

BULLETIN OFFICIEL DES ARMEES



Edition Chronologique n°45 du 28 octobre 2011

PARTIE PERMANENTE
Armée de l'air

Texte n°13

INSTRUCTION N° 4/DEF/SIMMAD/SDTL

relative au processus de traitement des non-conformités sur les matériels aéronautiques du périmètre de compétence de la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense.

Du 13 juillet 2011

**INSTRUCTION N° 4/DEF/SIMMAD/SDTL relative au processus de traitement des non-conformités
sur les matériels aéronautiques du périmètre de compétence de la structure intégrée du maintien en
condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense.**

Du 13 juillet 2011

NOR D E F L 1 1 5 1 7 4 3 J

Références :

1. Code de la défense - Partie réglementaire, III.
2. Arrêté du 4 décembre 2000 (BOC, p. 5284 ; JO du 5, p. 19279 ; BOEM 114.2.1, 560.1.2, 590.1.3, 652-5.4) modifié.
3. Décret n° 2006-1551 du 7 décembre 2006 (JO n° 285 du 9 décembre 2006, texte n° 4 ; JO/379/2006. ; BOEM 107.1.1) modifié.
4. Arrêté du 7 décembre 2006 (JO n° 285 du 9 décembre 2006, texte n° 5 ; JO/380/2006 ; BOEM 107.1.1) modifié.
5. Arrêté du 4 juillet 2006 (n.i. BO).
6. Instruction n° 2009-16880/DEF/DGA/DET/CEP/ASA du 16 janvier 2009 (BOC N° 9 du 23 février 2009, texte n° 5 ; BOEM 107.1.1).
7. Instruction interministérielle n° 17/DEF/IGA-Air/BSMN du 30 juillet 2010 (BOC N° 42 du 15 octobre 2010, texte n° 12 ; BOEM 103.2.1.1, 107.1.1).
8. Instruction n° 185/DEF/CGA/IS/IT du 16 février 2004 (BOC, 2004, p. 1444 ; BOEM 126.1).
9. Note-circulaire n° 1993/DEF/CGA/CRM du 19 avril 2006 (BOC/PP 17, 2006, texte n° 11 ; BOEM 432.3.3).
10. Dictionnaire de terminologie du ministère de la défense [(RRA 100) (n.i. BO)].
11. Instruction n° 2010-84372/DEF/DGA/DT/ST/DGA_IP/ASA du 16 mars 2010 (BOC N° 17 du 23 avril 2010, texte n° 9 ; BOEM 170.1.1).
12. Acte technique n° 0666-11/DT/ASA/ANS du 16 juin 2011 (n.i. BO).

Pièce(s) Jointe(s) :

Quatre annexes.

Textes abrogés :

Instruction n° 04/DEF/SIMMAD/SDTL du 1er août 2007 (BOC N° 30 du 30 novembre 2007, texte 25 ; BOEM 103.2.1.1, 170.1.1, 564.1.1, 570-0.1, 575-1.1, 652-5.4).
Procédure GT5 n°10 sur les dérogations, édition 2 du 20 janvier 2005 (n.i. BO).

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 103.1, 915-4

Référence de publication : BOC N°45 du 28 octobre 2011, texte 13.

SOMMAIRE

1. OBJET DU DOCUMENT.
2. CHAMP D'APPLICATION.

3. LES NOTIONS FONDAMENTALES DU PROCESSUS.

3.1. Les non-conformités.

3.1.1. Définition.

3.1.2. Terminologie.

3.1.3. Origine.

3.2. Contexte d'application.

4. LES ACTEURS DU PROCESSUS ET LES RESPONSABILITÉS ASSOCIÉES.

4.1. Principes généraux.

4.2. Responsabilités et compétences des acteurs du processus.

4.2.1. Maintien en condition opérationnelle aéronautique.

4.2.2. Navigabilité.

4.2.3. Air trafic management.

4.2.4. Amiante.

4.2.5. Radionucléides.

5. DESCRIPTION DU PROCESSUS DE TRAITEMENT DES NON-CONFORMITÉS.

5.1. Étapes génériques du processus.

5.1.1. Initialisation de la demande.

5.1.2. Instruction.

5.1.3. Décision.

5.1.4. Suivi.

5.1.5. Clôture.

5.2. Spécificités liées aux différents domaines.

5.2.1. Traitement des non-conformités dans un cadre contractuel.

5.2.2. Traitement des non-conformités hors cadre contractuel.

5.2.2.1. Non-conformités relevant des exigences de navigabilité.

5.2.2.2. Non-conformité « amiante ».

6. LA TENUE DES RÉFÉRENTIELS LIÉS AU PROCESSUS.

6.1. Référentiel des décisions de délégations.

6.2. Référentiel des non-conformités demandées ou accordées.

6.3. Référentiel « amiante ».

7. SUIVI ET MISE À JOUR.

8. TEXTES ABROGÉS.

ANNEXE(S)

ANNEXE I. MODÈLE DE DEMANDE DE TRAITEMENT D'UNE NON-CONFORMITÉ.

ANNEXE II. LA COMMISSION TECHNIQUE LOCALE.

ANNEXE III. MODÈLE GÉNÉRIQUE DE DÉLÉGATION DE SIGNATURE D'UNE AUTORITÉ D'EMPLOI.

ANNEXE IV. ACTE TECHNIQUE N° 0666-11/DT/ASA/ANS DU 16 JUIN 2011.

1. OBJET DU DOCUMENT.

L'objet de la présente instruction est de définir le processus de traitement, de suivi et d'enregistrement des non-conformités sur les matériels aériens et matériels aéronautiques non aéroportés relevant du périmètre de compétence de la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense (SIMMAD).

2. CHAMP D'APPLICATION.

Les dispositions de la présente instruction s'appliquent aux traitements des non-conformités concernant les matériels relevant du périmètre de compétences de la SIMMAD [références 1. et 2.], prenant en compte, notamment, les exigences réglementaires mentionnées en références 3., 4. et 5. (1).

Le traitement des non-conformités peut s'effectuer :

- soit en rectifiant le défaut à l'origine de la non-conformité, avant réutilisation du matériel concerné ; ce n'est pas l'objet de cette instruction ;
- soit en acceptant la non-conformité, selon les dispositions générales de la présente instruction.

De manière générique, l'acceptation d'une non-conformité constitue une autorisation d'écart ou une dérogation (cf. point 3.1.2.) et doit être suivie et insérée dans le référentiel des données d'entretien du matériel considéré.

3. LES NOTIONS FONDAMENTALES DU PROCESSUS.

3.1. Les non-conformités.

3.1.1. Définition.

Une non-conformité qualifie le fait de ne pas satisfaire à une exigence.

S'agissant des matériels du périmètre de compétence de la SIMMAD, les exigences pouvant s'appliquer sont les suivantes :

- dispositions contractuelles ;

- normes (rendues d'application obligatoire par un règlement, une directive, etc.) ;
- dispositions relatives aux exigences réglementaires du maintien de la navigabilité ;
- dispositions relatives aux exigences européennes en matière d'air trafic management (ATM) s'appliquant aux prestataires appartenant à la défense ;
- dispositions relatives au remplacement de pièces amiantées dans les équipements en service ;
- dispositions relatives à l'entretien des matériels aériens ou aéronautiques non aéroportés, ne relevant pas des exigences réglementaires du maintien de la navigabilité ;
- et, de manière générale, toutes les dispositions relatives aux autres exigences réglementaires s'appliquant à ces matériels.

3.1.2. Terminologie.

En matière d'acceptation de non-conformité, les termes suivants seront utilisés dans la suite de l'instruction :

- dérogation :
 - pour tout ce qui relève de l'acceptation d'une non-conformité, hors du domaine réglementaire relatif à la navigabilité des aéronefs ;
 - dans le domaine réglementaire de la navigabilité des aéronefs, pour tout acte relevant de l'application de l'article 10. du décret cité en référence 3. ;
- autorisation d'écart : pour tout ce qui relève de l'acceptation d'une non-conformité relevant du domaine réglementaire relatif à la navigabilité des aéronefs et s'appliquant aux matériels aéronautiques dans le cadre des écarts autorisés par rapport aux conditions prévues par le certificat de type.

3.1.3. Origine.

De manière générique une demande d'acceptation de non-conformité est émise par la personne qui juge opportun ou se trouve contrainte de ne pas satisfaire une exigence qu'elle doit appliquer.

En pratique, d'un point de vue réglementaire, les non-conformités proviennent essentiellement :

- du non respect par le titulaire d'un contrat passé par la SIMMAD ou la direction générale de l'armement (DGA), de clauses contractuelles ou de stipulations réglementaires régissant le dit contrat (en particulier, des exigences en matière de navigabilité peuvent faire partie de ces stipulations réglementaires) ;
- du non respect par une autorité d'emploi d'exigences en matière de navigabilité applicables aux aéronefs ou matériels aéronautiques qu'il exploite ;
- du non respect par un exploitant de clauses techniques, ne mettant pas en jeu d'exigences en matière de navigabilité, sur les aéronefs ou matériels aéronautiques qu'il exploite ;
- du non respect par un prestataire appartenant à la défense d'exigences européennes en matière d'ATM concernant les systèmes techniques « sol » ou « air » ;
- du non respect de l'obligation de suppression des risques liés à l'amiante.

D'un point de vue fonctionnel, les non-conformités proviennent essentiellement :

- d'une modification ou réparation non approuvées par l'autorité technique ou au titre de prérogatives conformément à la partie FRA 21 (FRA 21A.183.2) (document cité en référence 6.) ;
- d'un écart par rapport à l'application d'une directive technique constructeur ou d'une consigne de navigabilité ;
- d'un écart par rapport au programme d'entretien ou aux échéances d'entretien ;
- d'un écart par rapport à des spécifications de la documentation technique approuvée (référence des matériels à avionner par exemple) ;
- du maintien en service d'une pièce amiantée pour les matériels en service ;
- de tout écart par rapport aux stipulations des contrats, tel que défini dans le cahier des clauses administratives particulières communes relatives au traitement d'une non-conformité, à l'émission et au traitement d'une demande de dérogation applicable aux marchés de réalisation, notifiés par la direction générale de l'armement ou d'autres organismes du ministère de la défense (CAC/NC).

3.2. Contexte d'application.

Une autorité dûment habilitée peut accepter une non-conformité. De manière générale, cette acceptation peut être accordée dès lors que la demande de traitement de la non-conformité fait apparaître :

- sa justification : il s'agit de faire apparaître le caractère fortuit des événements qui nécessitent le dépassement d'une échéance, la non application d'une règle ou l'écart par rapport à une définition. Le demandeur doit faire apparaître les mesures tentées pour faire face à cette situation avant de recourir à une non-conformité ; en tout état de cause, le recours à une non-conformité doit rester exceptionnel, la demande ne constituant en aucun cas une solution de facilité ;
- ses limites : les écarts doivent rester limités pour ne pas affecter le niveau de sécurité et les performances du système ; ces écarts (temporel, heures de vol, compteurs particuliers) ainsi que le périmètre [type(s) et numéro(s) de série] de la non-conformité doivent impérativement être identifiés et mentionnés dans la demande ;
- les dispositions compensatrices proposées : il s'agit des mesures permettant le maintien du niveau de sécurité et des performances du système ; elles peuvent prendre la forme d'une visite supplémentaire du rang inférieur, d'une vérification particulière, d'une justification des performances, d'inspections à échéances planifiées, de limitations d'emploi, etc. ;
- les risques liés : l'analyse des risques liés à un ou plusieurs événements (2) consiste en l'appréciation de son occurrence basée sur la probabilité de survenue de l'événement (imminent, fréquent, occasionnel, rare, improbable) et de sa gravité (catastrophique, critique, modérée, négligeable) évaluée au regard de ses conséquences éventuelles. Cette analyse peut s'appuyer sur un retour d'expérience dûment validé (exemple : étude de vieillissement) ; cette analyse débouche sur une appréciation du niveau de risque associé à l'éventuelle acceptation de la non-conformité ;
- l'impact éventuel sur le reste du système : l'état du système doit être clairement exposé (nombre de non-conformités en vigueur, problèmes techniques connus, estimation de l'impact sur l'aptitude à la maintenance du système, sur sa disponibilité et sur sa soutenabilité). Le cumul de non-conformités sur un même système est à éviter.

4. LES ACTEURS DU PROCESSUS ET LES RESPONSABILITÉS ASSOCIÉES.

4.1. Principes généraux.

Il est de la nature des délégations de ne pouvoir être données qu'à un agent placé sous l'autorité du délégant, le délégant en question ne pouvant en aucun cas déléguer l'ensemble de ses compétences (3).

Par ailleurs, l'objet et le périmètre des délégations doivent être explicites. S'agissant de délégations de signature, cette délégation :

- ne décharge pas le délégant de ses responsabilités ;
- revêt un caractère doublement personnel, car elle est accordée par un délégant nominativement désigné à un délégataire nominativement désigné ;
- ne peut être subdéléguée, mais peut être « en cascade » (4).

4.2. Responsabilités et compétences des acteurs du processus.

En matière de délégations de pouvoir ou de signature pouvant être mises en œuvre dans le processus de traitement des non-conformités par émissions de dérogation sur les matériels gérés par la SIMMAD, les autorités suivantes mettent en œuvre, sur leur périmètre de compétences, les dispositions *ad hoc*.

4.2.1. Maintien en condition opérationnelle aéronautique.

En matière de maintien en condition opérationnelle (MCO) des matériels aéronautiques les chefs d'état-major et le délégué général pour l'armement disposent de la SIMMAD. À ce titre :

- le directeur central de la SIMMAD dispose d'une délégation de pouvoirs de ses autorités de tutelle pour l'exercice de leurs attributions en matière de MCO des matériels de son périmètre de gestion ;
- les personnels de la SIMMAD entrant dans les conditions citées ci-dessus (officiers, fonctionnaires de catégorie A et agents contractuels), sont habilités à recevoir les délégations de signature de la part des autorités d'emploi (5).

Par ailleurs, par délégation de pouvoirs du ministre, le directeur central est pouvoir adjudicateur (PA) pour les marchés de prestations et de matériels de maintien en condition opérationnelle, et passe les marchés d'acquisition :

- de certains artifices et munitions, hormis les missiles, déjà référencés, déjà qualifiés et ne nécessitant pas de complément de qualification ;
- des matériels sol et d'environnement à caractère aéronautique qui ne font pas l'objet d'une qualification aéronautique ou de sécurité nucléaire ;
- des matériels aéronautiques déjà qualifiés et ne nécessitant pas de complément de qualification, hormis les matériels qui relèvent de la compétence de la direction générale de l'armement.

4.2.2. Navigabilité.

Dans le domaine de la navigabilité, les responsabilités sont partagées entre l'autorité de sécurité aéronautique, l'autorité technique et les autorités d'emploi.

Chacun en ce qui le concerne exerce ses responsabilités selon les périmètres définis dans les décret/arrêtés de référence, les FRA (référence 7.), et les documents qui en découlent [manuels MGN (manuel des spécifications de l'organisme de gestion du maintien de navigabilité), MOE (manuel des spécifications de l'organisme d'entretien) et MTOE (maintenance and training organisation exposition - manuel des spécifications de l'organisme de formation à la maintenance)].

Ils désignent des autorités chargés d'exercer les prérogatives de dirigeant responsable et titulaire désigné en matière de gestion du maintien de la navigabilité et d'exécution de la maintenance.

Les autorités d'emploi peuvent autoriser les officiers, les fonctionnaires de catégorie A et les agents contractuels chargés de fonctions d'un niveau équivalent à signer tous actes pris en matière de maintien de la navigabilité, de délivrance d'autorisation de vol et de dérogation aux exigences de la navigabilité.

4.2.3. Air trafic management.

En matière d'autorité nationale de surveillance (ANS) au sein du ministère de la défense, au sens de l'article 4. du règlement CE n° 549/2004 du parlement européen et du conseil du 10 mars 2004 ⁽¹⁾ fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen, le directeur de la direction de la circulation aérienne militaire (DIRCAM) reçoit délégation de signature du ministre pour l'octroi des dérogations prévues par les textes en vigueur au bénéfice des prestataires de la défense qui rendent les services de la circulation aérienne générale.

4.2.4. Amiante.

En matière de traitement des demandes de dérogation pour le remplacement d'une pièce amiantée par une autre pièce de même nature pour les matériels anciens en service, le démontage d'une pièce amiantée étant assimilé à un remplacement, l'autorité habilitée à accorder une dérogation pour le maintien de cette pièce, est l'inspection du travail dans les armées (cf. instruction citée en référence 8.).

4.2.5. Radionucléides.

Le code du travail ⁽¹⁾ stipule la nécessité de conduire, pour tout équipement intégrant un radionucléide (en fait tout matériau dangereux), une étude d'impact sanitaire par rapport aux intervenants (utilisateurs, chaîne de maintenance et logistique), et au public le cas échéant (cas d'une mise à disposition).

Lors de la mise en évidence d'une contamination fortuite, une telle étude, s'appuyant sur des relevés de contamination effectués sur le terrain, intégrant tout particulièrement une dimension environnementale, devra obligatoirement être conduite. Par ailleurs, des consignes particulières et un renforcement éventuel des procédures de contrôle et surveillance, devront être envisagés, ainsi que des dispositions particulières relatives au cycle d'emploi et au retrait des équipements incriminés.

Ces non-conformités doivent faire l'objet d'autorisations exceptionnelles qui sont délivrées au cas par cas par l'autorité de sûreté nucléaire (ASN) sur demande de la SIMMAD, afin de pouvoir continuer à employer les équipements concernés. Les demandes formulées à l'ASN en ce sens doivent être appuyées par une étude d'impact telle qu'évoquée ci-dessus, accompagnée de la présentation des consignes et procédures spécifiques prises afin de garantir la maîtrise de la situation résultant de la contamination.

Les modalités pratiques des demandes formulées à l'ASN font l'objet de directives spécifiques de la SIMMAD, qui les précisent.

5. DESCRIPTION DU PROCESSUS DE TRAITEMENT DES NON-CONFORMITÉS.

5.1. Étapes génériques du processus.

Le traitement des non-conformités comprend les étapes génériques suivantes quel que soit le domaine concerné par la non-conformité :

5.1.1. Initialisation de la demande.

Toute demande d'acceptation d'une non-conformité doit être transmise à la flotte de la SIMMAD possédant dans son périmètre d'attributions le matériel concerné. La demande est exprimée selon les dispositions du modèle en annexe I.

5.1.2. Instruction.

À la réception de la demande, la SIMMAD :

- procède ou fait procéder à l'instruction du dossier en recherchant tout avis ou information supplémentaire qu'elle juge nécessaire (6). À ce titre, elle sollicite, en tant que de besoin, l'avis d'une commission technique locale (CTL) (7). Cet avis est systématiquement requis lorsqu'il est nécessaire de modifier le déroulement du cycle d'entretien défini par le programme d'entretien approuvé d'un aéronef (report d'une limite, modification du contenu d'une visite). La constitution et les modalités d'exercice des CTL sont précisées en annexe II. ;
- rassemble l'ensemble des pièces liées à ce traitement et constitue le dossier d'instruction ;
- lorsqu'elle n'est pas habilitée à accorder la dérogation ou l'autorisation d'écart, elle s'appuie sur le dossier d'instruction pour transmettre un avis argumenté à l'autorité habilitée à se prononcer sur la suite à donner.

5.1.3. Décision.

L'autorité donnant dérogation ou accordant l'autorisation d'écart est identifiée par la SIMMAD selon la nature de la non-conformité instruite et des délégations mises en place par les autorités mentionnées au point 4.2. Cette autorité doit notifier sa décision par écrit à l'ensemble des organismes concernés, et notamment, à l'émetteur de la demande en précisant les conditions d'application ou de suivi particulier ainsi que les modalités de sa levée.

5.1.4. Suivi.

La SIMMAD entretient, sur son site intradef, le référentiel des dérogations ou autorisations d'écart en vigueur ou en cours de traitement (8) (cf. point 6.). Les directives particulières (suivi dans le temps, levée de la dérogation ou de l'autorisation d'écart par une réparation ou une modification, etc.) sont également enregistrées.

5.1.5. Clôture.

La dérogation ou autorisation d'écart est clôturée lorsque ses conditions de levée sont remplies ou à son échéance de validité. Le dossier d'instruction et la décision correspondante sont conservés selon les exigences réglementaires en vigueur et à toute fin d'exploitation, dans le cadre du retour d'expérience ou d'une éventuelle étude d'optimisation de la maintenance.

5.2. Spécificités liées aux différents domaines.

5.2.1. Traitement des non-conformités dans un cadre contractuel.

La demande de dérogation est émise par le titulaire du contrat selon les dispositions prévues par le document cité en référence 9. (CAC/NC). En particulier le classement en gravité des non-conformités est celui figurant dans le même document.

Dans tous les cas le pouvoir adjudicateur du contrat est l'autorité accordant ou pas la dérogation. Cette autorité doit :

- s'assurer de la confirmation du classement de toute demande de dérogation classée « mineure » par le titulaire ;
- s'appuyer sur un avis dès lors que la demande de dérogation est classée « majeure » ;

- retransmettre à la SIMMAD, lorsque celle-ci n'est pas le pouvoir adjudicateur du contrat, la demande de dérogation et la décision correspondante pour mise à jour et entretien du référentiel des dérogations mentionné au point 6.2.

Les demandes d'avis sont formulées auprès :

- du service de la qualité de la DGA ;
- de l'autorité d'emploi lorsque la non-conformité a un impact sur la navigabilité des aéronefs ou sur l'ergonomie, l'emploi ou les capacités opérationnelles du matériel ou de la prestation délivrée ;
- du président de la commission de gestion de configuration compétente lorsque la non-conformité a un impact sur la gestion de configuration d'un matériel ;
- de l'autorité technique lorsque la non-conformité ne permet plus de garantir la conformité avec le certificat de type ;
- du bureau compétent en matière de gestion du maintien de la navigabilité des autorités d'emploi concernées, dès lors que la non-conformité a un impact sur le certificat individuel de navigabilité du matériel ;
- de la DIRCAM lorsque la non-conformité a un impact sur le respect des dispositions relatives aux exigences européennes en matière d'ATM s'appliquant aux prestataires appartenant à la défense.

5.2.2. Traitement des non-conformités hors cadre contractuel.

5.2.2.1. Non-conformités relevant des exigences de navigabilité.

En ce qui concerne les matériels aéronautiques, l'acceptation d'une non-conformité relève d'un traitement d'écart par rapport aux données d'entretien qui fait ressortir trois cas de figure :

1. acceptation de l'écart par émission d'une autorisation d'écart signée de l'autorité technique. Le certificat de navigabilité (CDN) reste valide et le matériel aéronautique peut continuer à être exploité dans les conditions fixées par l'autorisation d'écart, conditions déclinées en directives de mise en œuvre par l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité (OGMN) ; si l'écart rentre dans le périmètre de l'acte technique cité en référence 12. (1) relatif au dépassement des limites d'entretien certifiées, l'autorisation d'écart est accordée *in fine* par la SIMMAD par délégation de signature des autorités d'emploi (cf. annexe IV.) ;
2. non acceptation de l'écart et suspension du CDN ; l'autorité d'emploi ou son délégataire établit une autorisation de vol sur avis conforme (9) de l'autorité technique ;
3. recours à l'article 10. du décret cité en référence 3. par les autorités d'emploi ou leurs délégataires, tant que les circonstances exceptionnelles ou nécessités opérationnelles urgentes demeurent. Le CDN est suspendu.

Nota. La présente instruction ne s'applique pas au suivi des autorisations de vol établies dans le cadre des vols d'expérimentation technique réalisés sous la conduite des entités en charge de ces expérimentations.

5.2.2.2. Non-conformité « amiante ».

Les échanges standards et les remontages (déposes/reposes) de pièces ou équipements amiantés sur le matériel de compétence de la SIMMAD, sont interdits (10). Cependant, en l'absence de substitut sans amiante, il peut être exceptionnellement dérogé à cette règle dans les cas listés ci-dessous, sous réserve de l'accord de l'inspection du travail dans les armées (CGA/IS/IT) :

- substitut en cours de définition ;
- substitut défini mais définition non qualifiée ;
- modification de désamiantage non approuvée par l'autorité étatique et/ou non adoptée en CGC ;
- approvisionnement du substitut en cours ;
- application partielle des modifications de désamiantage ;
- coûts excessifs de la modification conduisant à suspendre ou interrompre le processus de désamiantage.

Dans les cas ci-dessus, à partir des demandes justifiées que lui adresse la SIMMAD, le contrôle général des armées (CGA) décide d'accorder ou non des dérogations « amiante ».

La responsabilité d'initialiser une première demande de dérogation concernant un composant amianté revient aux acteurs de la maintenance ⁽¹¹⁾, en fonction des directives des autorités organiques ou d'emploi. La première demande peut être relayée par le commandement, l'autorité organique, l'échelon d'expertise technique centralisée (EETC) ou la flotte SIMMAD ; elle comprend au minimum toutes les données relatives aux risques « amiante », aux opérations de maintenance effectuées, aux plans de prévention et moyens de protection en place des acteurs concernés.

Le traitement des demandes de dérogation « amiante » est effectué par la SIMMAD en liaison notamment avec la DGA/DO (directions des opérations) pour ce qui concerne les études de définition de substituts et leur avancement, les états-majors pour la définition des priorités dans la recherche de substituts et du désamiantage du matériel technique de compétence de la SIMMAD et la mise en place des crédits budgétaires et les EETC quant au taux d'application des modifications de désamiantage.

6. LA TENUE DES RÉFÉRENTIELS LIÉS AU PROCESSUS.

6.1. Référentiel des décisions de délégations.

Du fait de la diversité des autorités délégantes et des domaines de compétence associés ayant un impact sur les matériels gérés par la SIMMAD, l'ensemble des décisions de délégation en matière de traitement des non conformités constitue un référentiel.

Ce référentiel doit être :

- géré en configuration (changement de délégants ou de délégataires) ;
- accessible à l'ensemble des intervenants étatiques ayant à intervenir sur les matériels gérés par la SIMMAD.

L'existence de ce référentiel ne dispense pas les autorités compétentes de leurs responsabilités en matière de publication des décisions de délégations et de leurs renouvellements, mais leur apporte toutes les informations nécessaires pour en assurer la gestion.

La mise en œuvre de ce référentiel est effectuée par le département « ingénierie et réglementation du MCO » de la SIMMAD, mis en ligne et accessible sur le site intradef de la SIMMAD. Pour ce faire, ce département sera destinataire de l'ensemble des décisions portant délégation en matière de traitement des non conformités par émission de dérogation émises par les chefs d'état major, le délégué général pour l'armement ou le directeur central de la SIMMAD.

Un modèle générique de délégation de signature est fourni en annexe III.

6.2. Référentiel des non-conformités demandées ou accordées.

En matière d'optimisation du soutien et de cohérence des actions de maintien en condition opérationnelle des matériels dont elle a la gestion, la SIMMAD est chargée :

- d'animer les études relatives à l'évolution des opérations de maintien en condition opérationnelle ;
- d'étudier les mesures propres à améliorer la disponibilité, la fiabilité et le coût de fonctionnement des matériels.

L'un des volets du retour d'expérience permettant d'alimenter ces études, est, outre le retour d'expérience tiré du traitement des faits techniques, l'analyse et la prise en compte du retour d'expérience tiré du suivi des dérogations demandées ou accordées. De ce fait, l'ensemble des dérogations demandées ou accordées sur du matériel du périmètre de compétence de la SIMMAD constitue un référentiel.

Ce référentiel doit être :

- entretenu ;
- accessible à l'ensemble du personnel étatique ayant à intervenir sur les matériels gérés par la SIMMAD.

L'existence de ce référentiel ne dispense pas les autorités compétentes de leurs responsabilités en matière de mise en œuvre et de suivi dans le temps des décisions qu'ils ont prises à leur niveau pour accompagner les dérogations accordées.

La mise en œuvre de ce référentiel est effectuée par la composante technique de la sous direction de la technique et de la logistique de la SIMMAD, mis en ligne et accessible sur le site intradef de la SIMMAD. Pour ce faire, cette composante sera destinataire de l'ensemble des demandes de traitement d'écart ou de dérogation et de l'ensemble des décisions afférentes (accord ou refus) émises par les autorités *ad hoc*.

6.3. Référentiel « amiante ».

Le « référentiel technique et logistique amiante » (RTLA) de la SIMMAD, établi à partir des données techniques concernant l'amiante en provenance de toutes les sources techniques [bases de données DGA, courriers industriels, dossiers d'évolution, fiches d'évolution équipement (FEE), décisions de modification (DM) et logistiques (systèmes d'information logistique, système d'information pour la gestion des matériels air - SIGMA et modernisation des applications de gestion logistique de l'aéronautique - MAGELLAN principalement)] sur le matériel aéronautique militaire de compétence SIMMAD, contient les données relatives aux :

- pièces contenant de l'amiante (composants, sous-ensembles, ensembles supérieurs, aéronefs ou environnement, flottes concernées, existants en stocks, consommations) ;
- matériels substitués (composants, ensembles supérieurs) non amiantés ;
- qualification des substitués et approbation des évolutions par l'autorité technique (DM) ;
- demandes de dérogations « amiante » au CGA et décisions du CGA.

La SIMMAD (bureau développement durable - BDD) entretient et gère en configuration la partie technique du « RTLA/SIMMAD ». Périodiquement, la version « à jour » est mise à la disposition des acteurs concernés (flottes, autorités organiques, autorités d'emploi, EETC) en consultation sur le site intradef de la SIMMAD.

7. SUIVI ET MISE À JOUR.

La SIMMAD assure le suivi et la mise à jour de cette instruction.

8. TEXTES ABROGÉS.

L'instruction n° 4/DEF/SIMMAD/SDTL du 1^{er} août 2007 relative au traitement par la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense des non-conformités par émission de dérogations, ainsi que la procédure GT 5 n° 10 sur les dérogations, édition 2 du 20 janvier 2005 ⁽¹⁾ sont abrogées.

Pour le ministre de la défense et des anciens combattants et par délégation :

*Le général de corps aérien,
directeur central de la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques
du ministère de la défense,*

Michel PINAUD.

(1) n.i. BO.

(2) Évènement(s) redouté(s) lié(s) à la non-conformité étudiée.

(3) Il convient de noter que s'il les délèguait toutes et n'en exerçait aucune personnellement, le terme « autorité » ne lui serait plus applicable.

(4) Pour plus d'informations concernant les délégations, se référer à l'étude juridique de la direction des affaires juridiques concernant « L'exercice des compétences au ministère de la défense : délégations, suppléance et intérim ».

(5) Note n° 020868/DEF/SGA/DAJ/D2P/BOMAS du 26 juin 2007 (n.i. BO) - Note n° 021443/DEF/SGA/DAJ/D2P/EGL du 18 décembre 2008 (n.i. BO).

(6) En fonction de la nature du problème étudié, les avis de l'autorité technique, des industriels concernés (constructeurs, réparateurs) et du détenteur de certificat de type, pourront être recherchés par la SIMMAD et figureront dans le dossier d'instruction.

(7) En fonction des cas, l'avis de la CTL peut accompagner la demande initiale ou être requis sur demande de la SIMMAD ou d'un commandement organique.

(8) Les demandes de dérogations pour lesquelles la SIMMAD a transmis un avis argumenté sont également répertoriées dans ce référentiel.

(9) La notion d'avis conforme s'entend par l'absence d'objection formelle, sans nécessiter non plus de formalisation de l'accord. Elle suppose néanmoins implicitement que l'autorité technique ait été sollicitée.

(10) Instruction n° 185/DEF/CGA/IS/IT du 16 février 2004 sur le remplacement de pièces amiantées dans les équipements en

service.

(11) Il convient d'indiquer que la SIMMAD (bureau développement durable - BDD) tient à disposition de l'ensemble des acteurs du MCO, les formulaires et explications détaillées permettant d'initier une demande, ou d'en renouveler l'échéance.

ANNEXE I.
MODÈLE DE DEMANDE DE TRAITEMENT D'UNE NON-CONFORMITÉ.

1. LISTE DES DESTINATAIRES.

Destinataire pour action :

- SIMMAD/FLOTTE/Flotte concernée ;
- (DSAÉ/DIRCAM - pour les exigences en matière d'ATM).

Destinataires pour information (liste non exhaustive) :

- états-majors ou autorités d'emploi concernées ;
- DGA/DT (représentant l'autorité technique) ;
- SIMMAD/SDTL/TECH ;
- échelon d'expertise technique centralisé (EETC) concerné (ETIA, etc.) ;
- commandement organique concerné ;
- DSAÉ/DIRNAV (représentant l'autorité de sécurité aérienne) ;
- dirigeants responsables et titulaires désignés de la gestion du maintien de la navigabilité, si différents des autorités citées ci-dessus.

2. DÉTAIL DE LA DEMANDE

Description du matériel concerné :

- ensemble supérieur objet de la demande : désignation, numéro de série, vieillissement ;
- équipement : nomenclature, référence article, numéro de série, dénomination, situation, vieillissement, dernier entretien, prochain entretien ;
- état général de l'ensemble supérieur et/ou de l'équipement concerné par la demande : relevé des anomalies mineures, état des surveillances spéciales, état des limites de fonctionnement et positionnement dans le cycle de maintenance préventive (cas des reports d'entrée en visites), modifications, réserves de vol ou d'emploi, limitations, etc. Ces informations permettant de positionner le matériel (ensemble supérieur et/ou équipement) dans son cycle d'entretien sont à préciser.

Description de la non-conformité :

- justification : circonstances et caractère fortuit de l'événement qui nécessite la demande, mesures tentées pour faire face à cette situation ;
- limites : nature et valeur de dépassement, report souhaité, etc. ;
- dispositions compensatrices proposées : visite de rang inférieur, surveillance spéciale, etc. ;
- analyse de risques : nature, occurrence et gravité ;

- impact éventuel sur le reste du système : nombre de dérogations en vigueur, problèmes techniques connus, etc.

Le cas échéant :

- procès-verbal de CTL joint à la demande : dans le cadre d'une CTL, ces éléments sont portés au procès verbal de la commission.

ANNEXE II.
LA COMMISSION TECHNIQUE LOCALE.

1. INTRODUCTION.

Pour le traitement d'une non-conformité, la SIMMAD peut s'appuyer sur l'avis d'une commission technique locale (CTL). La constitution et les modalités d'exercice des CTL sont précisées ci-dessous.

2. COMPOSITION.

La CTL est présidée soit, par :

- le chef de corps pour l'armée de terre ;
- le commandant d'aéronautique navale locale pour la marine ;
- le chef de l'unité de gestion de maintien de la navigabilité (UGMN), le chef de l'organisme d'entretien ou de soutien technique pour l'armée de l'air ;
- le chef du groupe de soutien technique du groupement central des formations aériennes de la gendarmerie ;
- le chef de la section maintenance chantier aéronef pour DGA essais en vol.

Le président de la CTL en désigne les membres constitutifs. Il peut être fait appel à du personnel du service industriel de l'aéronautique (SIAé), notamment pour l'aéronautique navale.

3. RÔLE DE LA COMMISSION TECHNIQUE LOCALE.

Le rôle de la CTL est d'apprécier l'état de l'aéronef ou de l'ensemble d'utilisation et de définir les conditions dans lesquelles il pourra être maintenu en ligne au-delà des échéances d'entretien planifiées au regard de la sécurité des vols, de sa mise en œuvre, de sa maintenance et de son emploi. En particulier elle doit s'attacher à identifier les risques liés et l'impact éventuel sur le reste du système conformément au point 3.2. de la présente instruction. Elle doit donc procéder à une analyse du système considéré, de l'impact éventuel d'une défaillance, et développer des arguments techniques permettant d'appuyer la demande de traitement de la non-conformité. Elle doit également mettre en évidence les éventuelles limitations opérationnelles ou conditions d'emploi préconisées.

La CTL se prononce ainsi sur l'opportunité de déroger aux règles de maintenance établies.

Pour cela, la commission :

- recherche la maintenance antérieurement effectuée sur l'aéronef et ses constituants majeurs par consultation de la documentation d'exploitation et de contrôle ;
- analyse les dommages liés au vieillissement ;
- analyse la configuration appliquée de l'aéronef et ses éventuelles réserves de vol pour identifier les causes possibles de régression sur la sécurité des vols, les performances ou les capacités de mise en œuvre et d'emploi ;
- établit les opérations de maintenance à conduire afin de conserver la navigabilité de l'aéronef.

La commission peut proposer (liste non limitative) :

- l'arrêt d'utilisation ;

- le stockage en attente d'un entretien ou d'une remise en état ;
- l'exécution d'une visite de prolongation ;
- l'exécution d'opérations de remise en état ou de contrôles supplémentaires.

4. PROCÉDURE.

4.1. Initialisation de la demande de non conformité.

En règle générale, le président de la CTL organise la commission et joint le procès-verbal à la demande de traitement d'une non-conformité adressée à la SIMMAD. Pour autant, la commission peut être réunie postérieurement à la demande initiale sur requête de la SIMMAD ou d'un commandement organique.

Le procès-verbal de la CTL doit comporter les éléments suivants :

- potentiels et échéances de l'aéronef (cellule, moteurs) : heures de fonctionnement, dernières visites effectuées (potentiels correspondants), prochaines visites (potentiels correspondants) ;
- synthèse de la documentation de contrôle : réserves de vol, anomalies relevées, pannes non reproduites, corrosions ;
- liste des équipements soumis à limite de vie arrivant à échéance à la date correspondant à la dérogation demandée ou pendant la période de validité de la dérogation ;
- opérations de maintenance et vérifications à réaliser sur l'aéronef, en distinguant les opérations à effectuer sur les équipements en limite de fonctionnement de celles rentrant dans le champ de la demande de dérogation ;
- appréciation de l'état général de l'aéronef ;
- propositions de la CTL.

4.2. Instruction de la demande de non-conformité.

La SIMMAD pilote l'instruction de la demande de non-conformité conformément aux dispositions de la présente instruction.

ANNEXE III.
MODÈLE GÉNÉRIQUE DE DÉLÉGATION DE SIGNATURE D'UNE AUTORITÉ D'EMPLOI.

Modèle générique de délégation de signature d'une autorité d'emploi.

DÉCISION portant délégation de signature.

Le nom de l'autorité d'emploi, chef d'état-major de ...,

Vu l'article 15-II (*s'agissant d'une délégation d'une autorité d'emploi*) du décret n° 2006-1551 relatif aux règles d'utilisation, de navigabilité et d'immatriculation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services des douanes, de sécurité publique et de sécurité civile ;

Vu l'article 3 de l'arrêté du 7 décembre 2006 fixant les attributions de l'autorité technique et des autorités d'emploi en matière d'utilisation, de navigabilité et d'immatriculation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services des douanes, de sécurité publique et de sécurité civile,

Décide :

Délégation est donnée à l'effet de signer, au nom de l'autorité d'emploi,

Objet de la délégation : *indiquer ici le ou les objet de la délégation (exemple : traitement des non conformités relatives aux échéances d'entretien, à la non application de CN/DTC, etc.)*,

Périmètre de la délégation : *indiquer ici le périmètre de la délégation en fonction de critères de gravité, par exemple*,

Délégués de premier rang :

- *nom et fonction des délégués de premier rang,*

Délégués de second rang, en cas d'absence ou d'empêchement des délégués mentionnés ci-dessus :

- *nom et fonction des délégués de second rang.*

ANNEXE IV.
ACTE TECHNIQUE N° 0666-11/DT/ASA/ANS DU 16 JUIN 2011.

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE
ET DES ANCIENS COMBATTANTS



Bagneux, le 16 juin 2011

DIRECTION GÉNÉRALE
DE L'ARMEMENT

DIRECTION TECHNIQUE

DGA Ingénierie de projets

Affaire suivie par :
Marie-Claire Viniécki
Tél. : 01 46 19 87 72
Fax : 01 46 19 77 21

ACTE TECHNIQUE

N° 0666-11/DT/ASA/ANS

Objet : Autorisations d'écarts sur les limites d'entretien calendaires certifiées

La direction technique autorise les écarts ci-dessous lorsqu'un événement imprévisible (lié à l'utilisation opérationnelle ou à un aléa de maintenance) ne permet pas le respect des limites d'entretien certifiées :

- Opération sur cellules, hors grande visite : 10% sur les limites calendaires
- Opération sur cellules concernant les grandes visites : 2 % sur les limites calendaires
- Limite de vie ou de fonctionnement des OAE : 2% sur les limites calendaires

Ces valeurs viennent s'ajouter aux tolérances certifiées. Elles sont calculées sur la base des échéances sans ces tolérances.

Lorsqu'une visite ou une tâche, hors grande visite, a déjà fait l'objet d'une autorisation d'écart, les échéances calendaires des visites suivantes restent déterminées à partir de la butée initiale à laquelle la visite aurait dû être réalisée.

Les limites des visites de niveau supérieur ne sont pas affectées par les reports admis pour les visites de rang inférieur.

Chaque écart traité selon le présent acte technique fera l'objet d'une analyse de façon à maintenir le niveau de fiabilité, des mesures compensatrices devront le cas échéant être mises en œuvre :

- ajout ou anticipation de visites de rang inférieur ;
- inspections ou opérations de maintenance répétitives ou particulières.

L'autorisation de l'écart et les mesures compensatrices associées seront prononcées par la SIMMAD.



L'ingénieur en chef de l'armement Yves Colin
Responsable du pôle
Architectures et techniques des systèmes aéronautiques