



Circulaire N° 00163 /CCAA/DNA/SDNV 27 DEC. 2002
relative aux autorisations exceptionnelles demandées
par une entreprise de transport aérien

1. OBJET

La présente circulaire a pour objet de donner des indications relatives à la procédure à suivre et aux conditions à remplir pour demander une autorisation exceptionnelle. Elle ne fixe en aucune façon les conditions dans lesquelles peuvent être accordées les autorisations exceptionnelles, celles-ci ne résultant pas d'une règle mais d'une appréciation pour chaque cas particulier.

Cette circulaire traite de toutes les autorisations exceptionnelles mais précise particulièrement celles qui sont relatives aux périodicités d'inspections d'aéronefs ou potentiels d'éléments d'aéronefs, à l'exception des extensions de potentiel entrant dans le cadre d'une procédure particulière.

Les demandes d'autorisation exceptionnelle sont du domaine exclusif de l'exploitant, responsable de la navigabilité de son aéronef. Le dossier technique peut être monté, sous son contrôle, par l'organisme de maintenance sous-traitant s'il est techniquement compétent (domaine d'agrément).

2. NAVIGABILITE

Les autorisations exceptionnelles qui concernent la définition des aéronefs et les limitations de navigabilité telles que :

- durées de vies ou vies limitées,
- altération du standard de navigabilité,
- application de modifications/inspections impératives (CN/AD) et réparations majeures
- des opérations relevant du programme de contrôle de la corrosion (CPCP) inclus au Programme de maintenance de l'exploitant.

sont traitées par la Direction chargée de la sécurité aéronautique.

2.1 Demande d'autorisation exceptionnelle

Les demandes et leurs justifications sont à adresser par lettre à la Direction Générale de l'Autorité Aéronautique.

2.2 Justifications

La demande devra faire apparaître explicitement les dispositions prises par l'entreprise pour éviter de se trouver dans cette situation :

- commandes en temps utile,
- délais de livraison du fournisseur,
- planification des travaux,

et apporter les explications et justificatifs telles que :

- incidence sur l'exploitation,
- historique d'entretien suivant le cas,
- avis du constructeur...

2.3 Rôle du service de la navigabilité

Le rôle de la Sous-direction chargée de la sécurité aéronautique (service de la navigabilité) consistera, dans tous les cas, à s'assurer que les justifications présentées sont conformes à la réalité. L'étude pourra porter sur :

- le suivi de navigabilité du matériel considéré,
- l'état du matériel en regard des enregistrements effectués,
- l'approvisionnement (commande, délai de livraison),
- l'inspection physique du matériel en fonction de la demande et de la faisabilité.

2.4 Acceptation

La mise en œuvre des dispositions prévues par la demande d'autorisation exceptionnelle n'est autorisée qu'après son acceptation explicite par l'Autorité aéronautique (lettre, fax, télex...).

3. ENTRETIEN

- a) Le nombre des autorisations exceptionnelles doit évidemment être maintenu aussi faible que possible. La bonne adaptation du programme de maintenance et si nécessaire l'existence de tolérances correctement établies concourent notamment à en abaisser le nombre.
- b) Dans tous les cas, les dépassements ou écarts correspondant aux autorisations exceptionnelles doivent rester suffisamment faibles pour ne pas affecter le niveau de sécurité. Les butées et règles dans le domaine de l'entretien ne sont pas, le plus souvent, déterminées avec une rigueur mathématique, mais seulement avec un certain degré d'approximation : c'est sur cette approximation que l'on joue principalement lorsqu'on utilise à son maximum la tolérance fixée par le Programme de maintenance. Dans le cas d'une autorisation exceptionnelle, s'il y a le moindre doute sur le niveau de sécurité, il convient d'assortir celles-ci de conditions susceptibles de ramener la sécurité à un niveau satisfaisant.
- c) Toute autorisation exceptionnelle doit être demandée par écrit avec justifications à l'appui ; elle est soigneusement instruite avant d'être accordée et ne s'applique qu'à des cas particuliers, et en tous cas à un nombre limité d'aéronefs.
- d) La nécessité de recourir aux tolérances et autorisation exceptionnelle résulte essentiellement du besoin d'adaptation d'un programme de maintenance strict aux aléas d'utilisation et de programmation d'entretien des aéronefs.

L'incidence économique est donc un aspect secondaire ; le recours à une autorisation exceptionnelle ne doit pas avoir pour objectif de réduire les frais normaux de maintenance de l'aéronef.

3.1 Conditions à remplir

Toute demande d'autorisation exceptionnelle doit respecter les principes du § 1, c'est-à-dire être :

- exceptionnelle,
- justifiée,

- suffisamment faible,
- assortie, si nécessaire, de conditions telles que le niveau de sécurité ne soit pas affecté (dispositions compensatrices).

a. Caractère exceptionnel

L'exploitant doit faire état des événements imprévisibles qui sont survenus, ne laissant d'autre solution que celle de demander une autorisation exceptionnelle, c'est-à-dire qu'il doit faire la preuve que la demande n'est pas une solution de facilité, qu'il a tout mis en œuvre pour l'éviter et qu'il ne la sollicite qu'en dernier ressort.

Une programmation à moyen ou long terme ne peut en aucun cas s'appuyer sur des autorisations exceptionnelles.

Il faut s'efforcer de ne jamais cumuler plusieurs autorisations exceptionnelles importantes sur le même aéronef.

b. Justifications

L'exploitant doit faire apparaître :

- les dispositions prises initialement pour respecter les échéances normales,
- le caractère fortuit de l'événement qui a nécessité la modification des dispositions prévues,
- les mesures tentées pour faire face à cette situation avant de recourir à l'autorisation exceptionnelle,
- les dispositions compensatrices.

L'aspect économique ne sera pris en considération que si l'enjeu financier est disproportionné par rapport à l'incidence technique de l'autorisation exceptionnelle. Il sera alors apporté une attention particulière aux dispositions compensatrices.

c. Valeur de l'autorisation exceptionnelle

Deux aspects sont à considérer :

- le domaine de la décision
- l'objet de l'autorisation exceptionnelle.

Domaine

Il se partage entre la Sous-direction et le Directeur chargés de la sécurité aéronautique, en fonction de l'objet de l'autorisation exceptionnelle et de son importance (cf. § tableau ci-après).

La justification sera d'autant plus rigoureuse et le caractère d'autant plus exceptionnel que le niveau de décision sera élevé.

Objet	Limite du domaine de décision de la Sous- Direction chargée de la sécurité aéronautique
- Visites de grand entretien d'aéronefs (GV - RG - Visite de vieillissement) ou autres opérations importantes associées à ces visites (y compris déposes d'éléments et potentiels d'équipements importants) y compris CPCP	2 %
- Révisions ou gros entretien de moteurs et hélices	2 %
- Visites de petit entretien aéronefs y compris CPCP	10 %

<ul style="list-style-type: none"> - Autres limites d'emploi ou de stockage d'équipement ou d'éléments d'aéronefs sauf durées de vie - Opérations partielles de visites et autres opérations ponctuelles (report de travaux) 	laissée à l'appréciation de la Direction chargée de la sécurité aéronautique
--	--

Les autorisations exceptionnelles hors de ce domaine sont du ressort du Directeur chargé de la Sécurité Aéronautique.

Nota : Les opérations de maintenance relatives à la capacité ETOPS ne peuvent faire l'objet d'une procédure d'autorisation exceptionnelle ; sinon l'aéronef perd sa capacité ETOPS.

d. Dispositions compensatrices

Elles peuvent être constituées par :

- une visite supplémentaire du rang inférieur,
- une vérification particulière,
- une justification des performances,
- des inspections répétitives,
- des limitations d'emploi,
- etc.

3.2. Procédures

Toute autorisation exceptionnelle doit faire l'objet d'une demande préalable écrite adressée à l'Autorité Aéronautique, dans tous les cas.

Le dépassement demandé n'est autorisé qu'après son acceptation explicite (lettre, télex, visa).

Un aéronef utilisé au-delà des limites fixées par son programme de maintenance n'est plus apte au vol sauf autorisation exceptionnelle des Services Compétents.

- a. Une demande adressée à l'Autorité aéronautique doit faire l'objet d'une lettre ou d'un télex émanant de l'exploitant et signé par un responsable qualifié prévu par les spécifications (en principe l'Assurance Qualité).
- b. Une demande peut être établie sur un imprimé du modèle joint en annexe 1 ou analogue. Elle est instruite par la Sous-direction qui la vise directement si la décision est de son domaine.

La Sous-direction chargée de la sécurité aéronautique peut toutefois considérer que la décision relève de la Direction. Il transmet alors la demande au Directeur chargé de la sécurité aéronautique avec son avis.-


 Directeur Général,
Juma Ignatius
 JUMA Ignatius