

# GUIDE

DSAC/NO

Guide disponible en  
téléchargement sur  
[www.osac.aero](http://www.osac.aero)

Indice A  
12 février 2020

Applicabilité



et



## ***Examen de navigabilité – M.A.901/902 et ML.A.901/902***

***Annexe X au guide G-40-01***



DSAC

Ministère de la Transition écologique et solidaire

## ÉVOLUTION DE CETTE ANNEXE

CETTE ANNEXE EST CREE - ELLE ANNULE ET REMPLACE LE GUIDE G-24-00  
INDICE D POUR LES AERONEFS REDEVABLES DE LA REGLEMENTATION EASA

Toute remarque ou proposition de modification portant sur un document peut être adressée à [contact@osac.aero](mailto:contact@osac.aero) en spécifiant dans l'objet de votre e-mail « Documentation publique – [référence du document concerné] – [Indice de révision du document concerné] ».

## SOMMAIRE

1	OBJET .....	4
2	DOMAINE D'APPLICATION .....	4
2.1	Aéronefs concernés.....	4
2.2	Personnels et organismes concernés.....	4
3	EXAMEN DOCUMENTAIRE .....	5
3.1	Objectifs et principes généraux .....	5
3.2	Organisation de l'examen .....	6
3.3	Points à contrôler .....	8
3.3.1	Identification et historique d'utilisation de l'aéronef .....	9
3.3.2	Intervenants de gestion de navigabilité et de maintenance .....	9
3.3.3	Conformité à une définition approuvée .....	11
3.3.4	Consignes de navigabilité .....	13
3.3.5	Pesée .....	14
3.3.6	Manuel de vol.....	14
3.3.7	Programme d'entretien .....	15
3.3.8	Conformité au programme d'entretien.....	17
3.3.9	Traitement des anomalies .....	18
3.3.10	Autorisations exceptionnelles .....	18
3.3.11	Certificat Acoustique .....	18
3.3.12	Licence de Station d'Aéronef (si aéronef équipé d'un émetteur) .....	19
3.3.13	Vérifications transverses sur dossiers de travaux .....	19
4	EXAMEN PHYSIQUE DE L'AÉRONEF .....	20
4.1	Objectifs.....	20
4.2	Organisation .....	20
4.3	Méthode d'examen .....	20
4.3.1	Marques et plaques signalétiques (MA.901 (m)(1) et (m)(2), ML.A.903(c)(1)-(2) le cas échéant).....	21
4.3.2	Identification et configuration de l'aéronef .....	21
4.3.3	Réparations et modifications (MA.901 (m) (5) ou ML.A.903(c)(5) le cas échéant) .....	21
4.3.4	Application des Consignes de Navigabilité (MA.901 (m) (5) ou ML.A.903(c)(5) le cas échéant) .....	21
4.3.5	État général (MA.901 (m) (4) ou ML.A.903(c)(4) le cas échéant) .....	21
5	CONCLUSION DE L'EXAMEN DE NAVIGABILITE .....	22
5.1	Non-conformités détectées lors de l'examen.....	22
5.1.1	Non conformités n'affectant plus l'aéronef (passées).....	22
5.1.2	Non conformités affectant l'aéronef .....	23
5.1.3	Non-conformités mettant en cause le gestionnaire du maintien de la navigabilité (propriétaire, CAMO ou CAO) ou l'organisme d'entretien concerné (145, CAO, ou mécanicien habilité ML.A.901(b)(4)) dans le cas d'un renouvellement .....	23
5.1.4	Non-conformités détectées lors du processus de classification et dont l'origine avérée remonte à l'immatriculation précédente .....	23
5.2	Rapport d'examen.....	23
5.3	Communication vers OSAC .....	24
5.4	Enregistrement et archivage .....	25
5.5	Classification des Etats tiers .....	25
5.6	POINTS DE CONTACT POUR LA MISE EN ŒUVRE DE CE DOCUMENT .....	25

## 1 **OBJET**

Le but de cette annexe est de définir l'enveloppe globale du contenu et les modalités générales de réalisation d'un examen de navigabilité :

- justificatifs à produire par le responsable de la gestion du maintien de navigabilité de l'aéronef,
- contrôles à réaliser par le personnel d'examen de navigabilité,
- gestion des non conformités et compte-rendu de l'examen.

Note :

Concernant les exigences relatives à l'exigibilité d'un examen de navigabilité et aux personnes/organismes habilités à le réaliser lors d'une importation se référer à la procédure procédures P-22-00 « Classification des aéronefs importés autres que les aéronefs Annexe I sous certificat restreint ».

### **IMPORTANT**

Pour aider les usagers, le contenu de l'examen de navigabilité, tel que décrit dans le présent guide, a été, à partir de cette enveloppe globale, adapté à chaque cas de classification ou de renouvellement exigeant un examen de navigabilité et inclus dans le formulaire correspondant.

Ainsi, le rapport d'examen de navigabilité (Partie II de chaque formulaire), lorsque requis, permet à un PEN de répondre, à l'ensemble des exigences liées à l'examen de navigabilité requis en fonction du cas rencontré (classification ou renouvellement).

## 2 **DOMAINE D'APPLICATION**

### 2.1 Aéronefs concernés

Sont concernés les aéronefs EASA sous CDN ou CDN restreint, pour lesquels l'examen de navigabilité est réalisé par OSAC, par un PEN d'un organisme dument agréé, ou par un mécanicien habilité par OSAC selon le ML.A.901(b)(4),

### 2.2 Personnels et organismes concernés

Sont concernés par ce guide :

- les personnes ou organismes agréés Partie-CAMO, Partie-CAO ou Partie-145 responsables de la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs concernés,
- les PEN réalisant les examens de navigabilité sur les aéronefs concernés.

### **3 EXAMEN DOCUMENTAIRE**

#### **3.1 Objectifs et principes généraux**

3.1.1 Selon l'article M.A.901 (k) ou ML.A.903(a), l'objectif est de s'assurer, au travers d'un examen approfondi des enregistrements de l'aéronef, que :

- a) L'aéronef est dans une configuration approuvée :
  - le type et le modèle sont certifiés par l'EASA (ou considérés comme tels) ;
  - toutes les modifications et réparations appliquées sont approuvées selon la Partie 21 (ou considérées comme telles) et ont été correctement enregistrées ;
  - tous les défauts connus ont été rectifiés ou, le cas échéant, leur rectification a été reportée conformément à la réglementation ;
  - le manuel de vol est applicable à la configuration aéronef ;
  - la fiche de pesée et de centrage applicable est valide et reflète la configuration de l'aéronef.
- b) L'aéronef est à jour de ses butées d'entretien (sauf report conformément à la réglementation) :
  - les heures de vols et cycles aéronef/moteur/hélice ont été correctement enregistrés ;
  - toute la maintenance prévue par le Programme d'Entretien a été réalisée ;
  - tous les équipements à potentiel ou vie limite installés sur l'aéronef sont correctement identifiés, enregistrés et n'ont pas dépassé leur limite d'utilisation ;
  - toutes les consignes de navigabilité applicables ont été appliquées et correctement enregistrées.
- c) Toute la maintenance a été réalisée et certifiée conformément à la Partie M ou ML le cas échéant; notamment pour les mécaniciens indépendants au titre des M.A.401 et M.A.402, ou ML.A.401 et ML.A.402 le cas échéant.
- d) Lorsque requis, l'aéronef possède un certificat acoustique correspondant à sa configuration de l'aéronef et conforme à la sous-partie I de la Partie 21

3.1.2 La nature et la profondeur des contrôles doivent être ajustées en fonction de la complexité de l'aéronef, de son régime de maintien de navigabilité (gestion et maintenance), et si disponibles, des rapports des examens précédents (contrôles effectués et non conformités constatées).

3.1.3 La revue documentaire doit porter prioritairement sur la période de référence telle que définie, en fonction du cas rencontré.

La période de référence dépend du contexte de l'examen de navigabilité. Sauf mention contraire elle correspond :

- Importation d'un Etat tiers : toute la vie de l'aéronef ;
- Renouvellement de CEN : période écoulée depuis le dernier examen réalisé par un organisme Partie-CAMO, Partie-CAO, Partie-145, ou par une Autorité (même si un ou plusieurs examens ont entretemps été réalisés par un mécanicien indépendant au titre du ML.A.901(b)(4)).

3.1.4 Les examens réalisés dans le cadre de la classification d'un aéronef usagé importé d'un Etat tiers nécessitent des contrôles additionnels spécifiques qui sont décrits au §3.3.2.

Par ailleurs, pour les aéronefs en provenance des Etats tiers hors liste du §5.5, des justificatifs additionnels doivent être apportés selon les §3.3.2 et §3.3.4.

### 3.2 Organisation de l'examen

Le responsable de la gestion de l'aéronef doit mettre à disposition du PEN les documents et données requis pour l'examen, tels que décrits dans le tableau ci-dessous :

Justificatifs	Renouvellement	Importation Etat Tiers
<b>Identification de l'aéronef et de ses équipements</b>		
Identification de l'aéronef, des moteur(s), hélice(s) et équipements/pièces à vie limite et potentiel, y compris leur dates de fabrication / révision, nombre d'heures / cycles totaux, depuis et jusqu'à révision	Oui	Oui
Constructeur et pays de fabrication		Oui
TCDS/SAS	Oui	Oui
<b>Documents généraux</b>		
Certificat d'Immatriculation	Oui	Copie demande
Si location non mentionnée sur le CI : copie du contrat de location	Oui	(*)
CDN	Oui	(*)
CEN	Oui	(*)
CA	Oui	Vérifier qu'une demande de CA a été faite le cas échéant
Extrait de la base de données EASA applicable au type d'aéronef considéré	Oui	Oui
Immatriculation précédente et CDN export		Oui
Rapport de l'examen de navigabilité précédent	Oui	
LSA	Oui/demande	Demande*
Carnet de route/CRM	Oui	Oui
Livret aéronef, livret(s) moteur, fiches de suivi hélice(s) et équipements/pièces à vie limite et potentiel couvrant la période de référence	Oui	Oui Depuis RG si applicable
Manuel de vol	Oui	Oui
Fiche de pesée + inventaire, diagramme de masse et centrage	Oui	Oui
Programme d'entretien approuvé OSAC ou CAMO/CAO si aéronef en gestion dans un organisme ou déclaré par le propriétaire	Oui	Oui
Liste des révisions des données constructeur relatives à l'entretien (y compris BS/SL/SI) et exigences obligatoires de maintien de la navigabilité à la date de l'examen de navigabilité et de la revue du PE faite par le postulant	Oui	
<b>Intervenants de gestion de maintien de navigabilité et de maintenance</b>		
Personne/organisme responsable de la gestion du maintien de navigabilité. Si gestion par un CAMO/CAO : copie du contrat de gestion du maintien de la navigabilité (ou copie de la liste de flotte, ou attestation du futur exploitant sous CTA)	Oui	Oui
Historique des personne(s)/organisme(s) ayant géré le maintien de navigabilité de l'aéronef sur la période de référence	Oui	

Justificatifs	Renouvellement	Importation Etat Tiers
Liste des personnes/organismes ayant signé l'APRS : <ul style="list-style-type: none"> <li>Organisme agréé avec référence de l'agrément</li> <li>Mécanicien hors cadre agréé</li> <li>Pilote propriétaire</li> </ul> Copie des certificats d'agrément des organismes agréés concernés ou tout document permettant d'identifier le CAMO concerné. Copie des licences des mécaniciens hors cadre agréé.	Oui Sur la période de référence	Oui postérieurement au CDN export
Liste des travaux (entretien programmé, modifications, réparations, AD) <ul style="list-style-type: none"> <li>réalisés par des personnes ou organismes ne relevant pas du cadre réglementaire européen ou d'un des pays listés en au §5.5 et,</li> <li>qui n'ont pas été re-certifiés ou refaits lors d'une visite de recalage en vue de la classification</li> </ul>		Oui
Lorsque la maintenance a été effectuée par un mécanicien indépendant : <ul style="list-style-type: none"> <li>Liste des outils soumis à vérification utilisés lors des interventions de maintenance effectuées depuis l'édition du dernier CEN (désignation, numéro de série et date du PV d'étalonnage)</li> <li>Références de la documentation de maintenance utilisée lors de la dernière visite annuelle (désignation, édition, révision)*</li> </ul>	Oui	
<b>Statuts de navigabilité</b>		
Liste des modifications/réparations post production (aéronef, moteurs, hélices, équipements) avec justificatifs d'approbation	Oui	Oui
Preuve approbation EASA de la configuration sortie de chaîne (via RIC ou attestation constructeur ou Autorité de production)		Oui
Liste des pièces critiques PMA/PDA installées sur l'aéronef ou attestation de non-utilisation de pièces PMA/PDA	Oui	Oui
Liste des pièces à vie limite ou à potentiel (Kardex)	Oui	Oui
Liste de toutes les CN applicables aux modèles de cellule, du(des) moteur(s), de(des)hélice(s) et d'équipements et leur statut (non-applicable avec justification ou date/heure/cycle d'application et butée suivante pour les CN répétitives...)	Oui	Oui
Statut de conformité au PE, y compris Kardex	Oui	Oui
Comparaison entre ancien et nouveau PE et dossier de travail de la visite de recalage, si applicable		Oui
Liste des travaux reportés	Oui	Oui
Liste des autorisations exceptionnelles accordées par l'EASA, la DSAC ou OSAC	Oui Sur la période de référence	Oui En cours de validité
Justification des éventuelles déviations introduites dans le PE pour les aéronefs redevables de la Partie-ML dont le PE est approuvée.	Oui	

(\*) La Partie-ML ne prévoit pas de délivrance de recommandations pour les aéronefs y répondant. De ce fait, il est admis que dans le cadre de l'importation d'un aéronef, le PEN puisse délivrer un CEN sans que les documents CI, CDN, LSA ne soient encore disponibles. Les cases des formulaires non utilisées seront notées «Non disponible, classification en cours».

En particulier, doivent être disponibles une copie des dossiers de travaux réalisés :

- sur la période de référence en cas de renouvellement de CEN;
- postérieurement au CDN export de l'Autorité d'exportation en cas d'importation d'un Etat tiers (pour les travaux réalisés antérieurement, le PEN pourra demander à examiner certains dossiers).

Lors de l'examen documentaire, le PEN est susceptible de demander des éléments de justifications qui reposent souvent sur la documentation de maintenance applicable (AMM, MEL, CDL, SB, ...), il est recommandé que celle-ci soit disponible lors de l'examen.

### 3.3 Points à contrôler

Les paragraphes ci-dessous identifient les points à couvrir lors de l'examen documentaire et précisent pour chacun de ces points :

- les éventuels guides nationaux disponibles, en complément des AMC/GM de l'EASA ;
- les données/documents que le responsable de la gestion de l'aéronef doit mettre à disposition du PEN (\*) ;
- les vérifications à effectuer en précisant le cas échéant le périmètre et la profondeur du contrôle ;

(\*) Si l'examen de navigabilité est réalisé alors que l'aéronef est en cours de visite d'entretien, les états présentés lors de cet examen ne doivent pas anticiper sur le résultat de cette visite d'entretien.

Sauf dispositions contraires du présent guide, le contrôle par échantillonnage portera sur un échantillon de 10 % de la population totale identifiée du point concerné :

- Si une anomalie est découverte, cette dernière est corrigée et l'échantillon sera étendu de 10 à 15 % de la population totale identifiée du point concerné ;
- En cas d'anomalie supplémentaire constatée, le point sera déclaré non conforme et sera retourné au postulant pour revue.

Nota : la définition générale de l'échantillon telle qu'elle figure ci-dessus doit être adaptée en fonction de la complexité de l'aéronef, de son régime de maintien de navigabilité (gestion et maintenance), et si disponibles, des rapports des examens précédents (contrôles effectués et non conformités constatées).

Les contrôles par échantillonnage effectués seront enregistrés par le PEN.

### 3.3.1 Identification et historique d'utilisation de l'aéronef

Article réglementaire applicable	MA.901(k) (1) / ML.A.903 (a)(1)
Données à obtenir	Cellule : Type, MSN, date de fabrication, nombre d'heures de vol et cycles
	Moteur(s), hélice(s) pièces à vie limite ou potentiel : P/N, S/N, date de fabrication / date de RG (si applicable), nombre d'heures de vol et de cycles (depuis neuf et si applicable depuis RG), potentiel restant (si applicable)
Documents à obtenir	Carnets de route/CRM couvrant la période de référence. Si, lors d'une classification, il est impossible de couvrir la période de référence, les carnets de route devront permettre de remonter, au minimum, à la dernière intervention de l'autorité du pays de provenance ou à défaut à la dernière intervention de maintenance. Les CRM devront remonter, au minimum, à la dernière visite de petit entretien effectuée à la base principale.
	Livrets cellule, moteur, hélice/Fiches de suivi des équipements ci-dessus
Vérifications à effectuer	Saisie des heures et cycles sur la période de référence
	Traçabilité des moteur(s), hélice(s) et équipements installés sur la période de référence

### 3.3.2 Intervenants de gestion de navigabilité et de maintenance

#### **Responsable(s) de la gestion du maintien de navigabilité**

§ réglementaire applicable	MA.901(k) (8) / ML.A.903 (a)(8)
Documents et renseignements à obtenir	Pour le renouvellement d'un aéronef inscrit au registre français : Copie du CI
	Identification de la personne/organisme responsable de la gestion du maintien de navigabilité (voir tableau de synthèse du paragraphe «structure du règlement » du guide G-40-01.
	Si gestion par un organisme agréé : copie du contrat de gestion du maintien de la navigabilité (ou copie de la liste de flotte, ou attestation du futur exploitant sous CTA, le cas échéant)
	Si location non mentionnée sur le CI : copie du contrat de location
	Historique des personne(s)/organisme(s) ayant géré le maintien de navigabilité de l'aéronef sur la période de référence
Vérifications à effectuer	Pour les aéronefs motorisés complexes et/ou exploités commercialement sous CTA: vérification que le(s) responsable(s) de la gestion sur la période de référence est/sont CAMO/CAO
	Vérification que les conditions d'environnement contrôlé étaient satisfaites lors des éventuelles prorogations du CEN en cours de validité

### Travaux d'entretien réalisés dans le cadre européen

§ réglementaire applicable	MA.901(k) (8) / ML.A.903 (a)(8)
Documents et renseignements à obtenir	Liste des personnes/organismes ayant signé l'APRS : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Renouvellement de CEN : au cours de la période de référence</li> <li>• Importation d'un État tiers : postérieurement au CDN export</li> </ul> (Organisme agréé avec référence de l'agrément, mécanicien hors cadre agréé ou pilote-proprétaire)  Les conditions d'entretien sont conformes au règlement applicable (voir tableau de synthèse du paragraphe «structure du règlement » du guide G-40-01).
	Copie des certificats d'agrément des organismes agréés concernés ou tout document permettant d'identifier le CAMO/CAO concerné
	Copie des licences des mécaniciens hors cadre agréé
	Justificatifs (Liste des outils soumis à vérification utilisés lors des interventions de maintenance effectuées depuis l'édition du dernier CEN, références de la documentation de maintenance utilisée lors de la dernière visite annuelle) permettant de répondre au point 3.1.1. c) ci-dessus.
Vérifications à effectuer	L'organisme/le mécanicien est habilité pour le type d'aéronef, conformément à la Partie M ou Partie ML, le cas échéant.

### **Importation d'un Etat tiers non listé au §5.5: travaux réalisés hors cadre européen**

§ réglementaire applicable	MA.901(k) (8) / ML.A.903 (a)(8)
Documents à obtenir	Liste des travaux (entretien programmé, modifications, réparations, AD) <ul style="list-style-type: none"><li>• réalisés par des personnes ou organismes ne relevant pas du cadre réglementaire européen ou d'un des pays listés au §5.5et,</li><li>• qui n'ont pas été re-certifiés ou refaits lors d'une visite de recalage en vue de la classification</li></ul>
Vérifications à effectuer	Les travaux listés sont acceptables sous réserve qu'ils aient été effectués en respectant les critères suivants : <ul style="list-style-type: none"><li>• les personnes ou organismes ayant effectué les travaux sont titulaires d'une approbation émise et acceptable par l'Etat tiers exportateur qui contient la ou les catégorie(s) appropriée(s),</li><li>• l'organisme a établi un système de compte rendu d'événement identique à celui imposé par les règlements européens, notamment pour ce qui concerne les destinataires sur ces rapports,</li><li>• L'organisme dispose d'un manuel décrivant toutes les procédures mises en œuvre par ce dernier.</li></ul> Dans le cas où ces critères ne seraient pas respectés, les travaux concernés devront être re-certifiés ou refaits.

#### **3.3.3 Conformité à une définition approuvée**

##### **Identification TCDS ou SAS applicable**

§ réglementaire applicable	MA.901(k) (10) / ML.A.903 (a)(10)
Document à obtenir	TCDS ou SAS retenue par le postulant
Vérifications à effectuer	La TCDS ou SAS retenue par le postulant est valide L'aéronef est conforme à la TCDS/SAS

### **Environnement de production**

Données à obtenir	Identification précise du constructeur et du pays de fabrication Copie/photo plaque constructeur TCDS
Vérifications à effectuer	<p>S'assurer, à partir des éléments mis à disposition (<i>constructeurs mentionnés dans la TCDS, SN éligibles, plaque constructeur, liste des organismes de production agréés par l'EASA, CDN export attestant de la conformité de l'aéronef à une définition certifiée par l'EASA, ...</i>) et de la connaissance du milieu aéronautique, que l'aéronef concerné a été produit dans un régime reconnu par l'AESA :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Constructeur agréé Partie 21G ou 21F</li><li>• Constructeur agréé par une Autorité Nationale antérieurement à la date de transfert</li><li>• Constructeur agréé par un État ayant un accord bilatéral ou technique avec l'AESA ou une Autorité Nationale</li></ul> <p>Dans le cas où la reconnaissance de l'environnement de production par l'EASA ne peut être établie avec certitude :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Se retourner vers le PCM EASA de l'aéronef considéré et lui demander quels sont les organismes ayant produit l'aéronef et leur régime,</li><li>• Demander concomitamment à l'autorité primaire du constructeur identifié de fournir une attestation certifiant que l'aéronef a été produit dans un régime reconnu par l'EASA.</li></ul> <p>Note : ne pas pouvoir attester que l'aéronef a été produit dans un environnement reconnu par l'EASA est un point bloquant.</p>

### **Modifications/réparations**

§ réglementaire applicable	MA.901(k) (6) / ML.A.903 (a)(6)
Document à obtenir	Liste des modifications/réparations post production (aéronef, moteurs, hélices, équipements) avec justificatifs d'approbation ; Importation d'un Etat tiers : statut d'approbation EASA de la configuration en sortie de chaîne (*).
Vérifications à effectuer	Vérification des preuves d'approbation (exhaustive sur période de référence). Evaluation de l'impact des modifications/réparations installées sur la période de référence sur le manuel de vol, le programme d'entretien, le certificat acoustique.
Contrôles complémentaires en cas d'importation d'un Etat tiers	Vérifier que la configuration en sortie de chaîne est approuvée EASA (via RIC ou attestation émise par le constructeur ou l'Autorité de production) (*)

### **Pièces et équipements installés**

§ réglementaire applicable	MA.901(k) (7) / ML.A.903 (a)(7)
Documents à obtenir	Liste des pièces à vie limite ou potentiel (ex : Kardex)

	Liste des pièces critiques PMA/PDA* installées sur l'aéronef, moteur, hélice ou attestation de non-utilisation de pièces critiques PMA/PDA. Nota : si le postulant déclare ne pas être en mesure d'inventorier les pièces PMA/PDA de son aéronef, moteur et hélice compris, il établira la liste des pièces figurant dans la section « Limites de navigabilité » (ALS) et celle des pièces critiques moteur telles que définies dans le § 1.4.2.3 du G-40-01 en rappelant le statut de la (des) pièce(s) correspondante(s) (pièce d'origine, PMA fabriquée sous licence, PMA non fabriquée sous licence).
Vérifications à effectuer	Conformité de la liste des pièces à vie limite ou potentiel (kardex) au programme d'entretien (vérification exhaustive).
	Documents libératoires associés aux pièces critiques PMA/PDA (échantillonnage sur période de référence). Note : dans le cas où le postulant a déclaré ne pas être en mesure d'inventorier les pièces PMA/PDA de son aéronef/moteur/hélice : examen exhaustif de la liste fournie et un échantillonnage des documents libératoires.
	Documents libératoires associés aux pièces à vie limite ou potentiel (échantillonnage sur période de référence).

\* se reporter au §1.4.2.3 du G-40-01 et décision EASA 2007/003/C.

### 3.3.4 Consignes de navigabilité

§ réglementaire applicable	MA.901(k) (5) // ML.A.903 (a)(5)
Document à obtenir	Liste de toutes les CN applicables aux modèles de cellule, du (des) moteur(s), de (des)hélice(s) et d'équipements et leur statut (non-applicable avec justification ou date/heure/cycle d'application et butée suivante pour les CN répétitives...)
Vérifications à effectuer	Vérification que la liste des CN applicables est exhaustive.
	Pour les CN applicables aux modèles et identifiées comme non applicables aux produits et équipements constituant l'aéronef : vérification exhaustive sur la période de référence.
	Butées et périodicités : vérification par échantillonnage sur la période de référence qu'elles sont exactes (conformes au texte des CN).
	Vérification que l'aéronef est à jour de toutes les CN applicables aux produits et équipements constituant l'aéronef.
	Pour le renouvellement d'un aéronef inscrit au registre français : Vérification par échantillonnage sur la période de référence, que les butées précédentes des CN répétitives ont été respectées (une anomalie éventuelle ne rend pas forcément l'aéronef non-conforme au moment de l'examen et est enregistrée comme non-conformité passée).
	Vérification des attestations d'exécution des CN (via copie APRS, livret aéronef, CRM, ...) (échantillonnage sur période de référence : 10% et au moins 3 avec si possible répartition entre catégories (aéronef, moteur, équipements)
Contrôles complémentaires en cas d'importation d'un Etat tiers	Importation d'un Etat tiers non listé au §5.5: Vérification exhaustive des attestations d'exécution des CN

### 3.3.5 Pesée

§ réglementaire applicable	MA.901(k) (9) / ML.A.903 (a)(9)
Procédure applicable	Règlement opérationnel correspondant au type aéronef et du type d'exploitation de celui-ci
Document à obtenir	Fiche de pesée avec inventaire aéronef, diagramme de masse et centrage
	Liste des modifications/réparations
Vérifications à effectuer	La périodicité de pesée réelle est conforme au programme d'entretien
	La fiche de pesée présentée est accompagnée de l'inventaire de l'aéronef
	Les modifications appliquées depuis la dernière pesée sont correctement prises en compte dans la fiche de pesée et leurs effets sur la masse et le centrage sont connus de manière exacte.
	L'aéronef est conforme aux limites de masse et de centrage telles que stipulées dans la fiche de navigabilité et/ou le manuel de vol.

### 3.3.6 Manuel de vol

§ réglementaire applicable	MA.901(k) (2) / ML.A.903 (a)(2)
Guide applicable	R-20-00
Document à obtenir	Manuel de vol
	Liste des modifications/réparations
	Liste des CN
Vérifications à effectuer	Le manuel de vol est approuvé ou reconnu par l'EASA
	L'aéronef satisfait les conditions d'applicabilité (plage de N° de série, modifications ...) mentionnées dans le manuel de vol
	Le manuel de vol contient les additifs associés aux modifications installées ayant une influence sur le manuel (échantillonnage sur la période de référence : si N, nombre des modifications ≤ 3, vérification exhaustive, si N > 3, vérification sur 75% de N arrondi à l'entier inférieur).
	Le manuel de vol est à jour des consignes de navigabilité applicables
	La langue du manuel de vol satisfait aux exigences du R-20-00

### 3.3.7 Programme d'entretien

§ réglementaire applicable	MA.901(k) (3) / ML.A.903 (a)(3)
Document à obtenir	Programme d'Entretien (PE) (sauf si aéronef entretenu selon le § ML.A.302(e))
	Liste des modifications/réparations
	Si aéronef entretenu selon le §ML.A.302(e), tous les documents qui ont été utilisés pour réaliser la planification de la maintenance et la maintenance associée. Ex: données constructeur aéronef, moteur, hélices, CN, SB etc...
	Liste des révisions des données constructeur relatives à l'entretien (y compris BS/SL/SI) et exigences obligatoires de maintien de la navigabilité à la date de l'examen de navigabilité et de la revue du PE faite par le postulant
Vérifications à effectuer	Aéronefs redevables de la Partie-ML : Le PE est approuvé par un organisme agréé ayant cette prérogative (obligatoire si la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef est réalisée par un organisme agréé)
	Aéronefs redevables de la Partie-ML : Le PE est déclaré (obligatoire si la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef n'est pas gérée par un organisme agréé).
	Le PE est à jour des exigences obligatoires de maintien de la navigabilité telles qu'AD/CN répétitives, limitations de navigabilité (ALS) et pièces à vie limite ou exigences de maintenance spécifique contenues dans la fiche de navigabilité (TCDS). Le PE est à jour des données constructeur relatives à l'entretien (BS/SL/SI) à la date de la revue faite par le postulant et en particulier de toutes les tâches d'entretien supplémentaires à effectuer en raison du type d'aéronef particulier, de la configuration de l'aéronef et du type et de la spécificité de l'exploitation. Si le PE est conforme au MIP (ML.A.302(c)(2)(a)) , le PE est à jour du MIP applicable (ML.A.302(d)).
	Pour le renouvellement d'un aéronef dont le PE est déclaré (ML.A.302(b)(1)) :  Le PE contient une déclaration signée par laquelle le propriétaire certifie qu'il s'agit du programme d'entretien de l'aéronef pour l'immatriculation de l'aéronef donné et qu'il est pleinement responsable de son contenu, et notamment de tout écart par rapport aux recommandations du DAH.  Les éventuelles interventions d'entretien différentes de celles recommandées par le DAH, ne sont pas moins restrictives que celles énoncées dans le MIP applicable
	Pour le renouvellement d'un aéronef dont le PE est approuvé (ML.A.302(b)(2)) :  Les éléments permettant de justifier les éventuelles interventions d'entretien différentes de celles recommandée par le DAH sont enregistrées par l'organisme en charge de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef.ne sont pas moins restrictives que celles énoncées dans le MIP applicable.

	<p>Les éventuelles interventions d'entretien différentes de celles recommandées par le DAH, ne sont pas moins restrictives que celles énoncées dans le MIP applicable</p>
<p>Revue du PE pour les aéronefs redevables de la Partie-ML :</p> <p>Option 1 - revue du PE réalisé par l'organisme ayant en gestion l'aéronef de manière décoréler de l'examen de navigabilité (cocher « N/A » si la revue est faite par le PEN conjointement avec l'examen de navigabilité) :</p> <p>Le programme d'entretien est revu périodiquement, et ce au moins tous les ans pour s'assurer que les changements éventuels des instructions sources soient bien pris en compte mais aussi pour s'assurer qu'il reste valide vis-à-vis de l'utilisation qui est faite de l'aéronef (type d'exploitation, conditions climatique...) et de sa configuration (modification, réparation, etc.).</p> <p>Option 2 - revue du PE réalisé par le PEN conjointement avec l'examen de navigabilité : prendre en compte les éléments suivants lors de la revue</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les résultats de la maintenance effectuée au cours de l'année écoulée, qui peuvent révéler que le programme de maintenance actuel n'est pas adéquat;</li> <li>- les éventuels défauts trouvés auraient pu être évités en intégrant au programme de maintenance certaines recommandations du détenteur de la définition de type qui avaient initialement été ignorées par le propriétaire, CAMO ou CAO ;</li> <li>- les résultats de l'examen de navigabilité effectué sur l'aéronef, qui peuvent révéler que le programme de maintenance actuel n'est pas adéquat;</li> </ul> <p>Note : si l'examen de navigabilité révèle des anomalies sur l'aéronef liées à des lacunes dans le contenu du programme d'entretien, celui-ci doit être modifié en conséquence. Dans ce cas, le PEN informe OSAC il n'est pas d'accord avec les mesures modifiant le programme d'entretien de l'aéronef prises par le gestionnaire du maintien de navigabilité. OSAC sera alors juge de l'acceptabilité des modifications apportées au programme d'entretien.</p>	
<p>Revue du PE pour les aéronefs redevables de la Partie-M :</p> <p>Le PE est à jour des exigences des instructions émises par l'autorité compétente</p> <p>Une revue doit être effectuée, au moins une fois par an, et dès que possible, pour les exigences obligatoires applicables (AD, ALI, CMR, vies limites,...) (échantillonnage sur la période de référence)</p>	
<p>Si Application du ML.A.302(e)</p>	

	<p>Toutes les ICA sont suivies dans déviations</p> <p>Toutes les recommandations en matière d'entretien, telles que les intervalles de maintenance (time between overhaul — TBO), émanant de bulletins de service, lettres de service et autres informations non obligatoires en matière d'entretien courant sont suivies sans déviations</p> <p>Aucune tâches d'entretien supplémentaire n'est à effectuer en conséquence de l'un ou plusieurs des éléments suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- équipements spécifiques installés et modifications de l'aéronef;</li> <li>- réparations effectuées sur l'aéronef;</li> <li>- éléments d'aéronef à durée de vie limitée et éléments critiques pour la sécurité en vol;</li> <li>- approbations opérationnelles spéciales;</li> <li>- environnement opérationnel et d'utilisation de l'aéronef.</li> </ul> <p>Les pilotes-proprétaires sont habilités à effectuer les travaux d'entretien dévolus au pilote-proprétaire</p>
--	---

### 3.3.8 Conformité au programme d'entretien

§ réglementaire applicable	MA.901(k) (8) / ML.A.903 (a)(8)
Document à obtenir	Statut de conformité au PE y compris Kardex
	Liste des travaux reportés
Vérifications à effectuer	En cas d'importation : - comparaison entre ancien et nouveau PE et dossier de travail de la visite de recalage si applicable (dans le cas où l'ancien PE ne serait pas disponible, le contenu de la visite de recalage sera établi à partir de la documentation de l'aéronef (Livrets aéronef, moteur, hélice, comptes rendus des visites effectuées, kardex, état des CN, ..) - Preuve de l'exécution de la visite de recalage
	Les statuts présentés sont conformes au PE (liste des items, butées/périodicités) (vérification par échantillonnage)
	Vérification que : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aucune butée n'est dépassée (contrôle exhaustif)</li> <li>• Les reports éventuels sont justifiés (respect documentation constructeur, tolérances approuvées, dérogation...) (contrôle exhaustif)</li> </ul>
	En cas d'importation, si applicable : vérification du contenu de la visite de recalage
	Pour le renouvellement d'un aéronef inscrit au registre français : Vérification par échantillonnage sur la période de référence que les butées d'entretien ont été respectées (livret aéronef, APRS, ...) (une anomalie éventuelle ne rend pas forcément l'aéronef non-conforme au moment de l'examen et est enregistrée comme non-conformité passée).
	Vérification des attestations d'exécution (via copie APRS, livret aéronef, CRM, ...) (échantillonnage sur période de référence prioritairement sur ALI/CMR)

### 3.3.9 Traitement des anomalies

§ réglementaire applicable	MA.901(k) (4) / ML.A.903 (a)(4)
Document à obtenir	Carnet de route/CRM couvrant la période de référence
Vérifications à effectuer	Vérification par échantillonnage, sur la période de référence, du renseignement adapté des documents : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrée des équipages concernant l'usage de l'aéronef et son état</li> <li>• Entrées de la maintenance en réponse aux remarques équipage (APRS de rectification ou APRS de report avec définition des limites ou butées suivantes, par un personnel habilité)</li> <li>• Gestion items MEL/CDL</li> <li>• Traitement adapté des événements anormaux (Atterrissage dur, grêle, sortie du domaine de vol...etc....)</li> </ul>

### 3.3.10 Autorisations exceptionnelles

§ réglementaire applicable	MA.901(k) (8) / ML.A.903 (a)(8)
Guide applicable	P-04-00
Document à obtenir	Liste des autorisations exceptionnelles accordées par l'EASA, la DSAC ou OSAC : <ul style="list-style-type: none"> <li>• sur la période de référence, en cas de renouvellement de CEN</li> <li>• en cours de validité, en cas d'importation d'un Etat tiers</li> </ul>
Vérifications à effectuer	Vérification que les conditions et limitations associées à l'autorisation ont été respectées (mesures compensatoires, butées) (par échantillonnage) Une anomalie éventuelle ne rend pas forcément l'aéronef non-conforme au moment de l'examen et est enregistrée comme non-conformité passée.

### 3.3.11 Certificat Acoustique

§ réglementaire applicable	MA.901(k) (11) / ML.A.903 (a)(11)
Document à obtenir	Certificat acoustique (ou demande de CA)
	Manuel de vol
	Liste des modifications/réparations
	Pour une classification : extrait de la base de données EASA pour le type aéronef considéré (cf. site EASA)
Vérifications à effectuer	Vérification existence CA (ou demande de CA) lorsque requis
	Vérification éligibilité aéronef à un CA
	Vérification que les modifications acoustiques référencées sur le CA (ou demande de CA) sont bien enregistrées
	Vérification que toutes les modifications impactant l'acoustique sont listées sur le CA (ou demande de CA) (vérification exhaustive sur la période de référence en renouvellement CEN et depuis émission du CA étranger précédent pour la classification)
	Vérification qu'il n'y a pas d'incohérence entre le manuel de vol et le CA

### 3.3.12 Licence de Station d'Aéronef (si aéronef équipé d'un émetteur)

§ réglementaire applicable	MA.901(k) (6) / ML.A.903 (a)(6)
Guide applicable	RP-22-90
Document à obtenir	LSA (ou demande de LSA y compris attestation de conformité UIT) Liste des modifications
Vérifications à effectuer	Conformité de la LSA à l'installation radioélectrique une anomalie éventuelle ne rend pas forcément l'aéronef non-conforme au moment de l'examen et est enregistrée comme non-conformité passée.

### 3.3.13 Vérifications transverses sur dossiers de travaux

§ réglementaire applicable	MA.901(k) (8) / ML.A.903 (a)(8)
Document à obtenir	Dossier(s) de travaux sélectionné(s) par le PEN
Vérifications à effectuer	<p>Couvrir via un ou plusieurs dossiers, ou extrait de dossier, comme nécessaire pour couvrir l'ensemble des thèmes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Compatibilité intervention avec domaine d'habilitation de l'organisme agréé ou du mécanicien hors cadre agréé ayant signé l'APRS</li> <li>• Respect des échéances du PE pour les items lancés dans la visite</li> <li>• Données d'entretien utilisées (identifiées, correctes et complètes)</li> <li>• Exécution des opérations de maintenance (enregistrement, contrôles indépendants, ...)</li> <li>• Documents libératoires des pièces installées (neuves ou usagées)</li> <li>• Modifications/réparations (approbations, données d'installation)</li> <li>• CN (traçabilité de l'application : CN en plusieurs phases, à options, ...)</li> <li>• Vol de contrôle (respect préconisation PE ou données réparation/modifications approuvées, programme d'essai et objectifs, résultats)</li> <li>• Travaux reportés couverts par données approuvées ou dérogation et notifiés aux équipages si nécessaire.</li> <li>• Formalisation de l'APRS</li> </ul> <p>Note : une anomalie éventuelle qui ne rendrait pas l'aéronef non-conforme au moment de l'examen est enregistrée comme une non-conformité passée.</p>

## **4 EXAMEN PHYSIQUE DE L'AERONEF**

### **4.1 Objectifs**

Selon le § M.A.901(m) ou §ML.A.903(c) le cas échéant, l'objectif de l'examen physique de l'aéronef est de s'assurer que :

- toutes les marques et plaques signalétiques nécessaires sont correctement montées
- le manuel de vol approuvé est adapté à la configuration de l'aéronef
- la configuration de l'aéronef est conforme aux documents approuvés
- aucun défaut évident et non traité conformément au M.A.403 ou ML.A.403 le cas échéant ne peut être détecté
- aucune incohérence ne peut être trouvée entre l'aéronef et l'examen documentaire précédent.

### **4.2 Organisation**

Le PEN réalisant l'examen physique doit être la personne ayant réalisé l'examen documentaire et qui, a fortiori signera la recommandation ou le CEN.

L'aéronef doit être présenté en état de navigabilité. Sur ce point, si un CEN est renouvelé lors d'une visite d'entretien, il n'est pas possible d'émettre un CEN avant l'émission de l'APRS, bien qu'il soit possible de réaliser en partie l'examen documentaire et physique en amont de la délivrance de l'APRS.

En cas de nécessité d'un vol de contrôle à réaliser dans le cadre de l'entretien en cours, une APRS qui couvre tous les travaux réalisés avant le vol doit être délivré. Cette dernière, permet l'émission du CEN avant le vol de contrôle.

L'examen s'effectue en présence d'un mécanicien habilité à émettre une APRS au cas où l'examen physique nécessite des interventions considérées comme de la maintenance (ex : inspection visuelle nécessitant l'ouverture de capots,...).

L'examen doit se dérouler dans des conditions environnementales adaptées (protection des intempéries, température, lumière, bruit ...). Le PEN doit disposer d'un espace de travail équipé (bureau, outil de photocopie, si possible internet...) permettant la consultation de documents et la rédaction du rapport, ainsi que des moyens nécessaires à l'examen de l'aéronef (exemple lampe torche).

Lors de l'examen physique, le PEN est susceptible de demander des éléments de justifications (notamment pour juger de l'acceptabilité des défauts). Ces justifications étant souvent basées sur la documentation de maintenance applicable (AMM, MEL, CDL, SB, ...), il est recommandé que celle-ci soit disponible lors de l'examen.

### **4.3 Méthode d'examen**

Le PEN examine chacun des points suivants.

	<b>Annexe X – G-40 - 01</b>	<b>Indice A</b>	<b>12 février 2020</b>	<b>Page : 20</b>
---	-----------------------------	-----------------	------------------------	------------------

#### 4.3.1 Marques et plaques signalétiques (MA.901 (m)(1) et (m)(2), ML.A.903(c)(1)-(2) le cas échéant)

Le PEN vérifie la conformité des marquages et étiquettes (exhaustif dans le cockpit, par échantillonnage en cabine) : voir règle R-20-00.

#### 4.3.2 Identification et configuration de l'aéronef

Le PEN vérifie :

- La présence des marques d'immatriculation et de la plaque d'identification de l'aéronef qui doivent être conformes à l'arrêté du 28 juillet 2015 relatif aux marques de nationalité et d'immatriculation, à la plaque d'identité et au certificat d'immatriculation des aéronefs (une anomalie éventuelle ne constitue pas une non-conformité de navigabilité mais doit être rapportée au bureau des immatriculations de la DGAC pour traitement)
- la plaque d'identification constructeur de l'aéronef (MA.901(m)(3) ou ML.A.903(c)(3) le cas échéant)
- par échantillonnage (MA.901 (m)(3) ou ML.A.903(c)(3) le cas échéant) :
  - les plaques d'identification constructeur des moteur(s), hélice(s) et APU
  - les plaques d'identification constructeur de sous-ensembles majeurs de la cellule et pièces critiques (ALI, pièces à vie limite), d'équipements majeurs
  - les versions des logiciels avionnés par rapport aux données manuel de vol (M.A.901(m)(2) ou ML.A.903(c)(2) le cas échéant)

L'échantillon est construit par le PEN en fonction de la criticité des articles et des modifications, réparations, CN ou BS qui les affectent et des informations recueillies lors de l'examen documentaire (exemple : traçabilité incertaine).

#### 4.3.3 Réparations et modifications (MA.901 (m) (5) ou ML.A.903(c)(5) le cas échéant)

Le PEN vérifie par échantillonnage la validité du statut des modifications/réparations (notamment celles ayant un impact sur le manuel de vol, le CA, la fiche de pesée, le PE) : les modifications/réparations visibles répertoriées sont physiquement présentes et il n'y a pas de modification/réparation visible installée qui ne soit pas répertoriée.

#### 4.3.4 Application des Consignes de Navigabilité (MA.901 (m) (5) ou ML.A.903(c)(5) le cas échéant)

Le PEN vérifie l'application effective des CN sur la période de référence par échantillonnage.

L'échantillon est construit par l'inspecteur en fonction de la criticité des CN (exemple : CN urgente) et de leur aptitude à être évaluées sur l'aéronef.

#### 4.3.5 État général (MA.901 (m) (4) ou ML.A.903(c)(4) le cas échéant)

Le PEN réalise une visite de type visite quotidienne ou pré-vol approfondie (état de la structure, règles de l'art dans l'application des modifications/réparations, fonctionnement

des systèmes, ...) et s'assure que toute anomalie détectée a déjà été répertoriée et vérifiée acceptable (report prononcé conformément au M.A.403 ou ML.A.403 le cas échéant).

## **5 CONCLUSION DE L'EXAMEN DE NAVIGABILITE**

### **5.1 Non-conformités détectées lors de l'examen**

Lors de l'examen, peuvent avoir été détectées des non-conformités :

- n'affectant plus l'aéronef au moment de l'examen (non-conformité passée),
- affectant l'aéronef au moment de l'examen.

Une justification indisponible lors de l'examen peut ne pas être enregistrée immédiatement comme non-conformité si le PEN estime que la sécurité n'est pas engagée. Elle doit être produite dans un délai bref fixé par le PEN. Dans l'attente, le PEN ne peut émettre de recommandation positive ou émettre le CEN.

Il est rappelé qu'un CEN ne peut pas être émis si des non-conformités sont non clôturées.

Par ailleurs, en application du M.A.901(r), l'autorité doit être informée dans les 72h en cas d'examen non concluant. Dans pareille situation, l'organisme auquel est rattaché le PEN ayant réalisé l'examen doit transmettre le rapport avec les détails relatifs aux non-conformités relevées (preuves tangibles) à l'inspecteur OSAC en charge de la surveillance de son agrément. Si le rapport d'examen contient des non-conformités de niveau 1, conformément aux M.B.903(1), une procédure de suspension du CEN sera lancée.

Rappels :

- Un écart de niveau 1 correspond à un non-respect significatif des exigences applicables abaissant le niveau de sécurité et compromettant gravement la sécurité du vol;
- Un écart de niveau 2 correspond à un non-respect des exigences applicables susceptible d'abaisser le niveau de sécurité et de compromettre la sécurité du vol.

Ainsi, toute anomalie/défaut ne constituant pas un écart tel que décrit ci-dessus ne doit pas faire l'objet d'un enregistrement en tant qu'écart mais peut en revanche faire l'objet d'une observation enregistrée dans le rapport d'examen de navigabilité et dont la responsabilité de la prise en compte revient au gestionnaire de la navigabilité de l'aéronef.

#### **5.1.1 Non conformités n'affectant plus l'aéronef (passées)**

Ces anomalies, relevées au cours de l'examen de navigabilité et mettant en évidence une non-conformité traitée depuis (ex : CN appliquée en retard, équipement en limite de vie déposé hors limite, maintenance effectuée en retard,...) doivent être enregistrées de façon séparée dans le rapport (§ 5.2) et ne constituent pas des non conformités empêchant une recommandation positive ou la signature du CEN.

### 5.1.2 Non conformités affectant l'aéronef

Ces non-conformités doivent être immédiatement notifiées au responsable de la gestion de la navigabilité de l'aéronef qui doit les clôturer avant l'émission du CEN et avant tout nouveau vol s'il s'agit d'un écart de niveau 1 et que l'aéronef dispose d'un CEN valide au moment de l'examen.

Ces non-conformités doivent être enregistrées dans le rapport (§5.2). Selon l'article M.A.901(s) ou ML.A.903(e)(2) le cas échéant, le CEN ne peut pas être émis tant que ces écarts n'ont pas été clos.

Il appartient au PEN d'accepter les preuves de prise en compte des non-conformités qu'il a détectées.

Lorsque l'examen de navigabilité est réalisé par un PEN OSAC et qu'une ou plusieurs non-conformités de niveau 1 sont détectées lors de l'examen, conformément aux M.B.903(1) et ML.B.903(a), une procédure de suspension du CEN sera lancée.

### 5.1.3 Non-conformités mettant en cause le gestionnaire du maintien de la navigabilité (propriétaire, CAMO ou CAO) ou l'organisme d'entretien concerné (145, CAO, ou mécanicien habilité ML.A.901(b)(4)) dans le cas d'un renouvellement.

Ces écarts :

- sont directement relevés par le PEN OSAC au cours de son examen de navigabilité, ou
- font suite à l'analyse, lors de l'étude de la recommandation, des écarts relevés par le PEN non OSAC. Ils font alors l'objet d'une validation avant toute action ultérieure.

### 5.1.4 Non-conformités détectées lors du processus de classification et dont l'origine avérée remonte à l'immatriculation précédente

Ces anomalies, administratives ou relevant de la navigabilité, (exemples : absence de preuve d'approbation d'une évolution de conception, certificat de navigabilité non conforme, butée application d'une CN non respectée,...) relevées par le PEN et/ou par OSAC, doivent être rapportées par OSAC/DOAL/NA (voir §5.6) à DSAC/NO/NAV (voir §5.6) pour information de l'autorité d'immatriculation précédente.

Selon le cas, le PEN et/ou OSAC fourniront les éléments de preuve à l'appui de l'anomalie (photo, etc) citée au §4 du II.3 des formulaires F-22-00-2 et F-22-00-3.

## 5.2 Rapport d'examen

Les examens documentaires et physiques donnent lieu à l'établissement d'un rapport d'examen de navigabilité inclus dans le formulaire correspondant au cas traité.

Le rapport doit être en anglais si l'aéronef est immatriculé hors de France.

Pour chaque non-conformité affectant la navigabilité de l'aéronef (voir §5.1.2) détectée lors de l'examen, le rapport doit indiquer les modalités de sa prise en compte et la position finale du PEN.

	<b>Annexe X – G-40 - 01</b>	<b>Indice A</b>	<b>12 février 2020</b>	<b>Page : 23</b>
---	-----------------------------	-----------------	------------------------	------------------

Le postulant atteste, par sa signature de la Partie II.3, de sa prise de connaissance des écarts relevés par le PEN.

Le rapport doit contenir également une déclaration de conclusion sur l'état de navigabilité de l'aéronef :

- Positive, si le PEN considère que toutes les non-conformités affectant la navigabilité de l'aéronef ont été traitées de façon satisfaisante (voir §5.1.2);
- Négative, sinon.

### 5.3 Communication vers OSAC

Lorsque l'examen de navigabilité n'a pas été réalisé par OSAC, les documents suivants sont à transmettre à OSAC :

Situation	Documents à transmettre OSAC (voir §5.6)
Si la conclusion de l'examen de navigabilité est négative	Copie du rapport d'examen dans les 72h à l'inspecteur OSAC en charge de la surveillance de l'organisme ayant réalisé l'examen de navigabilité
Si une recommandation positive est émise  Cas d'un aéronef usagé importé d'un état tiers	Recommandation Copie du rapport PJ prévues à l'AMC M.A.904(b) à OSAC/DOAL/NA
Si un CEN est émis	Copie du CEN et + formulaire d'accompagnement AC 158 à transmettre via <a href="mailto:Cen-arc.online@osac.aero">Cen-arc.online@osac.aero</a>  Copie des non-conformités détectées (voir §5.1.1 à 5.1.2) et des modalités du traitement des non conformités affectant la navigabilité (§5.1.2)
Pour un aéronef redevable de la Partie-ML, en cas d'anomalies sur l'aéronef liées à des lacunes dans le contenu du programme d'entretien, si le PEN n'est pas d'accord avec les mesures modifiant le programme d'entretien de l'aéronef prises par le gestionnaire du maintien de navigabilité.	Copie du rapport d'examen au Chef de Pôle DOAL

Dans tous les cas (recommandation positive ou pas), OSAC est informé de la liste des non-conformités constatées, même si elles ont été traitées, de façon à pouvoir exiger du propriétaire ou des organismes agréés en cause dans ces non-conformités une analyse de leurs causes et des actions correctives pour empêcher leur ré-occurrence.

#### 5.4 Enregistrement et archivage

Pour les organismes Partie-CAO, les rapports d'examen de navigabilité avec toutes les pièces justificatives, les CEN émis, les prorogations ainsi que les recommandations sont archivés tant que l'aéronef est en gestion chez celui-ci, et au minimum 2 ans après le retrait de service de l'aéronef concerné.

Pour les organismes Partie-CAMO, les rapports d'examen de navigabilité avec toutes les pièces justificatives, les CEN émis, les prorogations ainsi que les recommandations sont archivés tant que l'aéronef est en gestion chez celui-ci, et au moins 3 ans après que les responsabilités pour l'aéronef, selon les §M.A.201 ou §ML.A.201 aient été transmises de manière permanente à une autre personne ou un autre organisme ou que l'aéronef ait été retiré définitivement du service.

Pour les organismes Partie-145, les rapports d'examen de navigabilité avec toutes les pièces justificatives sont archivés au minimum 3 ans après émission du CEN.

Pour les personnels d'examen de navigabilité indépendants (ML.A.901(b)(4)) les rapports d'examen de navigabilité avec toutes les pièces justificatives sont archivés à vie.

#### 5.5 Classification des Etats tiers

Liste des Etats pour lequel un CDN export ne nécessite pas de contrôles complémentaires relatifs au standard de maintenance appliqué :

- Etats-Unis
- Canada
- Brésil
- Australie
- Nouvelle Zélande
- Japon

Pour les autres Etats, des contrôles additionnels sont requis lors de l'examen de navigabilité (voir §3.3.2 et §3.3.4 de cette annexe)

#### 5.6 POINTS DE CONTACT POUR LA MISE EN ŒUVRE DE CE DOCUMENT

► DSAC/NO/NAV :

Adresse générique : dsac-nav-bf@aviation-civile.gouv.fr, ou éventuellement au chef de pôle : Benoit PINON, benoit.pinon@aviation-civile.gouv.fr si besoin spécifique.

► OSAC/DOAL/NA :

Par courrier :

OSAC - DOAL/Documents de bord  
14, boulevard des Frères Voisin - Immeuble Zénéo  
92137 Issy-les-Moulineaux cedex

Par courriel :

- pour les planeurs et les ballons : jean-claude.salaun@osac.aero
- pour les autres aéronefs : nadia.kastriottis@osac.aero

	<b>Annexe X – G-40 - 01</b>	<b>Indice A</b>	<b>12 février 2020</b>	<b>Page : 25</b>
---	-----------------------------	-----------------	------------------------	------------------

- ▶ OSAC/DMGS (Gestionnaire de la Sécurité) :  
frederic.berard@osac.aero
  
- ▶ OSAC/ Chef de Pôle DOAL :  
stephane.lagacherie@osac.aero
  
- ▶ Bureau des immatriculations de la DGAC :  
[immat@aviation-civile.gouv.fr](mailto:immat@aviation-civile.gouv.fr)