



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



P-11-01

Déclaration des éléments suspectés « non approuvés » (SUP)

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction technique Navigabilité et Opérations

Édition n° 1

Version n° 0

Publiée le 3 octobre 2025

Gestion documentaire

Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed 0 v0	4 juin 2021	Cette procédure remplace le P-41-31 Ed.2 Rév.1 de mars 2008
Ed 1 v0	3 octobre 2025	Refonte de la procédure et ajout de certaines précisions : - Ajout du traitement des pièces volées ou perdues - Suppression des informations à destination interne OSAC - Ajout en annexe d'un logigramme de traitement - Ajout en annexe d'une synthèse des cas SUP rencontrés Nota : les modifications ne sont pas tracées.

Toute remarque ou proposition de modification portant sur un document peut être adressée à OSAC sur le site internet. Pour cela, le demandeur doit rechercher le document concerné sur la page Documentation Technique et sélectionner « Demander une modification » dans la colonne Actions.

Cette procédure est disponible en téléchargement sur le site internet : <https://documentation.osac.aero/>

Sommaire

Gestion documentaire.....	2
Historique des révisions.....	2
Sommaire.....	3
1. OBJET	4
2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS	4
3. CONTEXTE	5
4. RÉFÉRENCES	5
4.1. Règlements applicables :.....	5
4.2. Autres références	5
5. DOMAINE D'APPLICATION.....	5
6. DÉTECTION D'UN ELEMENT SUSPECTÉ NON APPROUVÉ	6
6.1. La mise en quarantaine de l'élément.....	6
6.2. Déclarer l'élément suspecté non approuvé	6
6.3. Rédaction et transmission de la déclaration par le notifiant :	6
6.3.1. Le formulaire F-11-01-0.....	6
6.3.2. Où trouver le formulaire ?	6
6.3.3. Renseigner le formulaire	6
6.3.3.1. Transmission des informations à l'autorité compétente	6
6.3.3.2. Transmission des informations en cas d'éléments perdus ou volés	7
6.3.3.3. Impossibilité de déterminer le statut de l'élément	7
6.3.4. Adresse d'envoi du formulaire	7
6.3.5. Délai d'envoi du formulaire	7
7. CLOTURE DE LA DECLARATION SUP APRES L'INVESTIGATION D'OSAC	7
7.1. Déclaration SUP dont la conclusion est un élément « approuvé »	7
7.1.1. Elément « approuvé ».....	7
7.1.2. Eligibilité à l'installation	7
7.1.3. Traitement.....	8
7.2. Clôture d'une déclaration SUP dont la conclusion est un élément « non approuvé »	8
7.2.1. Elément « non approuvé »	8
7.2.2. Traitement.....	8
7.3. Clôture d'une déclaration SUP dont la conclusion est un élément « irrécupérable » ou « contrefait »	8
7.3.1. Elément « irrécupérable »	8
7.3.2. Elément « contrefait »	9
7.3.3. Traitement.....	9
7.4. Clôture d'une déclaration SUP d'un élément « perdu » ou « volé »	9
8. LES CAS PARTICULIERS.....	9
8.1. Traitement d'un élément SUP lié à une enquête judiciaire	9
8.2. Envoi d'un élément SUP à une autorité étrangère	9
8.3. Clôture d'une déclaration SUP ayant fait l'objet d'une sollicitation à une autorité étrangère	9
8.4. Clôture d'une déclaration SUP ayant fait l'objet d'une sollicitation à un inspecteur OSAC	10
8.5. Impossibilité de clore la déclaration SUP	10
9. PRISE EN COMPTE DES DOSSIERS SUP DANS LA SURVEILLANCE OSAC	10
10. LISTE AESA DES ELEMENTS D'AERONEFS SUP	10
11. ANNEXE 1 (LOGIGRAMME D'AIDE A LA DECLARATION SUP)	11
12. ANNEXE 2 (CAS SUP RENCONTRES PAR CATEGORIES)	12

1. OBJET

Ce document précise les dispositions à mettre en œuvre en présence d'éléments d'aéronefs aéronautiques suspectés d'être non approuvés. Ceux-ci sont utilisés ou peuvent être destinés à une utilisation sur des aéronefs civils.

2. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS

Élément d'aéronef : Tout moteur, hélice, pièce ou équipement possédant une référence (Part Number) définie par le titulaire des données de définition.

Pièce Standard : Une pièce est considérée comme standard lorsqu'elle est désignée comme telle par le détenteur de la définition approuvée responsable du produit, de la pièce ou équipement dans lequel l'emploi de la pièce standard est prévu. Pour pouvoir être considérée comme une pièce standard, toutes les données de conception, production, inspection et marquage nécessaires pour démontrer la conformité de cette pièce doivent être dans le domaine public, et publiées ou établies comme faisant partie des standards officiellement reconnus.

Matière première : matière qui nécessite d'être travaillée pour être transformée en pièce utilisable (ou produit fini) sur un élément d'aéronef telle que les métaux, plastiques, bois, composites, etc.

Matière consommable : ingrédients tels que les lubrifiants, mastics, enduits, colles, peintures, produits chimiques.

Les matières livrées aux utilisateurs doivent seulement être identifiées et accompagnées d'une déclaration de conformité aux spécifications. L'origine du fabricant et du fournisseur doit alors être connue.

L'appellation **matières** regroupe les **matières premières** et les **matières consommables**.

AESA : Agence de l'Union Européenne de la Sécurité Aérienne

DAH : « Design Approval Holder » / Détenteur de l'approbation de conception

ECCAIRS (E2) : European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting System

Fournisseur (Broker/Supplier) : toute personne ou société qui fournit des éléments d'aéronef, des pièces standard ou des matières

ICA : « Instruction for Continuing Airworthiness » / Instructions de maintien de la navigabilité

TCH : « Type Certificate Holder » / Détenteur du certificat de type

3. CONTEXTE

Le processus de traitement des éléments suspectés d'être non approuvés applicable en France fait l'objet d'une procédure de détection et d'un formulaire de déclaration dédié ayant pour objectif de répondre aux exigences du règlement européen (UE) n°376/2014 traitant des comptes rendus d'événements de sécurité.

Le règlement d'application (UE) 2015/1018 établit notamment dans son annexe II l'obligation de notifier les « Recours à des produits, éléments ou matériels d'origine inconnue ou suspecte, ou à des éléments critiques inutilisables. ».

Ces documents facilitent les enquêtes et les échanges d'informations de sécurité entre les différentes parties prenantes : Organismes, DSAC, OSAC, AESA, Autorités étrangères et permettent d'alimenter une liste européenne d'éléments suspectés d'être non approuvés (cf. §10) dont l'objectif final est d'éviter qu'un élément d'aéronef non approuvé soit installé sur un aéronef européen.

4. RÉFÉRENCES

4.1. Règlements applicables :

- Règlement (UE) n°1321/2014 modifié relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, éléments d'aéronefs et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches et AMC/GM associés, amendés.
- Décision ED 2003/12/RM « on general acceptable means of compliance for airworthiness of products, parts and appliances » (« AMC 20-8 » Occurrence reporting).
- Règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil, du 3 avril 2014 modifié concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile ;
- Règlement d'exécution (UE) 2015/1018 de la Commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil ;
- Règlement (UE) n°748/2012 modifié du Parlement européen établissant les règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale ou la déclaration de conformité des aéronefs et produits, éléments et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production.

4.2. Autres références

- OACI – Document n° 9760 – Manuel de Navigabilité, partie III Chap 9.10.
- Bulletin de sécurité de l'AESA : SIB 2017-13.
- Flash réglementaire n° 17
- AMC et GM des règlements AESA cités ci-dessus
- EASA SUP web page

5. DOMAINE D'APPLICATION

Ce document intéresse tous les acteurs du domaine de l'aéronautique civile.

Il s'applique lorsque ces acteurs pensent être en présence d'un élément d'aéronef inéligible à l'installation mais présenté comme étant en état de navigabilité et potentiellement remis en service à tort :

- sur un aéronef,
- sur un équipement d'aéronef,
- soit en tant que pièce de rechange dans un atelier.

Ainsi, cela ne concerne ni les éléments d'aéronefs en cours de production, ni les éléments d'aéronefs usagés dans un atelier de maintenance tant qu'ils sont en cours d'entretien dans le circuit de maintenance.

Note : une anomalie fournisseur ne rentre pas dans le cadre de la procédure. Elle est traitée en accord avec les procédures listées dans le MOE et le CAE.

L'annexe 2 de la procédure est une aide pour confirmer si le cas auquel le notifiant est confronté fait partie des cas déjà remontés à l'autorité. Ils sont regroupés en 4 grandes catégories distinctes à savoir :

- Les éléments non conformes à la donnée de définition définie par le TCH/DAH
- Les éléments non conformes à une instruction du maintien de la navigabilité (ICA) publiée par le TCH/DAH
- Les éléments inéligibles à l'installation du fait d'une anomalie documentaire
- Les éléments perdus ou volés

6. DÉTECTION D'UN ELEMENT SUSPECTÉ NON APPROUVÉ

L'annexe 1 de la procédure présente le logigramme de traitement d'un élément suspecté non approuvé.

6.1. La mise en quarantaine de l'élément

Tout élément d'aéronef suspecté de ne pas être approuvé est immédiatement identifié et isolé dans un endroit sûr conformément aux exigences M.A.504, ML.A. 504, 145.A.25 et 145.A.42 du règlement (UE) n°1321/2014.

Dans le cas où l'élément n'est pas en quarantaine, l'organisme ou la personne concernée essaie de déterminer sa localisation afin de le faire déclarer « non approuvé » sur la page web SUP du site de l'AESA.

6.2. Déclarer l'élément suspecté non approuvé

SUP (Suspected Unapproved Part / Elément suspecté d'être non approuvé) : A l'issue de l'investigation technique, l'élément concerné peut être :

- Reclassé comme élément approuvé, s'il est démontré qu'il répond aux exigences de navigabilité
- Confirmé comme élément non approuvé, en cas d'absence ou de non-conformité de la documentation de traçabilité ou de fabrication
- Déclaré irrécupérable s'il présente des défauts rédhibitoires ou une absence totale de traçabilité
- Ou maintenu en statut SUP si l'analyse ne permet pas de statuer avec certitude sur sa conformité

6.3. Rédaction et transmission de la déclaration par le notifiant :

6.3.1. Le formulaire F-11-01-0

En cas de découverte d'un élément suspecté d'être non approuvé ou perdu ou volé, le notifiant (toute personne ou organisme) le déclare en utilisant le formulaire F-11-01-0 (en lieu et place d'une notification dans ECCAIRS 2).

6.3.2. Où trouver le formulaire ?

La version en vigueur de ce formulaire est disponible sur le site internet d'OSAC rubrique « Veille et Documentation / Formulaires » et également dans l'onglet SUP de la page web OSAC « notifier un événement ».

6.3.3. Renseigner le formulaire

Le notifiant renseigne en français et en anglais ou uniquement en anglais les champs appropriés du formulaire F-11-01-0 et lui attribue un numéro de référence et une date.

Les renseignements nécessaires pour faire la déclaration sont entre autres :

- Des informations sur l'élément d'aéronef,
- Des informations sur sa provenance,
- Les références et contact du notifiant,
- Des informations sur l'évaluation du statut de l'élément et les mesures prises.

6.3.3.1. Transmission des informations à l'autorité compétente

Si le notifiant identifie l'élément suspect comme non approuvé, contrefait ou irrécupérable, il justifie sa conclusion par des constats techniques et fournit les informations utiles à la compréhension de sa mise en service, afin de permettre, le cas échéant, des échanges entre autorités.

6.3.3.2. Transmission des informations en cas d'éléments perdus ou volés

Lorsque l'élément suspect s'avère être un élément "perdu" ou "volé", le notifiant transmet le formulaire F-11-01-0 avec en plus le tableau « Annexe B » complété.

Le notifiant s'assure de ne déclarer que les cas avérés d'élément perdu ou volé.

Les documents évoqués dans le formulaire F-11-01-0 et notamment dans le tableau « annexe B » sont transmis pour permettre le transfert de la déclaration à l'AESA.

Il est attendu au minimum les documents suivants pour ce type de déclaration :

- Preuves de livraison (delivery note, bons d'envoi etc...)
- Certificats libératoires ou de conformité transmis avec le ou les éléments
- Déclaration de perte du notifiant auprès du transporteur
- Déclaration à l'assurance par le notifiant si existante
- En cas de vol, plainte du notifiant auprès de l'autorité judiciaire concernée.

6.3.3.3. Impossibilité de déterminer le statut de l'élément

Si le notifiant ne sait pas déterminer si l'élément est approuvé ou non-approuvé, il fournit les renseignements les plus précis possibles, éventuellement avec photos, copie des documents accompagnant l'élément, afin qu'OSAC puisse poursuivre l'instruction.

6.3.4. Adresse d'envoi du formulaire

Le formulaire ainsi dûment renseigné, est envoyé aux adresses suivantes :

- CR-evenements.techniques@osac.aero, et
- à l'inspecteur OSAC en charge de l'organisme rapportant l'événement le cas échéant.

6.3.5. Délai d'envoi du formulaire

Le formulaire F-11-01-0 et les documents associés sont transmis lorsque l'ensemble des éléments permettant le traitement de la déclaration SUP par OSAC sont réunis.

7. CLOTURE DE LA DECLARATION SUP APRES L'INVESTIGATION D'OSAC

Le traitement de l'élément est effectué par le notifiant après le retour d'information d'OSAC consécutif à la notification transmise.

7.1. Déclaration SUP dont la conclusion est un élément « approuvé »

7.1.1. Élément « approuvé »

D'après Doc 9760 OACI, Navigabilité des aéronefs, chapitre 9.10 : un élément approuvé est un élément qui est conforme aux données de conception qui lui sont applicables et qui a été fabriqué selon les données de l'Etat de fabrication, puis maintenu en état de navigabilité conformément aux exigences de l'Etat d'immatriculation (éligible à l'installation).

Les pièces standards, telles que la visserie, sont considérées comme étant approuvées quand elles sont conformes à une norme nationale ou industrielle acceptée et référencée dans la documentation du détenteur de la définition de type.

7.1.2. Éligibilité à l'installation

Un élément d'aéronef est éligible à l'installation sur un aéronef certifié lorsqu'il est en état de fonctionnement sûr, identifié et marqué conformément à la sous partie Q de la partie 21 et accompagné d'un certificat libératoire autorisé (EASA Form 1 ou équivalent) certifiant que l'élément a été fabriqué conformément aux données de conception approuvées.

Les éléments, les pièces standards et les matériaux ne sont installés sur un aéronef ou sur un ensemble d'éléments que s'ils sont dans un état satisfaisant et que les données de maintenance applicables spécifient

l'élément, la pièce standard ou le matériau. Par conséquent, ces éléments ne peuvent être installés qu'après vérification des données de maintenance applicables.

Pour les éléments d'aéronefs catégorisés « à vie limite », l'absence d'un historique de service rend inéligible l'élément. Le terme « historique de service » englobe les enregistrements de navigabilité permettant de déterminer l'état actuel de l'élément à durée de vie limitée incluant sa traçabilité depuis sa fabrication.

7.1.3. Traitement

Lorsqu'OSAC a conclu que l'élément suspect est un élément approuvé, la déclaration est clôturée et le notifiant en est informé afin de permettre la remise en service de l'élément (sortie de quarantaine) en accord avec les procédures de re-certification et le cas échéant l'accord du propriétaire.

Celui-ci devra donc s'assurer que l'élément satisfait l'ensemble des critères d'éligibilité à l'installation.

7.2. Clôture d'une déclaration SUP dont la conclusion est un élément « non approuvé »

7.2.1. Élément « non approuvé »

Tout élément « **non approuvé** » ne répondant pas aux critères d'un élément « approuvé » et comprend par exemple :

- Tout élément qui n'est pas accompagné d'un document libératoire conforme ou valide, ou qui est dépourvu de tout document libératoire garantissant son origine.
- Toute élément remis en service d'une manière non conforme aux standards en vigueur (par des personnes ou organismes non agréés, selon des données approuvées non appliquées...)
- Toute élément ayant atteint sa limite de durée de vie, y compris, le cas échéant, toute limite de durée de conservation.

***Note :** si un élément « non approuvé » n'a plus la possibilité de redevenir « approuvé » par l'application des dispositifs prévus par les règlements n° 1321/2014 et n° 748/2012 modifiés, il passe alors en statut « irrécupérable » (élément « non approuvé » irrécupérable).*

7.2.2. Traitement

Lorsque l'élément suspect s'avère être un élément "non approuvé", OSAC informe le notifiant de la décision suivante:

- Autoriser la remise en service de l'élément en service sous réserve de le remettre en conformité suivant des données approuvées. L'organisme fournit à OSAC la copie du certificat libératoire des travaux de remise en conformité de l'élément pour permettre la clôture de la déclaration SUP.
- Le cas échéant pour des raisons économiques, l'élément pourrait ne pas être mis en service. Dans ce cas, il est identifié et traité selon la réglementation en vigueur.

7.3. Clôture d'une déclaration SUP dont la conclusion est un élément « irrécupérable » ou « contrefait »

7.3.1. Élément « irrécupérable »

Élément d'aéronef non approuvé qui n'a plus la possibilité de redevenir approuvé selon les dispositions prévues par les règlements (UE) n° 1321/2014 et n° 748/2012 modifiés (non réparable ou ne pouvant bénéficier d'une extension de limite) et qui devra faire l'objet d'une destruction ou d'une mutilation pour ne plus pouvoir réintégrer le système d'approvisionnement en éléments.

Exemples non exhaustifs d'éléments « irrécupérables » listés à l'AMC1 M.A.501(a)(3) / AMC1 145.A.42(a)(iii) :

- Éléments présentant des défauts non réparables, visibles ou non à l'œil nu
- Éléments qui ne répondent pas aux spécifications de conception et ne peuvent être mis en conformité avec ces spécifications
- Éléments ayant subis une modification ou une réparation inacceptable et irréversible
- Éléments à durée de vie limitée qui ont atteints ou dépassés leur limite de durée de vie obligatoire, ou dont les enregistrements sont manquants ou incomplets

- Éléments dont l'état de navigabilité ne peut être rétabli en raison d'une exposition à des forces extrêmes, à la chaleur ou à des conditions environnementales défavorables
- Éléments pour lesquels la conformité à une consigne de navigabilité applicable ne peut être assurée
- Éléments à durée de vie limitée ou ceux nécessitant un entretien régulier pour lesquels les enregistrements de maintenance et/ou la traçabilité jusqu'au fabricant ne peuvent être récupérés.

7.3.2. Élément « contrefait »

Un élément fabriqué ou modifié pour imiter ou ressembler à un « élément approuvé » sans autorisation ni droit, et avec l'intention de tromper ou de frauder en le faisant passer pour original ou authentique.

7.3.3. Traitement

Lorsque l'élément suspect s'avère être un élément "irré récupérable", OSAC informe le notifiant des mesures suivantes à prendre :

- Détruire l'élément et fournir à OSAC un certificat qui confirme la destruction de cet élément et la copie du certificat libératoire des travaux de remise en conformité de l'ensemble supérieur s'il en est un sous-ensemble.

ou

- Mutiler l'élément afin qu'il ne puisse plus être remis en service et transmettre à OSAC un certificat de mutilation avec au moins une photo.

Les éléments d'aéronefs reconnus contrefaits et/ou frauduleusement identifiés par des marques d'organismes agréés ou produites par des organismes non agréés ne peuvent qu'être détruits, pas de mutilation possible.

7.4. Clôture d'une déclaration SUP d'un élément « perdu » ou « volé »

OSAC clôture la déclaration après notification à l'AESA des éléments déclarés perdus ou volés pour faire publier l'information sur la page « STOLEN » de la SUP web page. OSAC en informe le notifiant.

8. LES CAS PARTICULIERS

8.1. Traitement d'un élément SUP lié à une enquête judiciaire

Lorsque l'élément fait l'objet d'une enquête judiciaire, le notifiant conserve l'élément en quarantaine ou le remet à l'autorité judiciaire en accord avec les instructions d'OSAC jusqu'à ce que l'autorité judiciaire ait statué.

8.2. Envoi d'un élément SUP à une autorité étrangère

Dans le cas où une Autorité étrangère demande à récupérer l'élément SUP du dossier instruit par OSAC pour poursuivre l'investigation, le notifiant demande l'accord à OSAC sous réserve qu'il renseigne le formulaire de l'Autorité concernée (exemple FORM 8020-2 pour la FAA).

L'organisme traite l'aspect logistique directement avec l'autorité ayant fait la demande.

La clôture de la déclaration SUP intervient à la réception d'un accusé réception confirmant que l'élément transmis à l'Autorité concernée est bien arrivé dans ses locaux.

8.3. Clôture d'une déclaration SUP ayant fait l'objet d'une sollicitation à une autorité étrangère

Dans le cas où OSAC a transmis la déclaration SUP à une autorité étrangère dans le cadre du partage des informations de sécurité entre autorités conformément au point 9.3 du règlement (UE) n°376/2014, OSAC transmet l'information à l'organisme concerné.

Cela concerne les déclarations SUP pour lesquelles l'identification d'une autorité étrangère responsable de l'organisme est possible à savoir :

- Autorité de surveillance d'un opérateur aérien ayant utilisé cet élément déclaré SUP
- Autorité de l'Etat d'immatriculation d'un aéronef sur lequel l'élément déclaré SUP était monté
- Autorité de surveillance d'un organisme de maintenance, de production ayant été impliqué dans la fabrication ou l'entretien de cet élément déclaré SUP

L'envoi de la déclaration SUP à l'autorité étrangère clôture la déclaration côté OSAC.

Dans le cas où l'autorité concernée fait un retour au notifiant, celui-ci informe OSAC pour la mise à jour du dossier.

8.4. Clôture d'une déclaration SUP ayant fait l'objet d'une sollicitation à un inspecteur OSAC

Dans le cas où la déclaration SUP transmise implique directement un organisme agréé français, un inspecteur OSAC est sollicité pour faire avancer l'enquête.

La déclaration SUP est clôturée selon les possibilités listées au §7 de la procédure suivant le statut de l'élément déterminé.

8.5. Impossibilité de clore la déclaration SUP

Dans le cas où l'élément n'aurait pas été détruit ou mutilé par le notifiant malgré la demande de l'autorité, OSAC transmettra l'information à l'AESA pour faire publier l'information sur la page « UNAPPROVED PARTS » de la SUP web page.

9. PRISE EN COMPTE DES DOSSIERS SUP DANS LA SURVEILLANCE OSAC

OSAC pourra prendre en compte les informations issues des déclarations SUP pour déclencher des actions de surveillance spécifiques des organismes d'entretien, de production ou des mécaniciens indépendants détenteurs d'une licence Part 66.

Ces actions de surveillance, pourront :

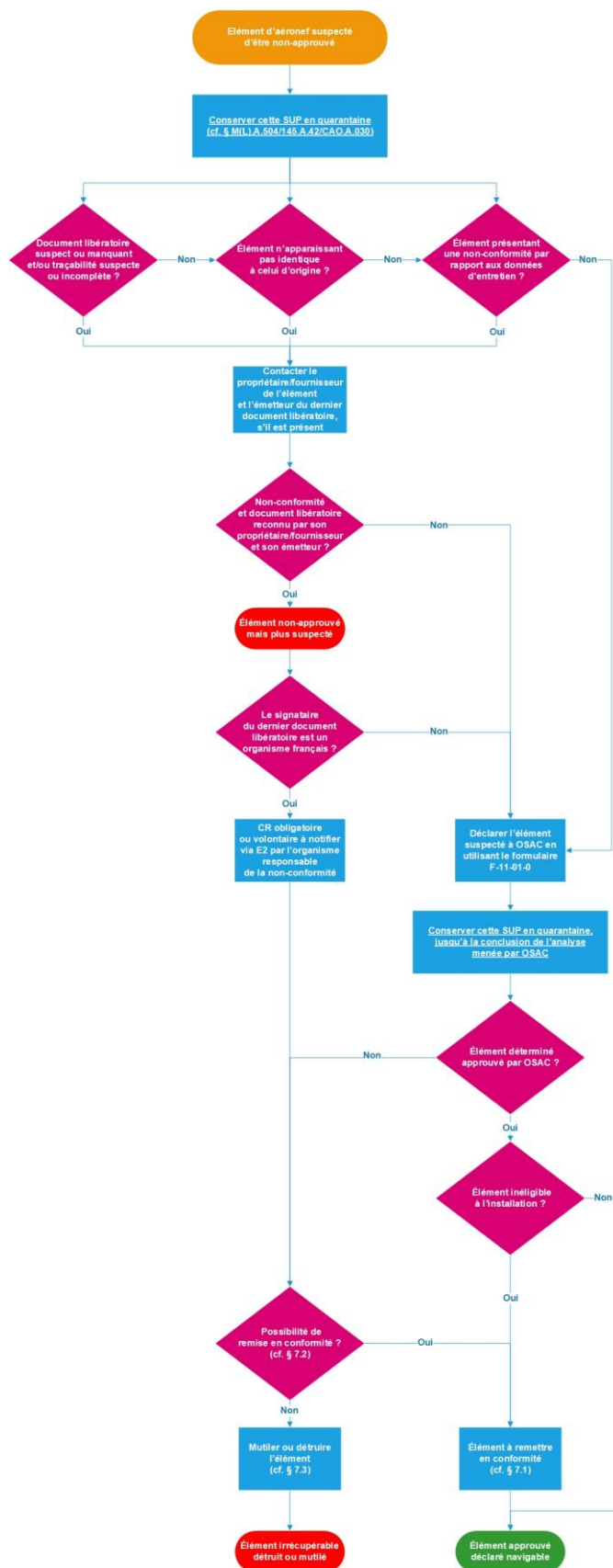
- Permettre de vérifier l'absence de récurrence du ou des cas de SUP déclarés.
- Donner lieu à la notification d'écart(s) de niveau 1 en cas de mise en cause dans la vente ou l'installation d'éléments non approuvés, qui pourront aboutir à la limitation, suspension ou retrait des agrément, autorisation, licence correspondant(e)s.

10. LISTE AESA DES ELEMENTS D'AERONEFS SUP

L'EASA tient à jour une liste des éléments SUP sur son site :

<https://www.easa.europa.eu/domains/aircraft-products/suspected-unapproved-parts>

11. ANNEXE 1 (LOGIGRAMME D'AIDE A LA DECLARATION SUP)



12. ANNEXE 2 (CAS SUP RENCONTRES PAR CATEGORIES)

Non-conformité à la donnée de définition

Eléments d'aéronefs dont l'aspect ou la matière utilisée est différente de l'élément d'aéronef d'origine

Eléments d'aéronefs usagés dont la plaque d'identification n'est pas conforme à la plaque installée par le constructeur en sortie de production

Eléments d'aéronefs ayant subi un traitement de surface ou une ignifugation ne correspondant pas à sa donnée de définition

Eléments d'aéronefs qui intègrent un ingrédient qui n'est pas conforme aux normes de spécifications techniques approuvées (valve de freinage dont le liquide hydraulique n'est pas conforme au référentiel par exemple)

Eléments d'aéronefs qui contiennent une pièce interne non conforme à la définition approuvée (bloc hydraulique d'IDG non répertorié dans le référentiel par exemple)

Eléments d'aéronefs dont les marques d'identification sont suspectes (2 numéros de série différents retrouvés sur un LRU ou le même P/N S/N pour 2 éléments différents par exemple)

Non-conformité à une ICA suite à une erreur de maintenance interne

Eléments d'aéronefs usagés ayant fait l'objet d'une réparation ou d'une modification non approuvée par un organisme d'entretien (non-conformité aux données approuvées (CMM, VSB, drawing, etc...))

Eléments d'aéronefs usagés ayant subi une intervention d'entretien sur lesquels une consigne de navigabilité n'a pas été appliquée par l'atelier de maintenance

Non-conformité de l'élément suite à dépassement de butée de gestion du maintien de la navigabilité

Eléments d'aéronefs à vie limite ou soumis à une périodicité d'entretien qui ont atteint ou dépassé leurs limites ou potentiels (limite de l'élément dépassée au-delà des exigences de certification type ALS, AMM chapitre 4 ou CN/AD par exemple)

Non-conformité de l'élément suite à une anomalie documentaire

Eléments d'aéronefs sur étagère dont les documents libératoires autorisés ne peuvent être fournis (absence de certificat ou de traçabilité)

Eléments d'aéronefs sur étagère avec un « statut » suspicieux annoncé sur le certificat libératoire autorisé (élément d'aéronef vendu comme neuf alors que physiquement l'élément paraît usagé par exemple)

Eléments d'aéronefs sur étagère accompagnés de faux documents libératoires autorisés (utilisation de faux documents, falsification avérée de documents par exemple)

Eléments d'aéronefs sur étagère dont les documents libératoires autorisés contiennent une anomalie ou des incohérences dans le cadre de la remise en service par un organisme agréé (erreurs de rédaction du certificat par rapport aux exigences de l'appendix II de la PART M)

Transmission par le fournisseur d'éléments d'aéronefs d'un certificat libératoire autorisé conforme mais ayant déjà permis l'installation dudit élément d'aéronef sur un autre aéronef (double utilisation d'un même certificat pour l'installation sur 2 aéronefs différents par exemple)

Eléments d'aéronefs sur étagère issus du démantèlement d'un aéronef immatriculé dans un Etat-tiers et qui ne répond pas aux exigences du §2.8 de l'AMC2 145.A.50(d)

Eléments d'aéronefs dont on a la connaissance qu'ils ont subi un dommage lors d'un incident grave ou accident et qui avaient été déclarés irréparables à l'issue

Eléments d'aéronefs dont on a la connaissance qu'ils ont subi un dommage lors d'un incident grave ou d'un accident mais toutefois réparables à l'issue et qui n'ont pas été recertifié à posteriori (non conforme à l'AMC2 145.A.50(d) §2.9)

Eléments d'aéronefs qui ont été entretenus et remis en service par des personnes ou des ateliers non agréés à cet effet (équipement réparé par un atelier dont la liste de capacité n'intègre pas le rating requis ou le P/N concerné par exemple)

CAS des éléments d'aéronefs perdus ou volés

Eléments d'aéronefs déclarés perdus ou volés par un transitaire

Eléments d'aéronefs déclarés perdus ou volés par un organisme de production ou de maintenance

Eléments d'aéronefs qui n'ont pas été réceptionnés par leur destinataire et qui apparaissent sur un site internet de vente en ligne non approprié



Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la Sécurité de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 PARIS CEDEX 15
Tél. : +33 (0)1 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr