

Avis de l'Autorité de navigabilité technique (Avis de l'ANT)	
Titre	Exemptions et écarts des exigences relatives à la certification
Numéro de l'avis de l'ANT	2018-02f
Date d'entrée en vigueur	24 octobre 2018
Référence	MNT, partie 5, chapitre 9
BPR/Téléphone	DNAST 3/819-939-4835
N° de SGDDI	2182D-1027-9 VOL 1 N° de GPEA 1866757 (français) N° de GPEA 1561731 (English)

## 1. Objectif

- 1.1. Cet avis de l'Autorité de navigabilité technique (ANT) fournit des renseignements pour la préparation, le traitement et l'autorisation d'exemptions et d'écarts des exigences de certification définies dans la base de certification. Cet avis a pour but de fournir des moyens acceptables d'établissement de la conformité aux exigences de navigabilité publiées dans le Manuel de navigabilité technique (MNT), partie 5, chapitre 9 – Exemptions et écarts.

## 2. Applicabilité

- 2.1 Cet avis de l'ANT s'applique au personnel du Bureau de projet (BP) et du Bureau de la Gestion des systèmes d'armes (GSA), ainsi qu'au personnel de l'ANT qui gère les autorisations de certification d'aéronef.
- 2.2 Cet avis a été rédigé tout particulièrement pour préciser le processus de préparation et de traitement des demandes d'exemptions et d'écarts associés aux exigences de certification pouvant figurer parmi les bases de certification approuvées par l'ANT.
- 2.3 Les demandes relatives à d'autres types d'exemptions ou d'écarts devraient être traitées conformément aux références de l'ANT suivantes :
- Écarts par rapport au programme de maintenance approuvé, conformément au MNT 3.1.2.S1.2.
  - Écarts par rapport au Manuel des processus de maintenance (MPM) approuvé et au manuel des procédures d'organismes de maintenance acceptable (OMA), conformément au MNT 1.4.2.S.1.9.
  - Écarts et renoncations concernant le produit, conformément au MNT 5.5.
  - Autorisation de la liste de dérogations de configuration, conformément au MNT 2.7.1.2.6.
  - Fabrication de produits aéronautiques, conformément au MNT 5.4.2.R1.2.
  - Consignes de navigabilité, conformément au MNT 5.6.2.R1.3.

## 3. Matériel connexe

### 3.1 Définitions

- 3.1.1 Les définitions de la plupart des termes de ce document en lien avec la navigabilité sont consignées dans le glossaire de l'ANT. Les définitions répertoriées ci-dessous ne font pas partie du glossaire de l'ANT :
- Exigences de navigabilité.** Ensemble de politique, règlement ou exigence émis par l'une des autorités de navigabilité régissant le Programme de navigabilité du MDN et des FAC. Dans la partie de la navigabilité technique du Programme, les exigences de navigabilité de l'ANT sont

principalement celles publiées dans le MNT en tant que règles et normes. Le terme général « exigence de navigabilité » peut être réparti en plusieurs sous-catégories, chacune étant dotée d'ensembles associés de règles et normes du MNT. Voici quelques exemples de sous-catégories :

- (1) Exigences de navigabilité initiale, qui comprennent les éléments suivants :
  - i. Exigences relatives à la certification (p. ex., normes de navigabilité)
  - ii. Exigences relatives à l'immatriculation et à la notation des aéronefs
  - iii. Exigences de construction
  - iv. Exigences liées aux autorisations de vol
  - v. Exigences en matière d'autorisations de navigabilité technique
- (2) Exigences de navigabilité continue, qui comprennent les éléments suivants :
  - i. Exécution des exigences de maintenance
  - ii. Exigences relatives à la certification d'une modification de conception
  - iii. Exigences liées à la gestion de la configuration
  - iv. Exigences relatives à la surveillance de l'usage des produits
- (3) Exigences en matière d'élimination
- (4) Exigences de navigabilité du cadre de gestion, qui comprennent les éléments suivants :
  - i. Accord sur l'attribution de l'autorité individuelle et organisationnelle
  - ii. Exigences en matière de gestion des risques

- b. **Norme de navigabilité.** Critères et/ou processus utilisés dans l'évaluation ou la démonstration de la conformité à une règle de navigabilité.

#### REMARQUE

*Le terme de rechange « Norme de navigabilité pertinente » est acceptable pour désigner la norme de navigabilité. Selon le Programme de navigabilité technique, la conception et la fabrication des produits aéronautiques doivent être réalisées suivant les normes de navigabilité pertinentes. Les normes sont désignées comme des normes de navigabilité relatives au Programme ou des normes de conception d'aéronefs. Les normes relatives au Programme sont publiées dans le MNT et sont liées aux règles de navigabilité technique. Les normes de navigabilité relatives à la conception d'aéronefs définissent, en termes de norme minimale, les propriétés et attributs de la configuration, du matériel, de la performance ou des caractéristiques physiques d'une conception précise. Les normes de conception d'aéronefs acceptables pour l'ANT sont publiées dans le Manuel des normes de navigabilité pour la conception (MNNC). Les normes de navigabilité ne constituent pas des directives en soi. Elles ne sont pertinentes que lorsqu'elles sont indiquées par une exigence (règle) de navigabilité technique ou incluses comme une « norme de certification » dans la base de certification approuvée par l'ANT.*

- c. **Écart de la base de certification.** Autorisation écrite permettant de s'écarter de l'exigence relative à la certification ou d'une partie précise de l'exigence. L'exigence de navigabilité demeure applicable, mais l'écart permet un changement (réduction) d'une partie ou caractéristique précise de l'exigence. Un écart peut être permanent ou temporaire, conformément à sa définition dans les documents d'autorisation des écarts.
- d. **Exemption de la base de certification.** Autorisation écrite permettant de ne pas appliquer une certification précise. En ce qui concerne les modifications de conception futures, les limites de l'exemption sont indiquées dans les documents d'autorisation de l'exemption. Une exemption ne signifie pas nécessairement que l'exigence n'est pas appliquée à tous les cas. L'exemption pourrait être propre à une pièce d'équipement particulière, à un système ou à une capacité.

### 3.2 Exigences de navigabilité

3.2.1 **Règle 5.9.2.R1 du MNT – Demande d'exemption ou d'écart.** Pour obtenir une exemption ou un écart, un demandeur doit soumettre à l'ANT une demande qui répond aux exigences indiquées à la norme 5.9.2.S1.

## 4 Discussion

### 4.1 Généralités

- 4.1.1 Conformément à la règle 2.1.2.R3 du MNT et sa norme connexe, pour obtenir un certificat de type du MDN, les demandeurs de certificat de type doivent suivre un processus de conformité afin de démontrer que les exigences relatives à la certification définies dans la base de certification ont été satisfaites.
- 4.1.2 Il y aura des situations dans lesquelles il peut être irréalisable ou impossible de satisfaire à l'une ou à plusieurs des exigences de certification définies dans la base de certification approuvée. Dans ces situations, il suffit de présenter une demande d'exemption ou d'écart à l'ANT et à l'Autorité de navigabilité opérationnelle (ANO) pour obtenir une dérogation de l'exigence.
- 4.1.3 Une exemption est nécessaire lorsqu'une dérogation complète à une exigence de certification est demandée. Si cette demande d'exemption est approuvée, aucune preuve du respect des exigences de certification énumérées dans l'exemption ne sera exigée. Une exemption ne signifie pas nécessairement que l'exigence n'est pas appliquée à tous les cas. L'exemption pourrait être propre à une pièce d'équipement particulière, à un système ou à une capacité.
- 4.1.4 Dans le cas d'un écart, celui-ci permet une modification (ou réduction) d'une partie ou d'une caractéristique précise de l'exigence de certification et une preuve du respect de l'exigence modifiée ou réduite sera tout de même nécessaire.
- 4.1.5 Les options suivantes sont accessibles lorsqu'il est impossible de respecter une exigence définie dans la base de certification :
  - a. Conformément aux dispositions du MNT, partie 5, chapitre 9, Règle 5.9.2.R1, une demande peut être soumise à l'ANT aux fins d'exemption ou d'écart à l'exigence de certification définie dans la base de certification.
  - b. Une demande soumise à l'ANT peut être présentée dans le but de modifier l'exigence de certification et de la remplacer par une exigence que l'ANT peut accepter. Un écart ou une exemption peut tout de même être requis pour documenter la modification, même si le niveau de sécurité requis n'est pas dégradé. Cependant, si le niveau de sécurité est réduit d'une quelconque manière par rapport à celui initialement précisé, un écart ou une exemption sera requis.

#### REMARQUE 1

*Un écart n'est pas requis si l'ANT croit que l'exigence initialement sélectionnée aux fins d'inclusion à la base de certification n'est pas appropriée (p. ex., découlant d'une modification de la conception ou de l'usage opérationnel). Dans ces circonstances, l'ANT peut choisir de modifier la base de certification sans exiger d'exemption ou d'écart.*

#### REMARQUE 2

*Une modification de la base de certification (c.-à-d. ajout, retrait ou modification d'une exigence de certification) peut être apportée dans la mesure où le programme de conformité n'a pas débuté. Toutefois, si la modification des base de certification est requise à la suite de la réalisation d'un programme de conformité, une demande d'exemption ou d'écart devrait être déposée afin d'assurer une visibilité à l'ANT et à l'ANO.*

- c. Si le demandeur est en mesure de proposer une modification à l'exigence de certification et/ou des moyens de conformité qui démontreront un niveau équivalent de sécurité aux exigences initiales de certification, il peut être inutile de présenter une demande d'exemption ou d'écart.

### REMARQUE 3

*Le concept du niveau de sécurité équivalent est un principe bien établi qui est fréquemment appliqué dans l'aviation civile pour reconnaître que le processus de certification doit permettre des accommodements pour la nouvelle technologie ou des circonstances imprévues issues de l'application de nouvelles exigences à l'égard des anciens aéronefs. Le niveau de sécurité équivalent signifie un niveau de sécurité approximativement égal à celui défini dans une exigence ou norme de certification. La démonstration du niveau de sécurité équivalent peut être réalisée par des moyens qualitatifs ou quantitatifs qui diffèrent de ceux précisés dans la norme. Le niveau de sécurité équivalent est normalement utilisé au cours d'un programme de certification lorsque la conformité littérale à une exigence de certification ne peut être démontrée, et qu'il est possible de démontrer que les facteurs de compensation de la conception fournissent un niveau de sécurité équivalent à celui établi par les normes de certification. Un niveau de sécurité équivalent comprend une méthode de conformité qui est différente de ce qui est énoncé dans la norme, mais que l'ANT juge acceptable.*

- 4.1.6 La demande d'exemption (ou d'écart) est présentée par l'entremise du personnel de la Direction – Navigabilité aérienne et soutien technique (DNAST) 3, à l'ANT et à l'ANO, aux fins d'examen et d'autorisation. La demande devrait également comprendre une évaluation des risques qui présente une analyse de l'incidence sur le niveau requis de sécurité, de même que toute mesure d'atténuation possible. L'autorisation de l'exemption (ou de l'écart) peut imposer des limites ou restrictions pour atténuer les risques. L'ensemble des exemptions et des écarts de l'exigence de certification devront être approuvés par l'ANT. L'exemption (ou écart) doit également être approuvée par l'ANO en présence de l'une des conditions suivantes :
- a. L'exemption (ou écart) entraînera une baisse du niveau de sécurité de la conception en deçà du niveau de sécurité acceptable et requiert l'acceptation des risques par le commandant opérationnel.
  - b. L'exemption (ou écart) prévoit des limites et restrictions opérationnelles.
  - c. L'exemption (ou écart) prévoit des modifications du Manuel de vol approuvé, du Manuel des manœuvres standard ou de tout autre manuel opérationnel ou tactique.
  - d. L'exemption (ou écart) réduira la capacité opérationnelle des aéronefs sous un niveau spécifié.
- 4.1.7 Lorsque l'exemption a été approuvée, la base de certification et la matrice de conformité sont annotés soit comme étant « non applicables » à une exemption ou, dans le cas d'un écart, à l'aide d'une référence à l'exigence de certification modifiée. Les exemptions et écarts doivent être indiqués dans la matrice de conformité.
- 4.1.8 Toute limite ou restriction doit être ajoutée au Manuel de vol approuvé et à la fiche de données de certificat de type (TCDS).
- 4.1.9 La référence à l'exemption et au niveau de risque accepté doit également être consignée dans la TCDS et indiquée dans le Rapport de navigabilité annuel pour la flotte.

## 4.2 Demande d'exemption/d'écart – Instructions de préparation

### 4.2.1 Partie 1 – Déclaration du demandeur

- 4.2.1.1 La partie du formulaire de demande d'exemption/écart sera préparée par le demandeur et devrait comprendre les renseignements suivants :
- a. **Sommaire.** Fournir un sommaire concis de la nature de la demande d'exemption (ou d'écart), de l'incidence sur le niveau de sécurité précisé dans les exigences de certification et toute mesure d'atténuation des risques qui sera requise, y compris toute limite et restriction des opérations.
  - b. **Identification du demandeur.** Fournir le nom, le poste et les coordonnées de l'individu du bureau de projet (BP) ou du bureau de la Gestion des systèmes d'armes (GSA) qui est responsable de la coordination de la présentation de la demande.
  - c. **Références.** Énumérer les documents de référence qui sont pertinents et accessibles aux examinateurs de la demande.

- d. **Type d'aéronef et systèmes/équipement touchés.** Dresser la liste des types d'aéronefs et fournir une description de l'équipement touché. Préciser les numéros des pièces, le cas échéant.
- e. **Exigence de certification.** Désigner toutes les exigences de certification touchées, y compris leur numéro de base de certification.
- f. **Enjeu concernant la navigabilité et justification de la demande.** Expliquer la nature de l'enjeu de la certification et la raison pour laquelle l'exemption ou l'écart est demandé. Expliquer pour quelle raison il n'est pas possible, ou réalisable, de respecter l'exigence de certification. Dans le cas d'une demande d'écarts, des exigences de certification de rechange devraient être proposées, dans la mesure du possible. S'il est techniquement possible de respecter les exigences, mais que cela n'est pas réalisable pour des raisons techniques, opérationnelles, en lien avec les coûts, ou toute autre raison, une évaluation de l'analyse de rentabilisation qui met en lumière le coût par rapport aux avantages pour la sécurité peut également être nécessaire.
- g. **Demande d'exemption ou d'écart.** Fournir un énoncé clair de l'exemption demandée ainsi qu'un lien avec les exigences de certification touchées.
- h. **Publications touchées.** Fournir une liste des publications susceptibles de nécessiter des mises à jour ou des modifications pour refléter toute limite, restriction ou mesure d'atténuation opérationnelle pouvant être imposée à la suite de l'autorisation de l'exemption.
- i. **Effet sur le niveau de sécurité, ou modification de celui-ci, et mesures d'atténuation.** Expliquer de quelle façon l'exemption ou l'écart influera sur le niveau de sécurité de la conception, ou modifiera ce niveau. Une analyse comparative devrait être fournie par rapport au niveau de sécurité précisé dans les parties appropriées de la base de certification. Si l'analyse révèle que la conception ne satisfait pas aux exigences relatives au niveau de sécurité précisées dans la base de certification, une évaluation plus détaillée de la sécurité est alors également requise. Le mérite peut être accordé à l'analyse comparative pour toute mesure d'atténuation, limite ou restriction proposée en tant que partie intégrante de l'application des exemptions pour démontrer que l'aéronef peut être exploité à un niveau de sécurité qui est acceptable pour l'ANT et l'ANO, ou que les niveaux de danger résiduels ont été réduits à un point où le commandant opérationnel est prêt à accepter tout risque résiduel, plutôt qu'à exiger une modification de conception. Toute modification apportée au programme de maintenance ou au Manuel de vol approuvé qui est associée aux mesures d'atténuation proposées devrait être clairement désignée, y compris toute mesure de suivi pouvant être nécessaire pour mettre en œuvre les mesures d'atténuation.
- j. **Sommaire de l'évaluation de la sécurité.** Cette section de la demande résumera les résultats de l'évaluation de la sécurité entreprise pour évaluer les dangers associés à l'emploi opérationnel d'une conception qui ne satisfait pas pleinement aux exigences relatives au niveau de sécurité précisées dans la base de certification, même après que la contribution de toute mesure d'atténuation opérationnelle et technique aura été prise en compte. L'évaluation de sécurité doit comprendre une analyse détaillée de ces dangers, les effets des dangers, la durée d'exposition et la probabilité d'une occurrence. L'évaluation de la sécurité devrait clairement désigner tout risque résiduel qui nécessitera l'acceptation du commandant opérationnel.

#### REMARQUE 1

*Le processus lié à la gestion des risques de la navigabilité ou au registre de gestion des risques pour la navigabilité qui est exposé en détail dans la procédure AF9000, EMT01.003, ne doit pas être utilisé en association avec une demande d'exemption ou d'écart. L'évaluation et l'acceptation de tout danger ou risque associé à une exemption ou à un écart seront gérées en tant que partie intégrante du processus d'examen et d'autorisation de l'exemption/écart. Toutefois, dans l'exécution de l'évaluation de la sécurité des exemptions, l'emploi de certaines techniques d'évaluation des dangers EMT01.003 est autorisé.*

## REMARQUE 2

*Contrairement au processus lié aux preuves de respect, la méthode d'évaluation de la sécurité, qui appuie une demande d'exemption, accorde plus de latitude pour prendre en compte les mesures d'atténuation opérationnelles et techniques pouvant compenser toute situation dangereuse découlant de l'incapacité de satisfaire aux exigences de certification.*

## REMARQUE 3

*Il est recommandé d'intégrer également à l'évaluation de sécurité un énoncé sur la faisabilité et le coût de l'élaboration et la mise en œuvre d'une modification conceptuelle qui pourrait éliminer les dangers et assurer la conformité de la conception d'aéronefs aux exigences de certification.*

## REMARQUE 4

*Si une évaluation de la sécurité détaillée est requise, résumer alors les résultats dans cette section et joindre une copie de l'évaluation complète à titre d'appendice à la demande d'exemption.*

- k. **Limites et restrictions.** Toute mesure de maintenance, restriction technique ou opérationnelle, ou limite de fonctionnement requise doit être clairement précisée dans la demande, et les instructions de mise en œuvre doivent être intégrées à la liste des mesures de suivi. Documenter une analyse des avantages des limites et restrictions dans la section sur l'évaluation de la sécurité de la demande. De plus, les documents qui seront mis à jour pour cerner toutes les limites et restrictions doivent être indiqués.
- l. **Durée et date d'expiration.** Déterminer les délais de l'exemption et de l'écart. Voici quelques exemples : durée de vie de l'aéronef, modification de l'équipement touché ou modification de la conception mettant en jeu l'exigence de certification touchée.
- m. **Liste des mesures de suivi.** Lorsque la demande d'exemption/d'écart a été approuvée, en présence de mesures de suivi, par exemple, l'ajout de renseignements supplémentaires au Manuel de vol approuvé ou le suivi des problèmes d'équipement, une liste de mesures de suivi devrait être élaborée. Cette liste de mesures de suivi désigne toutes les mesures de suivi qui doivent être réalisées pour achever la mise en œuvre de l'exemption et obtenir l'autorisation de la conception/modification de la conception. La liste devrait comporter la mesure de suivi, l'individu ou l'organisation responsable et toute date d'échéance.

### 4.2.2 Partie 2 – Évaluation et recommandation de l'ANT

4.2.2.1 L'évaluation et la recommandation de l'ANT seront préparées par le personnel de l'ANT et comprendront les éléments suivants :

- a. La demande d'exemption ou d'écart sera évaluée en fonction des critères suivants :
  - (1) Le contenu de la demande devrait garantir que tous les renseignements nécessaires ont été fournis.
  - (2) Le niveau de sécurité acceptable des critères de vérification sera-t-il respecté?
  - (3) Des mesures d'atténuation opérationnelle ou technique seront-elles utilisées pour respecter le niveau de sécurité acceptable?
  - (4) Le demandeur a-t-il désigné quels documents utilisés seront mis à jour pour cerner toutes les mesures d'atténuation opérationnelle et technique recommandées?
  - (5) Existe-t-il des situations dangereuses qui ne respectent pas les critères relatifs au niveau de sécurité définis dans les exigences de certification, même après l'application des restrictions ou limites? Ces dangers ont-ils été adéquatement analysés dans l'évaluation de la sécurité et les risques nécessitant une acceptation ont-ils été correctement désignés?
  - (6) Quelles sont les restrictions ou limites proposées et où seront-elles insérées dans l'ensemble des documents des aéronefs?

- (7) Dans le cas d'une demande d'écart, les exigences ou normes de rechange proposées sont-elles acceptables?
- (8) Des modifications ont-elles été proposées pour le manuel de vol ou le programme de maintenance?
- (9) Quelle est la durée de l'exemption/écart?
- (10) La liste des mesures de suivi est-elle complète?
- b. L'évaluation de l'ANT comprendra un sommaire des modifications proposées à la base de certification et l'effet de l'analyse de l'exemption de l'ANT sur le niveau de sécurité de la conception.
- c. Si l'évaluation du personnel de l'ANT ne correspond pas à l'analyse du demandeur concernant l'incidence des modifications sur le niveau de sécurité ou l'évaluation du demandeur concernant les dangers ou les risques résiduels, une évaluation distincte de la sécurité de l'ANT devrait être intégrée à la demande. Même si l'évaluation de l'ANT diffère de celle du demandeur, tous les efforts seront déployés pour définir les secteurs d'entente et expliquer les différences à l'autorité approbatrice.
- d. L'évaluation de l'ANT peut recommander des mesures d'atténuation, des restrictions et des limites supplémentaires.
- e. Énoncé sur la durée : si elle diffère de celle figurant dans la demande.
- f. Recommandation de l'ANT. Si l'ANT n'est pas en mesure de recommander l'autorisation de l'exemption ou l'écart, le personnel de la DNAS 3 fournira les résultats d'évaluation de l'ANT au demandeur. La demande d'exemption sera présentée malgré tout, même si l'ANT n'en recommande pas l'autorisation. Cependant, tous les efforts seront déployés pour éviter cette situation.

#### **4.2.3 Partie 3 – Examen et autorisation de l'ANO**

- 4.2.3.1 Les commentaires et la décision de l'ANO, y compris l'acceptation du risque par le commandant opérationnel (au besoin), seront préparés par le personnel de l'ANO et comprendront les éléments suivants :
- a. Autorisation ou refus de l'exemption ou de l'écart
  - b. Toute modification à l'application demandée ou à la recommandation de l'ANT
  - c. Autorisation de toute limite ou restriction
  - d. Référence à l'acceptation du risque pour le commandant opérationnel (le cas échéant)

### **4.3 Processus de traitement et instructions**

#### **4.3.1 Présentation d'une demande d'exemption (ou d'écart)**

- 4.3.1.1 Le demandeur est responsable de la préparation de la demande et de sa présentation à l'ANT et l'ANO.
- 4.3.1.2 Au cours de la préparation de la demande, le demandeur peut obtenir de l'aide et des conseils auprès du personnel de l'ANT en communiquant avec un chef d'équipe de la DNAS 3. Le responsable de l'équipe coordonnera le soutien des membres du personnel des DNAS 4, 6, 7 et 8. Avant de soumettre officiellement la demande, il est recommandé de faire parvenir une ébauche de la demande au chef d'équipe de la DNAS 3 aux fins d'examen et de commentaires.
- 4.3.1.3 De même, il est recommandé de communiquer avec l'officier supérieur d'état-major – Navigabilité opérationnelle (OSEM Nav Op) pour obtenir l'aide et les conseils requis de l'ANO. Une copie de la demande sera fournie à l'OSEM Nav Op en même temps qu'elle sera soumise à l'ANT.

#### **4.3.2 Évaluation, autorisation et recommandation de l'ANT**

- 4.3.2.1 Lorsque le demandeur a terminé la préparation de la demande, et en demande un examen et des recommandations à l'ANT, la demande devrait être acheminée au bureau de première responsabilité (BPR) de la DNAS 3 pour la flotte respective. Les trois BPR de la DNAS 3 sont :

- a. DNAST 3-2 – Chef d'équipe – Projets de certification – Avions-école, chasseurs et UAS
  - b. DNAST 3-3 – Chef d'équipe – Projets de certification – Hélicoptères
  - c. DNAST 3-4 – Chef d'équipe – Projets de certification – Aéronefs de transport
- 4.3.2.2 Le chef d'équipe de la DNAST 3 préparera la partie 2 – Évaluation et recommandation de l'ANT. Le document provisoire de la partie 2 sera remis au demandeur et à l'OSEM Nav Op aux fins d'examen et de commentaires, avant de le présenter à l'ANT pour signature. L'ANT signera la recommandation de l'ANT, après avoir reçu la confirmation de l'OSEM Nav Op que l'ANO accepte la demande.
- 4.3.2.3 Le document contenant la partie 2 dûment signé par l'ANT sera acheminé à l'OSEM Nav Op, et envoyé en copie conforme au demandeur, pour que soient prises les mesures nécessaires.
- 4.3.3 Examen et autorisation de l'ANO**
- 4.3.3.1 L'OSEM Nav Op coordonnera l'examen de la demande au sein du personnel de l'ANO et fera part de ses commentaires et de toute demande au demandeur et à la DNAST 3.
- 4.3.3.2 Lorsque l'ANO a approuvé l'exemption et a reçu l'acceptation du commandant opérationnel de tout risque, l'OSEM Nav Op fournira au demandeur et à la DNAST 3 une copie de l'exemption (ou écart) approuvée.
- 4.3.3.3 Il incombera à la DNAST 3 d'apporter les modifications requises aux base de certification et aux documents de preuve de conformité du programme, y compris d'ajouter l'exemption (ou l'écart) à la fiche de données de certification de type (TCDS).
- 4.3.3.4 Le demandeur (BP ou GSA) sera responsable de la réalisation de toute mesure de suivi désignée dans l'exemption approuvée (ou écart).
- 4.3.4 Consignation, suivi et examen périodique de l'exemption/écart**
- 4.3.4.1 Les exemptions et écarts doivent être consignés et repérables aux fins d'un examen réglementaire. La GSA de la flotte devrait dresser la liste de l'ensemble des exemptions et écarts approuvés dans le rapport de navigabilité annuel (technique) de la flotte, y compris l'indice de risque et tout risque connexe qui a été accepté avec l'exemption (ou l'écart). De plus, l'ensemble des exemptions et écarts approuvés doivent figurer sur la TCDS, conformément à la norme 2.1.2 S8 du MNT.
- 4.4 Modèle – Formulaire d'exemption/écart**
- 4.4.1 Un modèle de formulaire de demande d'exemption/écart est joint aux présentes, à l'annexe A de cet avis. Une version en format MS Word de ce modèle est disponible à l'interne, au sein du MDN, dans la bibliothèque du SGDDI de la GPEA, au n° 1722272.
- 4.5 Exemples de demandes d'exemption et d'écart terminées**
- 4.5.1 Un exemple de demande d'exemption et un exemple de demande d'écart ont été élaborés par le personnel de l'ANT pour illustrer de quelle façon remplir une demande dans le format fourni dans le présent avis. Les deux exemples figurent dans la bibliothèque du SGDDI de la GPEA (en anglais seulement), au :
- a. No 1722273 : « *Sample Deviation Request – CH155 Crew Seat Crashworthiness* »
  - b. No 1727623: « *Sample Exemption Request – CP160 Low Level Operations* »

#### **REMARQUE**

*Ces documents sont accessibles à l'interne, au sein du MDN, à tous les utilisateurs qui ont accès à la bibliothèque du SGDDI de la GPEA. Envoyer les demandes externes à la DNAST 3, par courriel, à [pamela.lewis@forces.gc.ca](mailto:pamela.lewis@forces.gc.ca).*

- 4.5.2 Les renseignements dans les exemples de demandes sont fournis pour faciliter la rédaction provisoire de la demande en donnant des exemples de contenu et du niveau de détail auquel s'attendent l'ANT et l'ANO. Le niveau de détail et la quantité de données à l'appui requis pour toute demande varieront selon la complexité de la demande, ainsi que les enjeux de sécurité pouvant



nécessiter une intervention. Des exemples supplémentaires pourraient être fournis par le DNAST 3 sur demande.

## **Demande d'exemption ou d'écart de navigabilité (Modèle)**

Date : \_\_\_\_\_

N° de dossier du demandeur : \_\_\_\_\_

N° du SGDDI du demandeur : \_\_\_\_\_

OBJET : \_\_\_\_\_

SOMMAIRE :

### **PARTIE 1 – DÉCLARATION DU DEMANDEUR**

1. Identification du demandeur :
2. Références :
3. Type d'aéronef et systèmes/équipement touché :
4. Exigence de navigabilité :
5. Problème concernant la navigabilité et justification de la demande :
6. Demande d'exemption :
7. Publications touchées par l'exemption :
8. Effet sur le niveau de sécurité, ou modification de celui-ci, et mesures d'atténuation :
9. Sommaire de l'évaluation de la sécurité :
10. Limites et restrictions :
11. Durée/date d'échéance de l'exemption :
12. Liste des mesures de suivi :
13. Signature du demandeur : \_\_\_\_\_

Appendice 1 – Évaluation de la sécurité (le cas échéant)

Appendice 2 – Copie du dossier de l'évaluation des risques de navigabilité (le cas échéant)

## **Demande d'exemption ou d'écart de navigabilité**

### **PARTIE 2 – ÉVALUATION, AUTORISATION ET RECOMMANDATION DE L'ANT**

Demandeur : \_\_\_\_\_

Date : \_\_\_\_\_

N° de dossier de l'ANT : \_\_\_\_\_

N° du SGDDI de l'ANT : \_\_\_\_\_

1. Évaluation de l'ANT :
2. Risques de navigabilité évalués :
3. Conditions ou mesures d'atténuation appliquées :
4. Limites et restrictions proposées :
5. Date d'échéance :
6. Recommandation du personnel de l'ANT :
7. Autorisation de l'ANT : \_\_\_\_\_
8. Justification – en cas de refus :
9. Recommandation de l'ANT à l'ANO : \_\_\_\_\_ (le cas échéant)

## **Demande d'exemption ou d'écart de navigabilité**

### **PARTIE 3 – EXAMEN ET AUTORISATION DE L'ANO**

Demandeur : \_\_\_\_\_

Date : \_\_\_\_\_

N° de dossier de l'ANO : \_\_\_\_\_

1. Évaluation de l'ANO :
2. Évaluation de l'incidence sur la navigabilité
3. Acceptation du risque par les commandants opérationnels (le cas échéant) :
4. Mesures d'atténuation requises :
5. Limites et restrictions imposées :
6. Date d'expiration/examen :
7. Autorisation de l'ANT : \_\_\_\_\_ ou Refus : \_\_\_\_\_
8. Autorisation de l'ANO : \_\_\_\_\_