez passer (notamment transport aérien commercial et travail aérien).

L'autorité ne délivrera l'autorisation que pour une **portée et une durée limitée au strict minimum.**

7.2 Impact sur la sécurité

Le postulant doit apporter toutes les justifications et proposer toutes les mesures compensatoires jugées nécessaires pour garantir **que la sécurité, la protection de l'environnement et la conformité aux exigences essentielles sont garantis, si nécessaire par l'application de mesures d'atténuation.**

Certaines autorisations exceptionnelles « aéronefs » peuvent nécessiter un avis favorable du détenteur de certificat de type (dérogations aux données de certification ou extension significative d'un intervalle d'entretien).

Exemples de dispositions compensatoires/**mesures d'atténuation** (autorisations « aéronefs ») :

- une visite supplémentaire du rang inférieur,
- une vérification particulière,
- des inspections répétitives,
- des limitations d'emploi (y compris suspension de certains privilèges opérationnels tels que l'ETOPS).

7.3 Evaluation et décision par l'autorité

Voir au §8 les modalités pratiques de demande et l'identification des services chargés de l'évaluation (destinataire de la demande) et de l'approbation.

Dans le cadre de l'évaluation de la demande, un contrôle sur site (autorisation « organisme ») ou une inspection physique de l'aéronef concerné (autorisation « aéronef ») peuvent être conduits par OSAC.

Le postulant ne peut considérer que sa demande a été acceptée (et donc en particulier, pour les autorisations aéronefs, que l'aéronef est apte au vol) qu'à réception de l'accord écrit **de l'autorité.**

8 TRAITEMENT PRATIQUE

8.1 Contenu du dossier de demande

Le dossier de demande doit décrire :

- l'identification claire de l'objet de la demande
- les articles réglementaires ou les paragraphes du manuel qui ne sont plus respectés
- les privilèges opérationnels impactés
- le caractère exceptionnel/imprévu/urgent des circonstances qui motivent la demande
- les justifications relatives à la sécurité et les mesures compensatoires
- les mesures prises pour recouvrer une situation normale dans les délais de l'autorisation exceptionnelle

Voir le formulaire F-04-00-1 sur le site OSAC/**Documentation Technique**/Formulaires : formulaire autorisation exceptionnelle aéronef.

Voir le formulaire F-04-00-2 sur le site OSAC/**Documentation Technique**/Formulaires : formulaire autorisation exceptionnelle agrément.

Voir le formulaire F-04-00-3 sur le site OSAC/Documentation Technique/Formulaires : formulaire autorisation exceptionnelle licence.

8.2 Services compétents

Autorisations exceptionnelles			Destinataire de la demande :	Service approuvateur	Postulant
Catégorie	Cas	Nature ⁽¹⁾			
Aéronef	1. Définition : Modification/réparation mineure instruite par OSAC dans l'attente de l'approbation AESA	Dérogação	DSAC/NO/NAV ⁽²⁾	DSAC/NO/NAV ⁽²⁾	Responsable de la gestion de l'aéronef (propriétaire ou organisme Part M/G) ⁽⁵⁾
	2. Définition : Autres cas		OSAC ⁽³⁾ (TAC : copie à DSAC/IR)	DSAC/NO/NAV ⁽²⁾	
	3. AD ou limitation de navigabilité approuvée par l'EASA/ETOPS pour laquelle le détenteur de la définition ne prévoit aucune extension via approbation de l'autorité locale	Déviation mineure			
	4.1. Butées d'entretien hors limitation de navigabilité ou AD 4.2. Limitation de navigabilité pour laquelle le détenteur de la définition prévoit une extension via approbation de l'autorité locale		Déviation majeure	OSAC ⁽⁶⁾	
Agréments	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 145 ▪ M/F ▪ M/G ▪ 21G ▪ 21F ▪ 147 	Dérogação	OSAC ⁽⁴⁾	DSAC/NO/MQC	Organisme titulaire de l'agrément
		Déviation		OSAC ⁽⁴⁾	
Licence	Non-conformité avec l'annexe III (Partie-66) du règlement (UE) 1321/2014	Dérogação	OSAC ⁽⁷⁾	DSAC/NO/MQC	Postulant à l'obtention de la licence
	Non-conformité à un standard établi par OSAC Exemple : durée de validité d'une QT	Déviation		OSAC ⁽⁷⁾	

(1) Voir §6 pour la distinction entre « dérogation » et « déviation » et la classification mineure/majeure des déviations.

(2) Quel que soit l'aéronef considéré.

(3) Aéronef géré par un organisme Partie M/G : inspecteur OSAC en charge de la surveillance de l'organisme **sauf pour les déviations aéronef mineures approuvées de manière indirectes (voir §9). Dans ce deuxième cas, le CAMO approuvateur doit notifier OSAC de l'octroi d'une déviation « aéronef » mineure.**

Autres aéronefs : inspecteur OSAC en charge du dossier aéronef.

(4) Inspecteur OSAC en charge de la surveillance de l'organisme.

(5) Exception : cas des évolutions de conception en attente d'approbation de l'AESA.

Lorsqu'une dérogation est accordée pour permettre l'exploitation d'aéronefs en attente de l'approbation par l'AESA d'une évolution de conception instruite par la DSAC ou OSAC, la dérogation peut être accordée au postulant à l'évolution de conception. Elle précise qu'elle ne s'applique qu'aux aéronefs immatriculés en France pour lesquels l'urgence opérationnelle est avérée.

(6) Si le PE a été approuvé par OSAC : inspecteur ayant approuvé le PE de l'aéronef concerné ou, en cas d'absence, chef de pôle.

Si le PE a été approuvé par la DSAC : inspecteur OSAC en charge de la surveillance de l'organisme ou, en cas d'absence, chef de pôle.

(7) **Inspecteur OSAC en charge de l'instruction de la licence de maintenance aéronef.**

9 APPROBATION INDIRECTE DE CERTAINES DEVIATIONS "AERONEFS" MINEURES

9.1 Introduction

Le §4 de l'appendice I de l'AMC M.A.302 et AMC M.B.301(b) précise qu'un CAMO peut faire varier les périodes d'entretien prescrites dans le Programme d'Entretien (PE) d'un aéronef sous couvert d'une approbation directe de l'autorité compétente ou à travers une procédure développée dans le (PE) et approuvée par cette même autorité compétente.

Cette procédure peut soit être développée dans le PE, soit y être référencée et être développée dans le MGN.

L'approbation indirecte des déviations « aéronefs » mineures concerne uniquement les aéronefs dont la gestion du maintien de la navigabilité est assurée par un organisme titulaire d'un agrément Partie-M sous-partie G délivré par l'autorité Française et qui disposent de la prérogative d'approbation indirecte du PE.

Les aéronefs dont la gestion du maintien de la navigabilité est assurée par un organisme Partie-M sous-partie G non délivré par l'autorité française ne peuvent bénéficier de l'approbation indirecte des déviations « aéronefs » mineures dont il est question dans ce chapitre sans accord préalables des autorités compétentes concernées conformément à l'article M.1(4) de l'annexe I (Part-M) du règlement (UE) 1321/2014.

Les aéronefs EASA dont l'entretien est réalisé suivant un PE déclaré conformément à l'article M.A.302(h) ne sont pas concernés.

Ce chapitre précise les attendus d'OSAC concernant le contenu de la procédure d'approbation indirecte de certaines déviations « aéronefs » mineures.

9.2 Définitions

Dans le cadre du présent chapitre (§9):

Déviaton aéronef: Dépassement d'une butée d'entretien qui nécessite l'approbation de l'autorité compétente. Une déviation sera dite mineur lorsque le dépassement n'excède pas les valeurs définies dans le tableau du §6.1.2 de la présente procédure.

Tolérance aéronef: Dépassement de butée d'entretien prévue dans la documentation du détenteur de la définition de type (MRBR, MPD ou équivalent) ou par OSAC² comme pouvant être utilisée sans l'approbation de l'autorité compétente. Une tolérance doit être reprise dans le programme d'entretien approuvé pour pouvoir être utilisée.

9.3 Rappels

- Par défaut, et conformément à la présente procédure P-04-00, toute déviation (même mineure) doit faire l'objet d'une demande auprès d'OSAC. Cependant, une approbation par délégation des déviations « aéronefs » mineures est possible à condition que l'organisme dispose d'une procédure conforme aux dispositions aux §9.4 et approuvée par OSAC.
- Une extension de la butée d'entretien à travers une déviation s'applique à un seul aéronef, pour une occasion unique.
- Les valeurs de dépassement autorisées sont à considérer comme des dépassements au-delà des butées du PE approuvé qui intègre, le cas échéant, les tolérances prévues dans la documentation du constructeur ou OSAC². Exemple pour un CMPA :

² Tolérances admises par OSAC pour les aéronefs non CMPA hors exploitation commerciale dans le BI 2013/02 disponible sur le site d'OSAC.

Intervalle recommandé par la documentation constructeur et repris dans le PE approuvé	Tolérance issue de la documentation constructeur et reprise dans le PE approuvé	Déviations mineures maximal conformément au tableau 1 (cf. §d du présent BI)	Intervalle avec déviations mineures maximale
4000 FH	5% soit 200 FH	10% soit 400 FH	4000 FH + 200FH + 400 FH soit 4600 FH

Dans l'exemple ci-dessus, une déviation au-delà de 4600FH sera considérée majeure.

- Les instructions du TCH pour le maintien de la navigabilité prévalent sur cette procédure. Dans le cas où le TCH ne spécifie pas de limitations pour des dépassements des butées d'entretien, les limitations citées dans cette procédure s'appliquent.
- Aucun dépassement ne sera autorisé, que ce soit par approbation indirecte ou par approbation directe, s'il y a des évidences ou des raisons de penser que cela pourrait mettre en danger la sécurité du vol.
- Seul OSAC peut accepter ou non la délégation d'approbation de déviation mineure pour le dépassement de butées d'entretien dans les limites définies dans cette procédure.
- En fonction des résultats de la surveillance, OSAC peut, si cela s'avère nécessaire, retirer cette prérogative.
- Une déviation mineure est un moyen de permettre au CAMO de maintenir en service l'aéronef concerné pendant une période limitée jusqu'à ce que la maintenance due soit réalisée. Cela implique que tout doit être mis en œuvre par le CAMO afin de limiter la quantité et la durée de ces déviations.
- Les principes de variation des périodicités décrites dans cette procédure ne couvrent pas le cas des extensions pérennes (voir M.A.302(d)(iii) de la périodicité des tâches contenues dans un PE. Seuls les éléments liés au suivi de la fiabilité (ou justificatif équivalent) des aéronefs peuvent permettre de justifier des extensions pérennes de périodicités de tâches.

9.4 Procédure d'approbation indirecte de certaines déviations « aéronefs » mineures

9.4.1 Tâches éligibles

La procédure d'approbation indirecte des déviations « aéronefs » mineures doit préciser les tâches éligibles en sachant qu'aucune délégation d'approbation ne peut être octroyée sur :

- Des consignes de navigabilités (AD/CN).
- Des tâches qui sont incluses dans les Airworthiness Limitation Section (comme par exemple les LLP, items SFARS, CDCCL, ALI, CMR, ou les items du chapitre 4), **même si le détenteur de la définition indique qu'une extension ponctuelle peut être accordée par l'autorité locale.**

Ainsi la possibilité d'approbation indirecte des déviations « aéronefs » ne concerne pas tous les cas de déviation aéronefs mineures du §6.1.2.

9.4.2 Caractère exceptionnel de la déviation

La déviation exceptionnelle d'une butée d'entretien ne doit pas être prise en compte à priori pour la programmation de l'entretien. Son usage doit être limité à des situations exceptionnelles, imprévues et justifiées.

Ainsi, la justification du caractère exceptionnelle de la déviation doit être explicitement prévue par la procédure d'approbation indirecte. Toutes les pistes non dérogoires doivent avoir été explorées,

l'octroi d'une déviation ne doit pas être utilisé comme un moyen de s'affranchir sans motif valable d'une procédure normale plus contraignante ou plus coûteuse.

Afin de confirmer l'aspect exceptionnel, l'organisme doit également vérifier les déviations déjà approuvées sur l'appareil en question et sur la flotte exploitée. En cas d'usage trop important ou récurrent des déviations, la procédure doit prévoir la mise en œuvre d'un plan d'action pour rechercher les causes de cet usage important/récurrent des déviations pour y remédier.

9.4.3 Impact sur la sécurité et mesures compensatoires

La procédure doit prévoir la mise en place d'un processus d'évaluation de l'impact sur la sécurité de l'octroi de la déviation, processus qui doit déboucher sur la mise en place de mesures compensatoires telles que :

- Une visite supplémentaire du rang inférieur.
- Une vérification particulière.
- Des inspections répétitives.
- Des limitations d'emploi (y compris suspension de certains privilèges opérationnels tels que l'ETOPS).
- Etc.

9.4.4 Etendues des variations et détermination de la valeur de dépassement

La procédure doit spécifier l'étendue des variations autorisées. L'étendue maximale d'une déviation « aéronefs » mineure, est donnée dans le tableau du §6.1.2.

La procédure doit faire explicitement mention des règles suivantes :

- Dans le cas de butées multiples (exemple: heures et calendaires), la limite la plus restrictive doit être appliquée.
- Le cumul des déviations n'est pas autorisé : si une déviation a été utilisée, l'opération suivante doit être programmée sur la base de la butée théorique précédente. Exemple : si une visite de 100h due à N heures a été réalisée à (N+7) h, la visite 100h suivante doit être réalisée à (N+100) heures, soit sous 93h.
- Si une opération d'entretien a été anticipée, l'opération suivante doit être programmée en appliquant la périodicité à la date effective de réalisation : il n'est pas autorisé d'utiliser la déviation pour programmer l'opération à la date théorique initiale. Exemple : si une visite 100 h due à N heures a été réalisée à (N-7) h, la visite 100h suivante doit être réalisée à (N+93) h (+ 10 h de déviation en cas d'imprévu).

La procédure doit identifier les moyens mis en œuvre et les personnels autorisés à statuer sur le fait que les déviations approuvées de manière indirectes respectent les étendues maximales approuvées par l'autorité nationale pour le CAMO concerné et que les règles applicables aux butées multiples et au non cumul des déviations sont à tout moment respectées.

9.4.5 Documentation de la déviation

Toute déviation « aéronef » mineure approuvée par délégation doit être documentée. Pour cela, la procédure doit préciser le processus et les documents utilisés pour assurer que chaque déviation octroyée comprend les informations suivantes :

- Identification de l'appareil (Type, Immatriculation, MFD, MSN, TSN, CSN)
- Identification des tâches en question et périodes définies dans le PE
- Situation en cours de l'appareil vis-à-vis de son planning d'entretien.
- Evaluation des inspections précédentes.

- Quantification de l'extension demandée et comparaison avec la butée théorique. Si une première extension a été approuvée par délégation, précision de l'extension approuvée, de l'extension demandée supplémentaire et de l'extension complète vis-à-vis de la butée du PE.
- Liste des travaux reportés et des défauts reportés qui sont affectés par cette demande d'extension
- Justification du besoin d'une telle extension.
- Eventuels impacts opérationnels
- Confirmation que la demande ne couvre aucune tâche incluse dans les Airworthiness Limitation Section (comme par exemple les LLP, items SFARS, CDCCL, ALI, les CMR ou les items du chapitre 4).
- Actions de compensation (par exemple: tâches d'entretien prévues pour compenser cette extension).
- Enregistrement & archivage des documents justificatifs appuyant la déviation.

9.4.6 Approbation de la déviation

La procédure doit décrire le processus d'approbation de la déviation. Pour cela, la procédure doit identifier les personnels autorisés à approuver ces déviations. Ceux-ci doivent avoir les compétences, les moyens et l'autorité nécessaire (Exemple: Responsable Qualité, Responsable désigné, Responsable d'Entretien, Responsable de Navigabilité, ...) pour :

- Vérifier le contenu de la demande de déviation
- Accepter ou non la demande (caractère exceptionnelle justifié, acceptabilité des mesures compensatoires, respect de la procédure, etc.)
- Approuver formellement la demande ou la refuser.
- Archiver la demande
- Diffuser l'approbation de la déviation à l'autorité.
- Assurer un suivi.

Le suivi des déviations doit s'inscrire dans un processus d'amélioration continue de l'organisme demandeur et doit permettre de démontrer que les éventuelles mesures compensatoires du §9.4.3 ont bien été mises en œuvres dans les temps.

Par ailleurs, la procédure doit également définir les règles de notification vers l'opérateur/exploitant de l'octroi d'une déviation et prévoir la notification systématique d'OSAC à chaque octroi.

9.5 Obtention de la prérogative d'approbation indirecte de certaines déviations "aéronefs" mineures

L'obtention de la prérogative d'approbation indirecte des déviations « aéronef » mineures doit faire l'objet d'un amendement majeur du MGN et ne peut pas être octroyée lors de la délivrance d'un agrément (instruction initiale). Cette prérogative ne sera pas accordée avant un an après obtention de l'agrément et à condition que l'organisme dispose de la prérogative d'approbation indirecte des PE.

OSAC se réserve le droit de délivrer la prérogative d'approbation indirecte des déviations « aéronef » mineures uniquement sur certains des types d'aéronefs en gestion dans le CAMO en question et avec des limites d'extension pouvant être inférieures aux limites mentionnées dans le tableau du §6.1.2 qui sont des maximums.

9.6 Retrait de la prérogative d'approbation indirecte de certaines déviations "aéronefs" mineures

Il est rappelé que dans le cadre de la surveillance de l'agrément, OSAC sera amené à vérifier l'utilisation des approbations indirectes des déviations « aéronefs » mineures octroyées par l'organisme.

Si leur utilisation s'avère abusive, OSAC pourra être amené à remettre en question la délégation d'approbation.