

BAZL STL_

Informations relatives aux examens préalables à la délivrance du certificat d'examen de navigabilité CEN (formulaire 15a ou 15c de l'AESA), valables à partir du 1^{er} avril 2020

Constatations de niveau 2



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral de l'aviation civile OFAC STL_



Formulaire de l'OFAC:

Instructions relatives aux examens préalables à la délivrance du CEN (formulaire 15a ou 15c de l'AESA), valables à partir du 1^{er} avril 2020

Base légale	Règlement (UE) n° 1321/2014 modifié par le règlement d'exécution (UE) 2019/1383 de la Commission
Publication	Date de publication: Février 2020 Version actuelle: 01
Auteur	Section Navigabilité du matériel aéronautique Berne STLB
Approuvé le / par	10.02.2020 / Division Sécurité technique



Sommaire

Examen de navigabilité par l'autorité compétente	3
Rapport d'examen, timbre apposé dans le carnet de route et le dossier technique	3
Constatations (<i>finding</i>)	4
Généralités	4
Constatations de défaut d'aéronef	4
Délai imparti (rubrique Due date)	4
Exemples	5
Exemple 1	5
Exemple 2	5
Exemple 3	5
Rectification, report de la rectification.....	6
Généralités.....	6
Rectification.....	6
Report de la rectification du défaut	6
Cas de figure 1 : rectification de tous les défauts constatés.....	7
Cas de figure 1a : exemple.....	7
Cas de figure 1b : exemple	7
Cas de figure 2 : report de l'ensemble des constatations.....	8
Cas de figure 2 : exemple.....	8
Cas de figure 3 : rectification et report combinés	9
Rectification du défaut après report	9



Examen de navigabilité par l'autorité compétente

Points M.A.901/ML.A.901

Pour assurer la validité du certificat de navigabilité d'un aéronef, un examen de l'aéronef et de ses enregistrements de maintien de navigabilité doit être réalisé périodiquement.

Points M.B.902/ML.B.902

L'autorité compétente effectue un examen de navigabilité conformément aux dispositions des points M.B.902/ML.B.902 et délivre le certificat d'examen de navigabilité (formulaire 15a ou 15c de l'AESA).

Rapport d'examen, timbre apposé dans le carnet de route et le dossier technique

L'examen de navigabilité préalable à la délivrance du certificat d'examen de navigabilité (formulaire 15a ou 15c de l'AESA) est attesté sur la base du rapport d'examen par un timbre/une étiquette de l'Office fédéral de l'aviation civile apposé/e dans le carnet de route et dans le dossier technique (cellule).





Constatations (*finding*)

Généralités

Constatations de défaut sur l'aéronef

Lorsqu'un inspecteur constate un défaut sur l'aéronef, celui-ci est qualifié, selon sa gravité, de constatation de niveau 1 ou de niveau 2 (cf. points M.B.903 / ML.B 903). Conformément aux points M.A.905 / ML.A.907, une constatation de niveau 1 correspond à un non-respect significatif des exigences de navigabilité portant gravement atteinte à la sécurité du vol.

Une constatation de niveau 2 correspond à un non-respect des exigences de navigabilité qui pourrait éventuellement porter atteinte à la sécurité du vol. En cas de constatation de niveau 1, l'aéronef ne peut pas être mis en circulation tant que le défaut n'a pas été rectifié et que la rectification de ce défaut n'a pas été communiquée à l'OFAC pour validation. Une constatation de niveau 1 peut entraîner le retrait ou la suspension du certificat de navigabilité.

Délai imparti (rubrique Due date)

Si, dans le cadre d'un examen de navigabilité préalable à la délivrance du certificat d'examen de navigabilité (CEN ; EASA formulaire 15a ou 15c), l'autorité relève une constatation de niveau 2, aucun délai pour corriger cette constatation n'est en principe fixé. L'aéronef est autorisé à circuler, en dépit du défaut constaté, jusqu'à l'expiration de la validité du CEN existant (si tant est qu'il y en ait un). Dans ce cas, la date apparaissant sous « Due date » est celle de **l'expiration de la validité du dernier CEN (formulaire 15a ou 15c)** délivré. En l'absence de CEN en cours de validité, la date inscrite sous « Due date » sera celle de la date d'examen.

Note correspondante sur le rapport d'examen:

ARC Inspection: in case of an Airworthiness Review Certificate Inspection performed in accordance with EASA Part M/M.L, findings have no due date. Nevertheless, the Airworthiness Review Certificate (EASA Form 15a/c) will be issued after corrective actions are brought to FOCA's acceptance. In case of level-2 findings, the proof of defect deferment according M.A.403/M.L.A.403 is acceptable. Meanwhile the aircraft may be operated, if the previous Airworthiness Review Certificate is still valid (anyhow, operational restrictions may apply; see below). The due date set by this Inspection Report therefore corresponds to the validity date of the former ARC (EASA Form 15). If no ARC was present, the due date corresponds to the date of this airworthiness review inspection.

En revanche, le nouveau CEN sera délivré pour autant que :

- l'OFAC ait reçu la preuve que le ou les défauts ont été éliminés (certificat de remise en service dans le dossier technique/carnet de vol de l'aéronef (points M.A.305 / ML.A.305) et le cas échéant, rapport de travail complet).
- le défaut ait été correctement reporté à une date ultérieure conformément aux points M.A.403 / ML.A.403, qu'il soit correctement documenté dans le dossier technique/le carnet de route/le livret technique d'aéronef (*tech log*) (liste non exhaustive suivant l'organisation de gestion du maintien de la navigabilité) et approuvé par l'OFAC (en particulier le délai de rectification).



Exemples

Exemple 1

RH NAV LIGHT U/S

Le feu de navigation droit est hors service. On consultera en principe les informations fournies par le constructeur (p. ex. liste minimale d'équipements MEL ou manuel de vol) pour déterminer si cette panne est de nature à restreindre l'exploitation de l'aéronef, pendant combien de temps et sous quelles conditions l'exploitation de l'aéronef peut être poursuivie.

Dans le cas notamment des aéronefs ELA1/2, pour lesquels il n'existe aucune liste minimale d'équipements de référence (MMEL, Master Minimum Equipment List) du constructeur, on notera toutefois que les conséquences de la panne d'un équipement sur l'exploitation sont définies par le règlement (UE) n° 965/2012 (notamment à la partie NCO). La partie NCO ne prescrit cependant aucun délai pour la rectification d'un défaut, dans ce cas celle-ci peut être reportée au plus tard à la prochaine visite d'entretien ordinaire.

Exemple 2

Isolation du câble d'allumage

L'isolation du câble d'allumage est endommagée (p. ex. l'isolation est éraflée mais l'allumage est tout de même assuré). Face à des défauts de ce genre, il faut se demander si le constructeur a prévu des limitations et des tolérances en cas de dommage (p. ex. longueur de l'éraflure). Si tel n'est pas le cas, le personnel habilité (personnel habilité « certifying staff » ou, dans certaines conditions, l'exploitant d'aéronef) pourra décider de reporter à sa convenance la rectification du défaut (mais au plus tard à la prochaine visite d'entretien ordinaire, cf. points M.A.403 /ML.A.403).

Exemple 3

Les marques distinctives de l'aéronef ne sont pas réglementaires

Les marques distinctives (forme, police, lisibilité, etc.) ne sont pas conformes à l'ordonnance de l'OFAC sur les marques distinctives des aéronefs (OMDA, RS 748.216.1). Soit un défaut qui ne compromet pas nécessairement la navigabilité de l'aéronef. Il n'existe pas de consignes ou de limitations du constructeur pour ce genre de constatations. Conformément aux points M.A.403/ ML.A 403, le personnel habilité peut reporter la rectification à une date agréée par l'OFAC (en règle générale la date de la prochaine échéance de contrôle).



Rectification, report de la rectification

Généralités

Il faut distinguer la rectification effective d'un défaut et l'avis de rectification à l'OFAC. Ce dernier ne présuppose pas nécessairement la rectification effective du défaut (cf. points M.A. 403 / ML.A. 403).

Rectification

En principe, on s'attend à ce que le défaut soit effectivement rectifié ce qui est le cas lorsque les travaux d'entretien à cet effet ont été exécutés (p. ex. remplacement du câble d'allumage, des ampoules du feu de navigation) et correctement attestés dans le dossier technique. Le dossier d'examen est alors clos et le certificat d'examen délivré (CEN) une fois que la rectification du défaut a été notifiée à l'OFAC et que celui-ci l'a validée.

Les avis de rectification du défaut se présentent sous la forme de rapports de travail adressés par courriel à :

tama-inspection@bazl.admin.ch

Les communications techniques suivantes, publiées par l'OFAC, fournissent de plus amples informations sur les rapports de travail et l'attestation des travaux d'entretien :

CT 02.010-30 Rapports de travail

CT 02.010-40 Attestation des travaux d'entretien

Report de la rectification du défaut

Cela étant, il est également possible de clôturer des constatations relevées lors de l'examen de navigabilité en adressant à l'OFAC un avis indiquant que la rectification effective du défaut sera reportée à une date ultérieure. Cette formalité implique toutefois de respecter les exigences prévues aux points M.A. 403 / ML.A. 403.

Tout défaut qui n'est pas rectifié avant le vol est alors enregistré dans les documents d'entretien/le carnet de route de l'aéronef (points M.A.305 / ML.A.305) ou dans le compte rendu matériel (point M.A.306), selon ce qui convient, et un enregistrement est mis à la disposition du pilote lorsque l'exploitation de l'aéronef est restreinte du fait du défaut.

Remarque : les nouveaux carnets de route distribués par l'OFAC comportent une « acceptable deferred defect list », qui se prête parfaitement à l'inscription des défauts dont la rectification est reportée.

L'avis de rectification du défaut à l'OFAC revient dans ce cas à démontrer que les enregistrements ont été correctement faits. Si l'OFAC donne son aval à cette démarche et notamment au délai de rectification, le dossier d'examen sera clos et le certificat d'examen de navigabilité (CEN, formulaire 15a ou 15c de l'AESA) pourra être délivré.

Cas de figure 1 : rectification de tous les défauts constatés

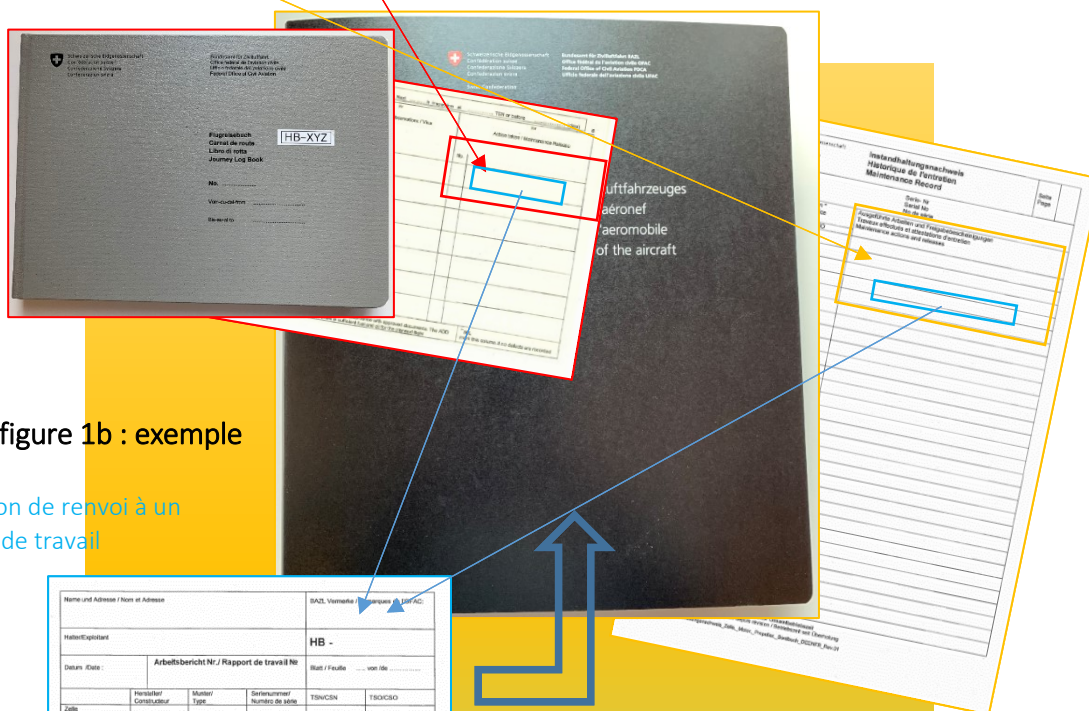
L'exploitant d'aéronef avise l'OFAC que les défauts constatés ont été effectivement rectifiés.
(cf. page 5, exemples 1 à 3)

Dans le carnet de route (à la colonne « Action taken ») et dans les documents d'entretien, l'avis de rectification de défaut sera inscrit, soit au moyen d'un certificat de remise en service (cas de figure 1a), soit sous forme de renvoi à un rapport de travail (cas de figure 1b).

Le certificat d'examen de navigabilité peut être délivré.

Cas de figure 1a : exemple

Carnet de route (colonne « Action taken »)
Documents d'entretien



Cas de figure 1b : exemple

Inscription de renvoi à un
Rapport de travail

Name und Adresse / Nom et Adresse		SNAC, Vorname / Prénom / Nom / P.N.	
Halter/Exploitant		HB -	
Datum / Date:		Rat / Feuilles ... von / de ...	
Arbeitsbericht Nr. / Rapport de travail No			
Zelle / Cellule	Hersteller / Constructeur	Modell / Type	Seriennummer / Numéro de série
Motor 1			TINCSN
Motor 2			TINCSO
Propeller 1			
Propeller 2			
Ausgeführte Instandhaltungsarbeiten / Travaux d'entretien effectués du		vom / de ... bis / à ...	
Instandhaltungsbescheinigung: Ich bestätige, dass für die obenstehenden Instandhaltungsarbeiten in den entsprechenden technischen Böden sowie im Reparaturwerk eine Instandhaltungsbescheinigung (Arbeitsbericht) erstellt ist. Attestation d'entretien: Je confirme qu'une attestation d'entretien pour les travaux d'entretien susmentionnés a été établie dans le dossier technique correspondant ainsi que dans le carnet de route.			
Name / Unterschrift / Nom / Signature		Berechtigung, Lizenz / Nr. / Autorisation, Licence / No	
Belegzeit / armoire <input type="checkbox"/> Fortsetzungsbefrei / Feuilles suivantes ... jusqu'à ... bis ... <input type="checkbox"/> Reparaturlast / Révision / Examen de Repair <input type="checkbox"/> Basis / (Einsendungs-) Rapport de revue et de réglage <input type="checkbox"/> Überlegen für AFM / Aderung / Documents pour la modification de l'AFM <input type="checkbox"/> Ausfertigungsbefreiung zu Rapport Nr. / (Einsendungs-) Rapport de revue <input type="checkbox"/> Wägungsprotokoll vom / Rapport de pesée du		<input type="checkbox"/> Zeichnungen / Dessins <input type="checkbox"/> Ersatzteile / Liste des pièces de rechange	

Cas de figure 2 : report de l'ensemble des constatations

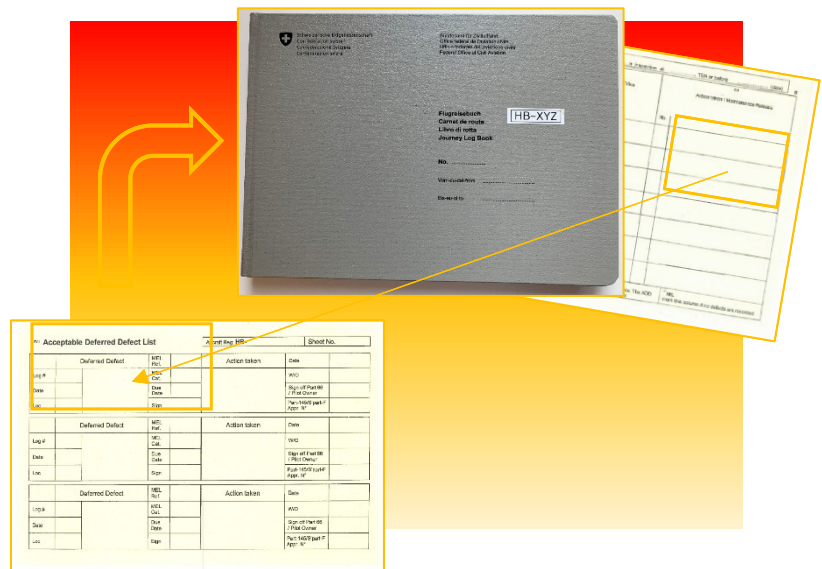
L'exploitant d'aéronef/le personnel qualifié décide de reporter la rectification des défauts conformément aux points M.A.403 / ML.A. 403. Dans ce cas, le carnet de route (colonne « Action taken ») indique que la rectification effective du ou des défauts est reportée à une date ultérieure et qu'elle est inscrite en conséquence dans les documents d'entretien visés aux points M.A.305 / ML.A. 305 (et au document visé au point M.A. 306 s'il y a lieu) ou, comme suggéré, dans l'« acceptable deferred defect list » du carnet de route.

Les défauts (exemples 1 à 3) peuvent être éliminés à la même date (p. ex. lors de la prochaine échéance de contrôle) ou à des dates différentes. Dans tous les cas, lorsqu'il vérifie l'avis de rectification, l'OFAC examine les délais et donne son aval pour autant que ceux-ci soient raisonnables et se justifient techniquement.

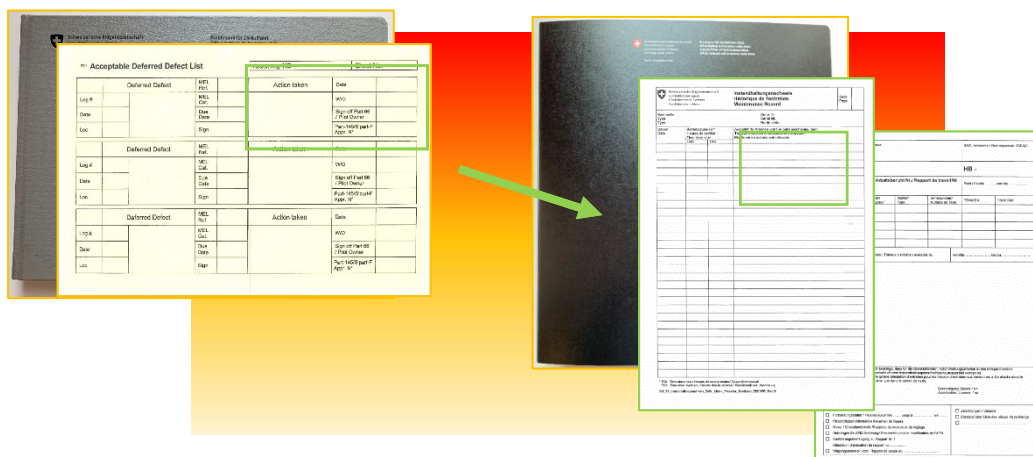
Une demande groupée peut être adressée si le nombre de défauts constatés est relativement élevé. Cette solution présente l'avantage de réduire le travail rédactionnel. Par contre, le pilote pourra avoir de la peine à s'y retrouver, ce qui peut avoir son importance, notamment pour les défauts qui ont une incidence sur l'exploitation de l'aéronef (p. ex. feu de navigation). Les conséquences de chaque défaut doivent absolument apparaître dans le carnet de route pour les pilotes suivants.

Le certificat d'examen de navigabilité peut être délivré.

Cas de figure 2 : exemple



La clôture des constatations sur la liste ou l'ordre de travail est effective (rectification effective après report) lorsque l'inscription correspondante figure dans le dossier technique, si nécessaire rapport de travail à l'appui.





Cas de figure 3 : rectification et report combinés

Il est également possible de combiner les cas de figure 1 et 2 : certains défauts peuvent être immédiatement rectifiés tandis que la rectification sera reportée pour d'autres.

Rectification du défaut après report

Si le report de la rectification du défaut s'est effectué réglementairement et a été documenté, il n'est pas nécessaire de soumettre à l'OFAC un rapport de travail pour démontrer que le défaut a été effectivement rectifié (p. ex. remplacement du câble d'allumage). Cette démarche clos le dossier d'examen et le certificat d'examen de navigabilité (CEN ; EASA formulaire 15a ou 15c) sera délivré.

L'autorité vérifiera toutefois, dans le cadre de l'examen de navigabilité suivant ou de l'inspection ACAM, que le ou les défauts ont bel et bien été rectifiés dans les délais impartis.