

# BULLETIN D'INFORMATION DSAC

**Edité par : OSAC pour DGAC FRANCE**

**Le : 20 MARS 2020**

**Révision 1 : 31 MARS 2020**

**Révision 2 : 14 MAI 2020**

**OBJET : MESURES RELATIVES A LA SITUATION SANITAIRE LIEE  
AU CORONAVIRUS « SARS-CoV-2 (CoViD-19) »**

## SOMMAIRE :

<b>A. OBJET .....</b>	<b>2</b>
<b>B. ABREVIATIONS .....</b>	<b>3</b>
<b>C. DEFINITIONS.....</b>	<b>3</b>
<b>D. APPLICABILITE .....</b>	<b>4</b>
<b>E. REFERENCES.....</b>	<b>4</b>
<b>F. MESURES PRISES AU NIVEAU DES ORGANISMES AGREES.....</b>	<b>5</b>
F.1 MODALITES SPECIFIQUES POUR LES AUDITS DE SURVEILLANCE ET D'INSTRUCTION DES MODIFICATIONS DES ORGANISMES AGREES	5
F.2 CLOTURE DES ECARTS DE NIVEAU 2.....	6
F.3 GESTION DES AMENDEMENTS DES MANUELS D'ORGANISMES .....	6
F.4 DELIVRANCE DES AGREMENTS EN COURS D'INSTRUCTION .....	6
F.5 FORMATION DES PERSONNELS DES ORGANISMES AGREES (HORS NDT) .....	6
F.6 HABILITATION DES PERSONNELS NDT .....	7
F.7 ETALONNAGE DES OUTILLAGES ET EQUIPEMENTS AU SEIN DES ORGANISMES DE PRODUCTION ET D'ENTRETIEN .....	7
F.8 SURVEILLANCE INTERNE PAR LE SYSTEME QUALITE DES ORGANISMES .....	8
F.9 COURS THEORIQUES AVEC DES MOYENS VIRTUELS (ORGANISMES AGREES PARTIE-147) .....	8
<b>G. EXAMEN DE NAVIGABILITE ET CEN ASSOCIES .....</b>	<b>9</b>
G.1 CEN ARRIVANT A ECHEANCE SUR UN AERONEF EASA « MOTORISE COMPLEXE » (I.E. CMPA) ET/OU DONT L'EXPLOITATION EST COMMERCIALE .....	9
G.2 AERONEF EASA EN ENVIRONNEMENT CONTROLE AVEC CEN ECHU .....	10
G.3 CEN ARRIVANT A ECHEANCE SUR UN AERONEF EASA AUTRE QUE MOTORISE COMPLEXE (NON-CMPA) ET DONT L'EXPLOITATION EST NON COMMERCIALE.....	11
G.4 CERTIFICAT DE NAVIGABILITE ARRIVANT A ECHEANCE SUR UN AERONEF ANNEXE I DONT L'EXPLOITATION EST NON COMMERCIALE .....	12
<b>H. MAINTENANCE DUE AVEC IMPOSSIBILITE DE REALISATION DES TRAVAUX.....</b>	<b>13</b>
<b>I. DELIVRANCE DES DOCUMENTS DE BORD .....</b>	<b>14</b>
I.1 CLASSIFICATION ET EXPORTATION .....	14
I.2 LIVRETS ET CARNETS AERONEFS/MOTEURS .....	14
<b>J. LICENCES DE MECANICIEN ET FORMATION PARTIE-147 .....</b>	<b>15</b>
J.1 DELIVRANCE ET AMENDEMENTS DES LICENCES DE MECANICIEN.....	15
J.2 FIN DE VALIDITE DES FORMATIONS / MODULES PARTIE-147 .....	15

## **A. OBJET**

Dans le cadre de la crise sanitaire due au CoViD-19, le présent Bulletin d'Information (BI) a pour objet de dresser la liste des questions auxquelles peuvent être confrontés les organismes de production, de maintenance, de gestion du maintien de la navigabilité, de formation des mécaniciens aéronautiques, les propriétaires d'aéronefs et les mécaniciens aéronautiques, ainsi que les modalités de traitement mises en œuvre par OSAC et la DGAC.

Les mesures envisagées visent à faciliter le travail des organismes tout en maintenant le niveau de sécurité fixé par les règlements applicables.

Dans ce cadre, il vous est demandé de noter que les adaptations retenues pour la gestion des actes administratifs (tels que l'extension automatique des délais de traitement des écarts de niveau 2, le report de la limite de validité de certains CEN, etc.) ne dispensent en aucune manière les organismes de continuer à garantir le respect des méthodes de travail (gestion de navigabilité, méthodes de maintenance et de production, APRS et méthodes de libération, etc.) et la traçabilité. Sur ce point OSAC conserve toute latitude pour demander, *a priori* ou *a posteriori*, la transmission de preuves de conformité concernant des points particuliers.

Toutes nos équipes sont pleinement mobilisées pour faire face à cette crise. Le présent Bulletin d'Information est ainsi susceptible d'évoluer en fonction des remarques dont vous nous ferez part et des instructions reçues de l'EASA. OSAC procédera à la mise à jour du présent BI, en tant que de besoin. Il vous est aussi possible de solliciter l'inspecteur d'OSAC en charge de votre dossier.

Les méthodes de travail prévues dans le présent BI ont été élaborées de façon à permettre un traitement au fil de l'eau des demandes et une bonne traçabilité des décisions afin d'éviter l'accumulation de dossiers en suspens.

Nota : sauf indication contraire, les demandes de déviation et les demandes de dérogation doivent être faites conformément à la procédure P-04-00 disponible sur le site internet d'OSAC.

### **Révision 1 :**

- §F.1 - ajout de précisions pour indiquer que les audits réalisés dans le cadre de l'instruction d'une modification du manuel approuvé d'un organisme peuvent également être réalisés en « desktop ».
- §F.5 – passage du délai de 3 à 4 mois.
- §G.1 – ajout de précisions sur la portée de la dérogation.
- §G.2 – réduction du temps imparti pour la réalisation d'un audit produit sur l'aéronef concerné.
- Création du §G.3 - mesures d'extension de la validité des CEN pour les aéronefs non-CMPA dont l'exploitation est non commerciale.
- Création du §G.4 – information relatives aux mesures en cours de mise en place concernant l'extension de la validité des certificats de navigabilité des aéronefs qui relèvent de l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139.
- §I.2 – Traitement des cas des aéronefs en attente de réception du premier carnet et des premiers livrets.

## Révision 2 :

- Ajout de précisions dans le §F.2 concernant la possibilité d'extension de la butée de clôture des écarts de niveau 2.
- Ajout d'une précision concernant la surveillance interne par le système qualité des organismes (§F.8).
- Ajout du §F.9 concernant les cours théoriques avec des moyens virtuels pour les organismes agréés Partie-147.
- Ajout de dispositions spécifiques aux agréments bilatéraux (FAA/TCCA/ANAC) dans le §F.
- Ajout de dispositions spécifiques aux personnels NDT (§F.6).
- Restriction du champ d'application de la dérogation prévue au §G.1. Les aéronefs désormais exclus de cette dérogation sont potentiellement éligibles à la dérogation du §G.3.
- Ajout d'une précision concernant la mise en œuvre d'une extension de la durée de validité du CEN d'un aéronef autre que motorisé complexe (non-CMPA) dont l'exploitation est non commerciale (§G.3).
- Ajout d'une possibilité de dérogation concernant la durée de validité des CDN des aéronefs annexe I.
- Reformulation des mentions relatives à la période de confinement.

## **B. ABREVIATIONS**

BI : Bulletin d'information

CdN : Certificat de Navigabilité

CEN: Certificat d'Examen de Navigabilité

CMPA : « Complexe Motor-Powered Aircraft » / Aéronef motorisé complexe

EASA : Agence de l'Union Européenne pour la Sécurité Aérienne

EFNDT : « European Federation for Non-Destructive Testing »

MAG : « Maintenance Annex Guidance »

NDT : « Non Destructive Testing ».

PEN : Personnel d'Examen de Navigabilité

## **C. DEFINITIONS**

S/O

## D. APPLICABILITE

Le présent BI s'applique aux détenteurs d'une licence Partie-66, d'un Agrément Partie-21G, Partie-145, Partie-M/F, Partie-M/G, et/ou Partie-147, et/ou d'une Autorisation de production 21F, ces licences ou agréments ayant été délivrés par la France, ainsi qu'aux exploitants d'aéronefs immatriculés en France.

Les dispositions des §F.1, §F.2, §F.3, §F.5 §F.6, et §F.7 s'appliquent aux agréments bilatéraux FAA/ANAC/TCCA.

Les dispositions du §G.4 s'appliquent aux aéronefs de l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139 dont le certificat de navigabilité a été délivré par la France.

## E. REFERENCES

- Règlement (UE) 2018/1139 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) no 2111/2005, (CE) no 1008/2008, (UE) no 996/2010, (UE) no 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) no 552/2004 et (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) no 3922/91 du Conseil.
- Règlement (UE) 748/2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production.
- Règlement (UE) 1321/2014, modifié<sup>1</sup>, relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.
- Maintenance Annex Guidance FAA/EASA Change 7.
- Maintenance Annex Guidance EASA/TCCA Révision 2.
- Maintenance Annex Guidance EASA/ANAC Révision 1.
- Procédure<sup>2</sup> P-04-00 : Demande d'Autorisation Exceptionnelle.

<sup>1</sup> Le présent BI ne prend pas en compte les règlements (UE) 2019/1383 et (UE) 2020/270.

<sup>2</sup> Disponible sur le site <https://www.osac.aero/>

## **F. MESURES PRISES AU NIVEAU DES ORGANISMES AGREES**

### **F.1 Modalités spécifiques pour les audits de surveillance et d'instruction des modifications des organismes agréés**

Conformément aux sections B des règlements (UE) 748/2012 et (UE) 1321/2014, **et aux « Maintenance Annex Guidance » FAA/TCCA/ANAC**, OSAC vérifie la conformité de l'organisme concerné à l'intégralité des exigences réglementaires des sections A **et des conditions spéciales/exigences réglementaires spécifiques** des règlements/MAG précédemment cités à intervalles réguliers. Toutes les exigences applicables à un organisme doivent être vérifiées sur une période n'excédant pas 24 mois pour permettre le maintien de la validité de l'agrément. OSAC vérifie également la conformité des modifications du référentiel approuvé des organismes en cas d'évolution majeure et lorsque l'organisme ne dispose pas d'une prérogative d'approbation indirecte des évolutions mineures de son référentiel.

Ces vérifications de conformité sont la plupart du temps réalisées à travers la conduite d'audits *in situ*. Compte tenu des **restrictions qu'impose la situation sanitaire actuelle**, la réalisation d'audit *in situ* **n'est pas toujours possible**.

**Ainsi :**

**Pour les agréments EASA :** pour assurer la continuité de la surveillance des Agréments concernés par OSAC, des audits dits « desktop » sont proposés aux usagers par leurs inspecteurs pour vérifier lorsque cela est possible la conformité de certaines exigences réglementaires, en lieu et place d'audits *in situ*.

**Pour les agréments FAA/TCCA/ANAC :** si tous les audits sur site n'ont pas pu être réalisés avant le renouvellement de l'agrément concerné, il est possible **d'assurer de recommander le renouvellement de l'agrément sur la base d'un audit réalisé en « desktop » sous certaines conditions.**

**Il est également possible de recommander l'approbation d'une modification d'un certificat FAA/TCCA/ANAC sur la base d'un audit réalisé en « desktop » sous certaines conditions.**

Ces audits « desktop » s'appuieront sur des moyens tels que photos, vidéos, documents, échanges de mails spécifiques, ... qui seront référencés dans le CRIS de surveillance de l'inspecteur. Nous vous remercions de votre aide pour fournir à votre inspecteur ces éléments pour qu'ils soient facilement exploitables (exemple ; une photo large d'une zone d'un atelier, accompagnée de photos détaillées de points particuliers. Bien préciser les localisations des photos, pour éviter les ambiguïtés ou incompréhensions de lieu, ...).

Pour permettre le maintien de la validité d'un Agrément malgré la situation sanitaire actuelle, il incombe à l'organisme d'informer son inspecteur des mesures qu'il envisage de prendre pour adapter son activité et ses moyens tout en assurant sa conformité aux exigences applicables. Les organismes doivent évaluer la disponibilité de ressources en nombre suffisant pour maintenir le système qualité en place et permettre la réalisation d'une surveillance adaptée à la situation.

## **F.2 Clôture des écarts de niveau 2**

Sans aucune démarche de votre part, il est décidé d'étendre de 3 mois de manière systématique dans le logiciel EMPIC d'OSAC toutes les dates de clôture des écarts de niveau 2.

Les inspecteurs d'OSAC sont en capacité de traiter à distance le suivi des écarts ouverts, au fur et à mesure de vos besoins, dans le respect des nouveaux délais ainsi étendus.

**Ainsi, pour tous les écarts de niveau 2 ouverts, trois mois supplémentaires sont accordés aux délais de solde, sans aucune démarche de votre part.**

Note : une butée de clôture de maximum 3 mois reste applicable aux écarts de niveau 2 notifiés pendant la période de restrictions imposées par la situation sanitaire actuelle.

## **F.3 Gestion des amendements des manuels d'organismes**

Les amendements des manuels associés aux agréments d'organismes peuvent être revus à distance par les inspecteurs d'OSAC. Les compléments d'audits sont possibles, dans la limite des audits desktop comme mentionné au paragraphe F.1.

## **F.4 Délivrance des agréments en cours d'instruction**

La délivrance des Agréments en cours d'instruction devrait pouvoir continuer, à condition qu'un audit suffisant pour juger du respect des exigences réglementaires ait déjà été réalisé *in situ* dans le cadre de l'instruction de l'Agrément. Au-delà de cet audit, si des audits supplémentaires doivent être réalisés avant la délivrance de l'Agrément, alors les dispositions du paragraphe F.1 du présent BI s'appliquent.

## **F.5 Formation des personnels des organismes agréés (hors NDT)**

La situation sanitaire actuelle est susceptible de remettre en cause la capacité des organismes agréés à appliquer les programmes de formation exigés par le règlement au niveau de leurs personnels (formations réglementaires, facteurs humains, EWIS/CDCCL, etc.). Cette situation peut avoir par exemple :

- un impact sur l'habilitation ou le maintien des habilitations APRS des personnels au sein des organismes d'entretien agréés. Par ailleurs, la réduction d'activité qu'entraîne la crise sanitaire peut également compromettre le respect des exigences d'expérience récente imposées par le règlement concernant les personnels APRS (6 mois d'activité effective sur les 24 derniers mois).
- un impact sur le maintien des habilitations en tant que Personnel d'Examen de Navigabilité (réalisation d'au moins un examen tous les ans par exemple).
- Etc.

Ainsi, lorsque l'organisme concerné **est** dans l'impossibilité de maintenir les compétences, les formations et l'expérience de ses personnels :

**Pour les agréments EASA :** il adresse la liste des personnels concernés à OSAC pour enregistrement. Cette déclaration autorise l'extension des habilitations concernées pour une durée maximum de 4 mois.

**Pour les agréments FAA/TCCA/ANAC :** il adresse une demande de déviation (F-04-00-2) à OSAC pour permettre une extension de certaines échéances adaptées à sa situation en accord avec l'Autorité bilatérale concernée.

## **F.6 Habilitation des personnels NDT**

**Dans le cadre des certifications des personnels spécialisées dans les contrôles non destructifs selon la norme EN 4179, l'organisme de certification FrANDTB (ex COSAC) a décidé pour les personnels disposant d'une certification N1, N2 ou N3 arrivant à échéance à partir du 1er avril 2020 d'accepter l'extension de leurs qualifications jusqu'au 31 juillet 2020 sous certaines conditions.**

Le point ci-dessus reprend les principes définis par les NDT Board européens dans le cadre de l'organisation EFNDT (European Federation for Non-Destructive Testing).

Les détails de cette décision à prendre en compte par les organismes employant ces personnels sont précisés dans le document « FrANDTB - Note technique expiration des certifications suivant EN4179 » daté du 1er Avril 2020 et disponible sur le site web du FrANDTB à l'adresse suivante :

[http://www.cosac-ndt.com/fileadmin/cosac/pdf/2020/FrANDTB\\_\\_note\\_expiration\\_AF-20.045BM.pdf](http://www.cosac-ndt.com/fileadmin/cosac/pdf/2020/FrANDTB__note_expiration_AF-20.045BM.pdf)

## **F.7 Etalonnage des outillages et équipements au sein des organismes de production et d'entretien**

Les organismes de production et d'entretien autorisés/agrérés peuvent avoir des difficultés à respecter certaines échéances d'étalonnage des outillages et équipements selon les standards applicables.

**Ainsi, si l'organisme ne dispose pas d'une procédure lui permettant d'étendre la validité de ses outillages, l'organisme concerné déclare être dans l'impossibilité de respecter certaines échéances d'étalonnage des outillages et équipements. Cette déclaration autorise l'extension des échéances de 10% avec un maximum de 3 mois<sup>3</sup>.**

<sup>3</sup> En partant de l'échéance d'étalonnage d'origine :

- Si l'application d'une extension de 10% correspond à une extension de l'échéance inférieure à 3 mois (1 mois par exemple) alors c'est cette durée de 1 mois supplémentaire qui doit être retenue.
- Si l'application d'une extension de 10% correspond à une extension de l'échéance supérieure à 3 mois (5 mois par exemple) alors seulement 3 mois supplémentaires peuvent être accordés.

## **F.8 Surveillance interne par le système qualité des organismes**

La situation sanitaire actuelle est susceptible de remettre en cause la capacité des organismes à respecter les échéances qu'impose la mise en œuvre de leur système qualité (impossibilité de réaliser certains audits, sous-traitant non audité sur la période en cours, etc.).

**Ainsi, si l'organisme est dans l'impossibilité de respecter certaines échéances/actions relatives à la mise en œuvre de son système qualité et que cela remet en cause le respect de la durée réglementaire de son cycle de surveillance interne (12 ou 24 mois) :**

**Pour les agréments EASA : une demande de déviation (F-04-00-2) peut être déposée auprès d'OSAC pour permettre une extension de certaines échéances adaptées à sa situation.**

**Pour les agréments FAA/TCCA/ANAC : une demande de déviation (F-04-00-2) peut être déposée auprès d'OSAC pour permettre une extension de certaines échéances adaptées à sa situation en accord avec l'Autorité bilatérale concernée.**

La possibilité de déviation décrite ci-dessus n'est pas envisagée pour couvrir l'arrêt complet du système qualité des organismes.

## **F.9 Cours théoriques avec des moyens virtuels (organismes agréés Partie-147)**

Aujourd'hui, pour permettre la délivrance du certificat de reconnaissance ; un organisme de formation agréé Partie-147 doit démontrer la présence du stagiaire pendant toute la durée de la formation. Sous condition d'approbation par l'autorité, l'organisme de formation au type peut délivrer des cours théoriques avec des moyens virtuels (appendice III Partie-66, §3.1-f). En revanche, un organisme de base n'a pas cette possibilité.

**Compte tenu des restrictions qu'impose la situation sanitaire actuelle, la possibilité est donnée aux centres de formation de base de délivrer des formations théoriques par moyens virtuels. Pour ce faire, l'organisme doit envoyer une demande de dérogation exceptionnelle (F-04-00-3) à l'adresse [organisme-formation@osac.aero](mailto:organisme-formation@osac.aero) accompagnée des éléments suivants :**

- Procédure de formation à distance, et
- démonstration des moyens utilisés, et
- démonstration de la vérification de l'identité et de la présence des stagiaires, et
- procédure de contrôle du service qualité.

Cette autorisation est délivrée au cas par cas et exclut les examens et les formations pratiques.



## **G. EXAMEN DE NAVIGABILITE ET CEN ASSOCIES**

Les restrictions qu'impose la situation sanitaire actuelle ne permettent pas nécessairement à un Personnel d'Examen de Navigabilité de réaliser un examen de navigabilité (en particulier l'inspection physique de l'aéronef).

Par ailleurs, la réalisation de travaux d'entretien importants est souvent l'occasion d'effectuer un examen de navigabilité en fin de chantier en vue du renouvellement du CEN de l'aéronef (dont la date de validité est dépassée lors du chantier).

Les dispositions des paragraphes G.1 à G.4 apportent des éléments de réponse à ces différents cas de figure.

Note : Les dispositions d'extension de la durée de validité des Laissez-Passer émis au titre de l'article 21.A.701(a)(15) de l'annexe (Partie-21) sont décrites dans le §G.3.2.

### **G.1 CEN arrivant à échéance sur un aéronef EASA « motorisé complexe » (i.e. CMPA) et/ou dont l'exploitation est commerciale**

Pour tout CEN arrivant à échéance sur un aéronef « motorisé complexe » (i.e. CMPA) et/ou dont l'exploitation est commerciale, sur déclaration de l'impossibilité de réaliser un examen de navigabilité permettant son renouvellement et sous réserve du respect par le déclarant des conditions listées dans le paragraphe ci-après, une extension de 6 mois de la durée de validité du CEN de l'aéronef est possible à condition de notifier OSAC à l'adresse spécifique suivante [cen.covid19@osac.aero](mailto:cen.covid19@osac.aero) avec pour objet de l'email précisant l'immatriculation de l'aéronef concerné ainsi établi : « F-XXXX – notification d'extension de la validité du CEN ».

Cette possibilité d'extension est automatiquement accordée à condition que la déclaration émane de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité en charge de l'aéronef et que ce dernier se soit assuré de la réalisation des actions suivantes avant la notification à OSAC de l'extension de validité du CEN :

- L'aéronef concerné est un aéronef « motorisé complexe » (i.e. CMPA) et/ou dont l'exploitation est commerciale, et
- le CEN de l'aéronef a déjà été prorogé 2 fois et expire avant le 31 juillet 2020, et
- les conditions relatives à une prorogation du CEN en accord avec les articles M.A.901(b) et (j) ou ML.A.901(c) sont remplies :
  - l'aéronef est en environnement contrôlé, et
  - il n'existe aucun élément et aucune raison portant à croire que l'aéronef est inapte au vol,
- un examen documentaire conforme à l'article M.A.901(k) ou ML.A.903(a) a été réalisé et est satisfaisant.

La notification envoyée à OSAC à l'adresse [cen.covid19@osac.aero](mailto:cen.covid19@osac.aero) pour rendre effective l'extension doit indiquer que les conditions ci-dessus ont été vérifiées et sont remplies. Les

modalités de mise en œuvre de cette extension (modification de la date de validité sur le CEN, référence à la dérogation qui couvre l'extension, etc.) sont transmises par OSAC via un accusé de réception de la notification d'utilisation de l'extension.

Concernant cette extension il est à noter que :

- Elle est par défaut octroyée pour une durée de 6 mois. Ces 6 mois correspondent à un maximum. En pratique, l'utilisation de cette extension s'arrête à l'issue de la réalisation d'un examen de navigabilité complet<sup>4</sup> sur l'aéronef qui aboutira à l'émission d'un nouveau CEN. Cet examen complet doit être réalisé avant la fin des 6 mois d'extension.
- Cette extension ne s'applique pas aux cas des demandes de CEN 15a sur la base d'une recommandation (il n'est pas possible d'émettre un CEN 15a sur la base d'une recommandation sans réalisation d'un examen de navigabilité complet par le postulant à l'émission du CEN).

La mise en œuvre de cette extension est sans effet sur la date de validité du CEN suivant (maintien de la date anniversaire).

## **G.2 Aéronef EASA en environnement contrôlé avec CEN échu**

**Pour les aéronefs dont le CEN est échu, en cas d'impossibilité de réaliser un examen de navigabilité permettant le renouvellement du CEN, une demande de dérogation (F-04-00-1) peut être déposée auprès d'OSAC pour permettre l'émission d'un CEN sans réalisation d'une inspection physique (conforme au M.A.901(k) ou ML.A.903(a)) de l'aéronef.**

Cette dérogation sera accordée au cas par cas et uniquement à condition que :

- les conditions relatives à une prorogation du CEN en accord avec les articles M.A.901(b) et (j) ou ML.A.901(c) soient remplies :
  - l'aéronef est en environnement contrôlé, et
  - il n'existe aucun élément et aucune raison portant à croire que l'aéronef est inapte au vol,
- un examen documentaire conforme à l'article M.A.901(k) ou ML.A.903(a) a été réalisé et est satisfaisant,
- l'organisme en charge de l'examen de navigabilité de l'aéronef ait obtenu d'un mécanicien qualifié sur le type d'aéronef en question, un rapport d'inspection physique de l'aéronef couvrant à minima les vérifications faites dans le cadre d'une visite journalière et permettant de démontrer l'absence de défauts susceptibles de remettre en cause le caractère navigable de l'aéronef, et
- l'organisme en charge de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef s'engage à réaliser un audit produit avec inspection physique de l'aéronef concerné

<sup>4</sup> Pour la partie documentaire de cet examen complet, il est possible de s'appuyer sur l'examen documentaire réalisé au moment de l'octroi de l'extension à condition que :

- Le PEN qui prend en charge cet examen soit le même que celui ayant réalisé l'examen documentaire lors de l'octroi de l'extension, et
- que l'examen documentaire (et donc physique) comprenne également une analyse des deltas entre les statuts de l'aéronef au moment de l'octroi de l'extension et la situation de l'aéronef au moment de la réalisation de l'examen complet.

dans le cadre de la surveillance interne de son agrément dans les **6 mois** qui suivent l'émission du CEN sous dérogation.

### **G.3 CEN arrivant à échéance sur un aéronef EASA autre que motorisé complexe (non-CMPA) et dont l'exploitation est non commerciale**

#### **G.3.1 Cas général :**

Les dispositions du présent paragraphe permettent une extension de 6 mois de la durée de validité du CEN des aéronefs EASA :

- Autres que « motorisés complexes » (i.e. non-CMPA) et dont l'exploitation est non commerciale, et
- inscrits au registre Français d'immatriculation, et
- pour lesquels la validité actuelle du CEN expire avant le 31 juillet 2020, et
- pour lesquels la réalisation **d'un examen de navigabilité en vue du renouvellement du CEN**<sup>5</sup> n'est pas possible compte tenu de la situation sanitaire liée à la crise du CoViD-19.

Pour pouvoir bénéficier de cette extension, **le responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef**<sup>6</sup> est tenu :

- de vérifier que son aéronef répond à toutes les conditions listées ci-dessus, et
- de rayer (en la laissant lisible) la date de fin de validité du CEN pour la remplacer par la nouvelle date de validité (date originale +6 mois),
- d'inscrire la note suivante sur le CEN original, à côté de la date, ou en bas de page, avec un renvoi en précisant l'identité de la personne ayant ainsi modifié le CEN :  
« *La validité du présent CEN a été étendue conformément à la dérogation n° DSAC/NO/MQC/20-017* »,
- de notifier OSAC par courriel à l'adresse spécifique suivante **cen-AG.covid19@osac.aero** avec pour objet « **F-XXXX – notification d'extension de la validité du CEN** » **avec en pièce jointe une photo du CEN modifié**, et
- de joindre au CEN original l'accusé de réception qu'il recevra en retour d'OSAC, et
- de joindre au CEN original une copie de la dérogation DSAC/NO/MQC/20-017 qu'il lui sera possible de télécharger à partir de l'accusé de réception OSAC.

Cette possibilité d'extension est automatiquement accordée à condition que les modalités ci-dessus soient respectées et que la notification à OSAC émane du responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef concerné.

**Cette notification à OSAC vaut engagement à respecter les conditions de la dérogation, et notamment qu'avant toute remise en vol de l'aéronef, le responsable de la gestion du**

<sup>5</sup> Cette dérogation ne s'applique pas aux cas des aéronefs en environnement contrôlé et pour lesquels une prorogation du CEN est possible (CEN pas encore prorogé 2 fois).

<sup>6</sup> Organisme de gestion du maintien de la navigabilité ayant l'aéronef concerné en gestion ou le propriétaire de l'aéronef (ou toute personne mandatée par le propriétaire) lorsque ce dernier assure lui-même la gestion du maintien de la navigabilité.

maintien de la navigabilité se soit assuré que l'aéronef est apte au vol conformément au paragraphe M.A.902(b) de l'annexe I (Partie-M) ou ML.A.902(b) de l'annexe Vb (Partie-ML) du règlement (UE) 1321/2014 modifié.

La mise en œuvre de cette extension est sans effet sur la date de validité du CEN suivant (maintien de la date anniversaire).

### **G.3.2 : Cas des aéronefs détenant un Laissez-Passer émis au titre de l'article 21.A.701(a)(15) de la Partie 21 :**

Des dispositions d'extension de la durée de validité des Laissez-Passer émis au titre de l'article 21.A.701(a)(15) de l'annexe (Partie-21) du règlement (UE) 748/2012 ont également été mises en place par la DSAC pour les aéronefs dont le Laissez-Passer actuel expire avant le 31 juillet 2020. Pour en bénéficier, une demande de Laissez-Passer doit être envoyée à l'adresse suivante : [dsac-nav-bf@aviation-civile.gouv.fr](mailto:dsac-nav-bf@aviation-civile.gouv.fr) **en joignant une déclaration du responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef, attestant qu'en dehors de la réalisation d'un examen de navigabilité, l'aéronef est conforme à l'ensemble des conditions et restrictions définies dans les conditions de vol approuvées (portant notamment sur la configuration de l'aéronef, la rectification des défauts, l'entretien et l'application des consignes de navigabilité).**

### **G.4 Certificat de Navigabilité arrivant à échéance sur un aéronef annexe I dont l'exploitation est non commerciale**

Les dispositions du présent paragraphe permettent une extension de 6 mois de la durée de validité du certificat de navigabilité des aéronefs relevant de l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139 disposant d'un des certificats de navigabilité suivant :

- CdN « normal »,
- certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (CNRAC),
- certificat de navigabilité restreint d'aéronef (CNRA),
- certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit (CNSK),
- certificat de navigabilité restreint d'aéronefs sans responsable de navigabilité de type (CDNR) et
- un certificat de navigabilité dont les conditions de délivrance sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales définies par l'annexe VIII à la convention de Chicago (CDNS).

Cette extension peut être accordée uniquement si :

- l'aéronef est inscrit au registre Français d'immatriculation, et
- la validité actuelle du CDN expire avant le 31 juillet 2020, et
- l'exploitation de l'aéronef est non commerciale<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> Il n'est pas possible de bénéficier de cette dérogation (qui est accessible sur simple déclaration) pour un aéronef dont l'exploitation est commerciale. En cas d'exploitation commerciale, une demande de dérogation doit être déposée auprès de l'inspecteur OSAC en charge du secteur géographique concerné.

Pour pouvoir bénéficier de cette extension, le responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef<sup>8</sup> est tenu :

- de vérifier que son aéronef répond à toutes les conditions listées ci-dessus, et
- de notifier OSAC par courriel à l'adresse spécifique suivante [cdn-annexe1.covid19@osac.aero](mailto:cdn-annexe1.covid19@osac.aero) avec pour objet « **F-XXXX** – notification d'extension de la validité du CdN », et
- de joindre au certificat de navigabilité originale l'accusé de réception qu'il recevra en retour d'OSAC, et
- de joindre au certificat de navigabilité originale une copie de la dérogation DSAC/NO/MQC/20-020 qu'il lui sera possible de télécharger à partir de l'accusé de réception OSAC.

Cette possibilité d'extension est automatiquement accordée à condition que les modalités ci-dessus soient respectées et que la notification à OSAC émane du responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef concerné.

La mise en œuvre de cette extension est sans effet sur la date de validité du certificat de navigabilité suivant (maintien de la date anniversaire).

#### **H. MAINTENANCE DUE AVEC IMPOSSIBILITE DE REALISATION DES TRAVAUX**

En cas de travaux de maintenance dus avec impossibilité de trouver un atelier capable de réaliser les travaux en question ou en cas d'indisponibilité de personnels, d'outillages ou d'équipements, en raison de la situation sanitaire actuelle, une demande de déviation ou de dérogation peut être déposée auprès d'OSAC.

La demande de déviation ou de dérogation (**F-04-00-1**) est accompagnée de tout élément permettant de justifier la demande : avis du constructeur de l'aéronef, le cas échéant, mise en place de mesures compensatoires, ... conformément aux dispositions de la procédure P-04-00.

<sup>8</sup> Organisme de gestion du maintien de la navigabilité ayant l'aéronef concerné en gestion ou le propriétaire de l'aéronef (ou toute personne mandatée par le propriétaire) lorsque ce dernier assure lui-même la gestion du maintien de la navigabilité

## **I. DELIVRANCE DES DOCUMENTS DE BORD**

### **I.1 Classification et exportation**

Les inspecteurs d'OSAC sont en capacité de traiter à distance les dossiers de classification et d'exportation. En revanche, le service des documents de bord d'OSAC n'est pas en mesure de transmettre par courrier les documents originaux signés par OSAC ou de permettre aux usagers de venir les récupérer au siège d'OSAC.

**Ainsi, aussi longtemps que la situation sanitaire l'impose, les documents seront édités et signés numériquement avant d'être transmis par courriel aux intéressés.**

Les originaux en format papier des documents concernés seront envoyés par courrier aux intéressés dès que la situation sanitaire le permettra.

### **I.2 Livrets et carnets aéronefs/moteurs**

Aussi longtemps que la situation sanitaire l'impose, les envois des livrets/carnets aéronefs/moteurs par voie postale ne seront plus assurés.

**Ainsi, dans l'attente du traitement de leur demande par les services d'OSAC, les intéressés (propriétaires, gestionnaire de la navigabilité des aéronefs) dont le/les carnets/livrets est/sont complètement utilisés, sont autorisés à y ajouter des pages supplémentaires (papier libre) reprenant le même niveau d'information que le livret/carnet avec la pagination adéquate (la continuité de l'enregistrement des informations doit pouvoir être démontrée).**

Pour les aéronefs pour lesquels le premier carnet et les premiers livrets ne peuvent pas être envoyés (classification), il est également possible d'utiliser un format libre pour assurer l'enregistrement des informations nécessaires dans l'attente de la réception du carnet et des livrets. Les informations à enregistrer dans pareil cas sont données en annexe du présent BI sous la forme d'extraits des documents concernés. Pour garantir la complétude et la traçabilité des informations enregistrées, il est recommandé ici de reporter les informations enregistrées sur papier libre dans le carnet et dans les livrets après réception.

## **J. LICENCES DE MECANICIEN ET FORMATION PARTIE-147**

### **J.1 Délivrance et amendements des licences de mécanicien**

Nos inspecteurs sont en capacité de traiter à distance les dossiers de demande, de renouvellement et d'amendements des licences de mécanicien LNMA et/ou Partie-66. En revanche, l'instruction des dossiers de licence se fait d'ordinaire sur la base d'un dossier au format papier transmis à OSAC ce qui n'est plus possible compte tenu des **restrictions qu'impose la situation sanitaire actuelle**.

**Ainsi, aussi longtemps que la situation sanitaire l'impose, toutes les demandes relatives aux licences LNMA et/ou Partie-66 doivent être transmises de manière dématérialisée par courriel à [mecanicien@osac.aero](mailto:mecanicien@osac.aero). Après étude satisfaisante, les licences correspondantes seront éditées et signées numériquement avant d'être transmises par courriel aux intéressés.**

Les originaux en format papier des licences concernées seront transmis aux intéressés dès que la situation sanitaire le permettra à réception de la licence originale périmée ou remplacée.

### **J.2 Fin de validité des formations / modules Partie-147**

La situation sanitaire actuelle est susceptible de remettre en cause la capacité des postulants à remplir tous les prérequis nécessaires à la délivrance/amendement de leur licence de mécanicien sur la période de validité des modules théoriques ou des qualifications de type.

**Le postulant peut faire parvenir à OSAC ([mecanicien@osac.aero](mailto:mecanicien@osac.aero)) une demande de dérogation (**F-04-00-3**) selon les dispositions de la procédure P-04-00.**



## Annexe – Information à enregistrer sur papier libre dans l’attente de la réception d’un carnet/livret par voie postale

**En plus des informations listées ci-dessous, il doit être mentionné le type aéronef, son numéro de série et son immatriculation.**

Carnet de route (page de gauche) :

Date Date	Equipage - Crew		Lieu - Place		Heure - Times		Heures de Vol Hour of flight	Nature du Vol Nature of flight
	Noms Names	Fonction Duties	Départ Departure	Arrivée Arrival	Départ Departure	Arrivée Arrival		
							Report Brought forward	

Carnet de route (page de droite) :

Carburant - Fuel		Huile - Oil		Incidents - Observations éventuelles Incidents - Observations, if any	Signature du commandant de bord Signature of person in charge	Visa - Visa
Quantité avitaillée		Quantité				Douanes et Autorités Aéronautiques Customs and Aeronautical Authorities
Départ Departure	Arrivée Arrival	Départ Departure	Arrivée Arrival			

Livret aéronef (page de gauche) :

Dates Dates	Temps de vol depuis la précédente opé- ration d’entretien Duration of flight since last maintenance operation	Heures totales Hours since manufacture	Heures depuis entretien majeur Hours since major maintenance	Nombre d’atterrissages Number of landings	Motif de l’entretien Maintenance motive
----------------	---	--	---	--	--

Livret aéronef (page de droite) :

Détails vérifications et travaux entretien - Révisions partielles ou générales Modifications - Essais en vol Particulars of inspections and maintenance - Minor or major overhauls Modifications - Test flights	Cachet - Signature réparateur Approbation pour remise en service Stamp and signature of overhauler Maintenance release
--	---

Livret moteur (page de gauche) :

Dates Date	Fonctionnement – Time run						Observations sur le fonctionnement du moteur et accessoires Observations on the running of Engine and Accessories
	Partiel / Partial		Total depuis neuf Total since new		Depuis R.G. Since last O/H		
	H	Cycles*	H	Cycles*	H	Cycles*	
Report Brought forward							



Livret moteur (page de droite) :

Dates Date	Détail travaux entretien – Dégroupages – Révisions partielles ou générales – Modifications – Stockage moteur et accessoires Particulars of maintenance, Top or Complete Overhauls, Repairs, Replacements, Modifications, including records of periods when engine and accessories are inhibited	Cachets – Signature – Réparateur Organisme de contrôle Commercial Stamp and Signature of Overhauler and Controlling Authority