

GUIDE

DSAC/NO

Guide disponible en
téléchargement sur
www.osac.aero

Indice I
20 février 2020

Guide de rédaction du manuel des spécifications de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité en aviation générale

G-42-23



DSAC

Ministère de la Transition écologique et solidaire

www.ecologie-solidaire.gouv.fr

EVOLUTION DU GUIDE

Ce document est modifié, il amende le guide G-42-23 indice **H** – Guide de rédaction des spécifications de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité en aviation générale.

Historique et description des amendements :

Indice	Statut*	Description succincte de l'évolution
B	OCC	Précision sur le renseignement du domaine d'activité pour être en cohérence avec la Form_2-12-50-51-60_IndA et ses annexes. Précision sur les limites d'intervention du pilote propriétaire.
C		Précision du domaine d'application lié au système de revue d'organisation page 4 §2. Précision et ajout d'abréviations et de définitions page 5 §5 Précision sur les généralités page 6 §6. Précision sur le "Corps du MGN" page 7 §7
	OCC	Précision sur le domaine d'activité et les aéronefs gérés. §0.2.3, annexe 5.3) Précision sur la responsabilité globale du DR. Précision sur le cas où l'organisme n'a pas la possibilité de nommer un suppléant du RN. §0.3.2. Revue du canevas du MGN pour mieux prendre en compte les spécificités liées au système de revue d'organisation. §0.3.3 partie 2 et §3.4. Précision sur les généralités du §1.1.1.1. Précision sur la visite pré-vol page 31 §1.1.1.3. Précision sur le programme d'entretien commun à plusieurs immatriculations §1.2.1. Précision sur le programme d'entretien générique et référence à une checklist de conformité du programme d'entretien des aéronefs. §1.2.1. Précisions sur les tâches du pilote propriétaire §1.2.2. Précision sur la revue annuelle du programme d'entretien §1.2.3.3. Précision sur les tolérances indiquées par les TCH §1.2.4.3. Précision sur l'approbation indirecte du programme d'entretien. §1.2.4.2. Précision sur l'application des tâches du pilote propriétaire. §3.2. Précision sur la procédure de délivrance de laissez-passer. §4.B.
	FAC	Quelques corrections de forme du document.
D	OCC	Précision sur la liste des aéronefs gérés §0.2.3.1. Précision sur les personnes soumises à acceptation de l'autorité §0.5.1. Suppression de l'exigence de Form 4 pour le RRO §0.3.3, 0.5.2. Précision sur les conditions d'archivage §0.6.5, 1.3.3, 4.4.6, 4.B.5.
E	OCC	Prise en compte du règlement (UE) 1321/2014 remplaçant le règlement (CE) 2042/2003 sans changement sur le fond. Prise en compte du CS-STAN modifications/réparations standards visée au point 21A.431B et 21A.90 de l'annexe I (Partie 21) du règlement (UE) 748/2012.
	FAC	Le règlement (UE) 2015/1088 modifiant le règlement (UE) 1321/2014 introduit de nouvelles prérogatives pour un organisme M/G qui sont : - Introduction de 4 nouvelles catégories d'aéronef ELA1 associées à une procédure d'approbation indirecte. Les prérogatives citées ci-dessus, si elles sont demandées par l'organisme, sont traitées : - lors de l'instruction initiale pour la délivrance de l'agrément, ou - sous couvert d'une modification majeure de l'agrément.

Indice	Statut*	Description succincte de l'évolution
F	IMP	Le règlement (UE) 2015/1536 modifiant le règlement (UE) 1321/2014 concerne l'alignement des règles relatives au maintien de la navigabilité sur le règlement (UE) no 2018/1139. Il introduit la définition d'aéronef motorisé complexe, la limitation aux aéronefs autres que motorisés complexes du champ d'application d'un organisme agréé partie M sous partie F, des précisions sur le contrôle indépendant des tâches critiques. La prise en compte du règlement (UE) 376/2014 en matière de Comptes Rendus d'Événement associés s'il n'a pas été introduit lors du dernier amendement du MGN (§ 1.8.2). L'exigence de CRM pour l'exploitation commerciale d'aéronef.
G	IMP	Précisions apportées dans le §0.3.4.1 concernant les éléments attendus pour démontrer l'adéquation des ressources.
H	FAC	§1.2.4.3, ajout de la possibilité d'approbation indirecte des déviations « aéronef » mineures.
	OCC	§0.2.3, précise la marche à suivre pour mentionné un type aéronef lié à un STC dans le domaine d'activité.
	IMP	§1.8.2, précisions apportées concernant la notification des événements.
I	IMP	<ul style="list-style-type: none"> • Implémentation des AMC/GM du règlement (UE) 2018/1142 (sans impact sur ce guide). • Précisions de l'approbation indirecte du domaine d'activité d'un aéronef du groupe 3. • Implémentation du règlement (UE) 2019/1383 Part-M et Part-ML.

*statut :

- IMP= **Impératif, à intégration impérative dans le MGN.**
- OCC = à intégrer dans le MGN au plus tard à l'occasion du prochain amendement majeur sans dépasser 24 mois. (modifications non identifiées IMP ou FAC dans la marge)
- **FAC** = Identifie dans la description succincte ou en marge du canevas du MOM, les prérogatives facultatives, ces modifications sont signalées par une flèche **FAC** et d'un **texte encadré** texte qui n'est pas à prendre en compte si les prérogatives associées ne sont pas demandées par l'organisme (Form 2)

Toute remarque ou proposition de modification portant sur un document peut être adressée à 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	5
2. DOMAINE D'APPLICATION.....	5
3. RÉFÉRENCES	5
4. ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS	6
4.1 <i>Abréviations</i>	6
4.2 <i>Définitions</i>	7
5. GENERALITES	9
6. FORMAT ET PRESENTATION DU MANUEL	10
ANNEXE 1 MANUEL DES SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DE NAVIGABILITE	12

1. OBJET

Le présent Guide a pour objet de donner les modalités d'élaboration du Manuel des spécifications de l'organisme de Gestion de la Navigabilité (MGN) conformément aux sous parties G et I de l'annexe 1 du règlement communautaire (UE) 1321/2014 modifié.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Il est applicable aux organismes de gestion du maintien de la navigabilité **défini comme** "petits organismes M/G" tels que définis dans le §5.2 de la P-03-00 **c'est-à-dire** qui ne gèrent **pas le maintien de la navigabilité d'aéronefs utilisés par des transporteurs aériens titulaire d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) 1008/2008, et:**

- **ne délivrent pas de certificat d'examen de navigabilité d'aéronefs de MTOM \geq à 2730Kg et n'ont pas d'aéronef motorisé complexe dans leur domaine d'activité agréé.**
- **Ne sous traite pas des tâches de gestion du maintien de la navigabilité**

Pour les autres organismes de gestion du maintien de la navigabilité d'aéronefs exploités en aviation générale, un système qualité doit être développé tel que décrit dans le guide G-42-11 Partie 2 et peut être intégré dans le présent canevas de MGN.

3. RÉFÉRENCES

Documents Européens :

- Règlement (UE) 1321/2014 de la commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches, amendé
- Règlement (UE) 748/2012 du 03 aout 2012, établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production.
- Règlement (UE) 965/2012 du 05 octobre 2012, déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil
- Règlement (UE) 376/2014 du 3 avril 2014, concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, voir également **l'annexe I du guide G-40-01.**
- Règlement (CE) 1008/2008 du parlement européen et du conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté

Documents DGAC :

- BI 2013/03 : Gestion et suivi des manuels d'organisme
- BI 2019/05 : **Règlement (UE) 965/2012 concernant les opérations aériennes, modifié par le règlement (UE) 2019/1384 et traitant des vols de contrôle de maintenance**
- G-40-01 annexe II** Rappel sur les échéances d'entretien
- F-22-00-2 : Demande de documents de bord pour un aéronef usagé importé d'un Etat tiers
- F-40-01-2:** Check-list de conformité d'un PE selon le M.A.302(b), (c), (d), (e), (f), (h)
- G-40-01 annexe X :** Examen de navigabilité
- G-42-11 : Guide de rédaction du manuel des spécifications de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité (MGN) des exploitants détenteurs d'un certificat de transporteur aérien ou dont le domaine d'activité comprend des aéronefs lourds.

- P-03-00 : Instruction et surveillance des agréments d'organismes
P-04-00 : Autorisations exceptionnelles dans le domaine de la navigabilité (Aéronefs et organismes relevant du règlement 2018/1139)
P-22-00 : Classification des aéronefs importés autres que les aéronefs Annexe I sous certificat restreint
G-40-01 §13 : Prorogation et renouvellement des CEN

4. **ABRÉVIATIONS ET DEFINITIONS**

4.1 Abréviations

- AD/CN : Airworthiness Directive / Consigne de Navigabilité
AESA : Agence Européenne pour la Sécurité de l'Aviation
APRS : Approbation Pour Remise en Service
ATO : Approved Training Organisation /Organisme de formation approuvé
DAH : **Design Approval Holder / détenteur de la définition approuvée désigne le détenteur du certificat de type (TCH), du certificat de type restreint, du certificat de type supplémentaire (STC), de l'ETSO ou de toute modification/réparation installées sur un aéronef.**
DTO : **Declared Training Organisation / Organisme de formation déclaré**
EASA : European Aviation Safety Agency
MGN : Manuel des spécifications de l'organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité
MOM : Manuel des spécifications d'un Organisme de Maintenance Partie M/F
CDN : Certificat de Navigabilité : Formulaire 25 de l'AESA, ce certificat de navigabilité émis en référence aux exigences du règlement (UE) 2018/1139 est d'une validité illimitée et est associé au certificat d'examen de navigabilité.
CAO : **Combined Airworthiness Organisation / Organisme combiné de maintien de navigabilité**
CAMO : **Continuing Airworthiness Management Organisation / Organisme de gestion du maintien de navigabilité**
CEN : Certificat d'Examen de Navigabilité : Formulaire 15a, 15b ou 15c de l'AESA émis à l'issue d'un examen de navigabilité selon son émetteur et la réglementation Partie-M ou Partie-ML qui régit la maintenance de l'aéronef. Il est associé au CDN et a une validité d'un an.
CMPA : Aéronef motorisé complexe
CRM : Compte-rendu matériel
CS-STAN : Spécifications de certification pour modifications et réparations standards (annexe IV à la Décision 2015/016/R)
CS-SC : Modifications standards.
CS-SR : Réparations standards.
DR : Dirigeant Responsable
MIP : Programme minimum d'inspection
M/F : **Partie-M sous partie F du règlement (UE) 1321/2014 modifié (relative aux organismes de maintenance d'aéronefs non-CMPA et non TAC)**
NCO : **Exploitation d'aéronef conforme à l'annexe Partie-NCO du règlement (UE) 965/2012 permettant l'exploitation d'aéronef non-CMPA en non commercial**
PEN : Personnel d'Examen de Navigabilité
RE : Responsable Entretien dans un organisme d'entretien agréé M/F
RN : Responsable de Navigabilité
RRO : Responsable de Revue d'Organisation
SPO : **Exploitation d'aéronef conforme à l'annexe Partie-SPO du règlement (UE) 965/2012 permet l'exploitation d'aéronef pour des activités spécialisées**
TAC : Transport Aérien Commercial nécessitant une licence d'exploitation octroyée en accord avec le règlement (CE) 1008/2008

4.2 Définitions

Activité commerciale : Toute exploitation d'un aéronef, contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, qui est à la disposition du public ou, lorsqu'elle n'est pas mise à la disposition du public, qui est exercée en vertu d'un contrat conclu entre un exploitant et un client, et dans le cadre duquel ce dernier n'exerce aucun contrôle sur l'exploitant.

Aéronef ELA1 : signifie European Light Aircraft (aéronef léger européen) et renvoie aux aéronefs habités suivants:

- i) un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 1200Kg, non classé comme aéronef motorisé complexe;
- ii) un planeur ou motoplaneur d'une MTOM n'excédant pas 1200Kg;
- iii) un ballon dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m³ pour les ballons à air chaud, 1 050 m³ pour les ballons à gaz et 300 m³ pour les ballons à gaz captifs
- iv) un dirigeable conçu pour un maximum de 4 occupants et dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m³ pour les dirigeables à air chaud et 1 000 m³ pour les dirigeables à gaz.

Aéronef ELA2 : signifie European Light Aircraft (aéronef léger européen) et renvoie aux aéronefs habités suivants:

- un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 2000Kg, non classé comme aéronef motorisé complexe;
- un planeur ou motoplaneur d'une MTOM inférieure ou égale à 2000Kg;
- i) un ballon;
- ii) un dirigeable à air chaud;
- iii) un dirigeable à gaz présentant toutes les caractéristiques suivantes:
 - poids statique de 3 % maximum,
 - poussée non dirigée (sauf inversion de poussée),
 - conception simple et classique de la structure, du système de commande et du système de ballonnets,
 - et
 - commandes non assistées;
- iv) un aéronef à voilure tournante très léger.».

Aéronef motorisé complexe : Désigne

- i) un avion:
 - ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5700Kg, ou
 - certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf, ou
 - certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
 - équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur, ou
- ii) un hélicoptère certifié:
 - pour une masse maximale au décollage supérieure à 3175Kg, ou
 - pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf, ou
 - pour une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou

iii) un aéronef à rotors basculants;

Aéronefs légers : Aéronef autre que motorisé complexe :

- avions d'une masse maximale au décollage égale ou inférieure à 2730Kg ;
- aéronefs à voilure tournante d'une masse maximale au décollage égale ou inférieure à 1200Kg, certifiés pour transporter 4 personnes au maximum ;
- autres aéronefs ELA2 / ELA1

Catégories d'aéronef ELA1 pouvant être inscrites dans le domaine d'activité :

- Avions ELA1 et motoplaneurs ELA1
- Planeurs ELA1
- Ballons ELA1
- Dirigeables ELA1.

FAC

Compte-rendu matériel (CRM) : Système de compte rendu de matériel conforme au M.A.306 et approuvé par l'autorité.

Examen de navigabilité : Etude complète et documentée des enregistrements et de l'état physique d'un aéronef conformément aux dispositions du M. A 710.

Référentiel : Ensemble constitué par le MGN et tous les documents propres au postulant approuvés ou acceptés par l'autorité au titre de l'agrément. Il inclut, entre autre, les Formulaires 4, les contrats-types de gestion de navigabilité passée entre un propriétaire et l'organisme, les programmes d'entretien de tous les types d'aéronefs du domaine d'activité de l'organisme.

Propriétaire : Le propriétaire de l'aéronef (tel qu'identifié sur le Certificat d'Immatriculation) ou bien le locataire de l'aéronef lorsque les responsabilités lui sont transférées, conformément au § M.A.201(b) ou ML.A.201(b).

Organisme sous-traitant : Entité externe exécutant des tâches spécifiées par un organisme donneur d'ordre agréé et sous couvert de l'agrément de celui-ci. La sous-traitance est l'opération par laquelle une société délègue à une autre une partie de son activité ou encore une partie d'un contrat obtenu par le donneur d'ordre. Le sous-traitant s'engage à exécuter un produit ou une tâche sur la base des instructions de l'entreprise donneuse d'ordre qui conserve la haute main sur le produit et ses caractéristiques.

Rappel : cette possibilité n'est pas possible pour un organisme qui ne dispose pas d'un système qualité comme traité dans ce guide.

Organisme contractant : Entité extérieure ayant son propre agrément et effectuant des tâches sous couvert de ce dernier pour le compte d'un autre organisme également agréé

5. GENERALITES

Le canevas type proposé en annexe s'appuie sur le guide de rédaction de l'appendice V de l'AMC M.A.704 et en conserve autant que possible la numérotation.

Un organisme peut choisir d'adopter pour son MGN un plan différent de celui proposé par le présent canevas. Il devra simplement dans ce cas justifier que tous les points requis sont couverts, par exemple au moyen d'un tableau de correspondance entre le plan adopté et les exigences réglementaires.

De même, l'organisme peut choisir d'adopter une organisation ou des procédures différentes de celles proposées, car le MGN doit être personnalisé pour l'adapter aux spécificités ou pratiques de l'organisme. Il faudra simplement justifier que l'organisation et les procédures retenues permettent bien de garantir une conformité aux exigences réglementaires de la Partie-M **et de la Partie-ML**.

Note :

Le canevas proposé couvre toutes les prérogatives que peut demander un organisme M/G. Lors de l'élaboration du MGN, il appartient au postulant de ne renseigner que les paragraphes correspondant aux prérogatives demandées.

Les autres paragraphes seront conservés et renseignés « non applicable » (N/A).

Le MGN doit couvrir les prérogatives demandées par l'organisme, sous réserve de satisfaction des exigences réglementaires applicable à chacune, ces prérogatives sont :

- Gérer le maintien de la navigabilité d'aéronefs utilisés en aviation générale compris dans son domaine d'agrément
- Effectuer des examens de navigabilité et émettre des CEN ou REN pour les types d'aéronefs compris dans son domaine d'agrément
- Proroger les CEN des aéronefs gérés, placés en environnement contrôlé et utilisés en aviation générale
- Recommander des personnels d'examen de navigabilité (1)
- Approuver **les programmes d'entretien et leurs modifications des aéronefs qu'il gère sous Partie-ML**
- **Approuver en approbation indirecte les programmes d'entretien et leurs modifications des aéronefs qu'il gère sous Partie-M (2)**
- Émettre une autorisation de vol pour les aéronefs compris dans son domaine d'agrément
- Approuver les modifications mineures de son référentiel (3)

(1) Cette prérogative ne peut être attribuée lors de l'instruction initiale et fait l'objet d'une modification majeure que l'organisme ne peut demander qu'au moins un an après son agrément.

(2) Cette prérogative ne peut être attribuée lors de l'instruction initiale et fait l'objet d'une modification majeure.

(3) Selon les conditions du §0.6.3.1 du MGN.

Lors de l'élaboration du MGN, il appartient au postulant de ne renseigner que les paragraphes du MGN correspondant aux prérogatives demandées, les autres paragraphes-seront conservés et renseignés « non applicable » (N/A).

Convention éditoriales du canevas :

Le texte en italique sur fond gris constitue des commentaires qui doivent être supprimés ou remplacés dans le MGN final.

Le texte en caractères droits sur fond blanc constitue des propositions de rédaction qui doivent être adaptées en fonction des spécificités de l'organisme.

6. FORMAT ET PRESENTATION DU MANUEL

Les organismes doivent transmettre à OSAC un manuel sous format électronique.

Cette directive s'applique à tous les éléments constituant le manuel de spécifications, y compris les documents référencés et associés, séparés du document basique.

Format :

Chaque page du manuel comporte un cartouche reprenant les informations suivantes :

- le nom de l'organisme (nom officiel inscrit sur le certificat et non le nom commercial)
- la désignation du document "Manuel de spécifications de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité»
- le numéro de page
- l'indice de révision du manuel et sa date

En cas de modification du manuel, les évolutions du texte sont identifiées par un trait vertical dans la marge.

Gestion des évolutions :

L'organisme peut gérer les évolutions du manuel au moyen d'un indice de révision unique pour toutes les pages du manuel.

Si toutefois l'organisme fait le choix d'un système de double indice édition/amendement (exemple de l'annexe1), les principes suivants s'appliquent :

- une édition concerne toutes les pages du manuel
- un amendement ne concerne que les pages affectées par l'amendement
- chaque page précise le numéro d'édition et d'amendement de la page
- le manuel contient une liste des pages en vigueur (pour chaque page, l'indice d'amendement applicable est précisé)

Dans tous les cas, le manuel comporte une page d'historique des évolutions, identifiant pour chaque évolution (révision, ou édition/amendement) :

- l'indice de révision, ou édition/amendement
- sa classification (mineur/majeur)
- sa date
- l'objet de l'évolution
- les pages impactées (si choix de la 2ème solution)
- les données relatives à son approbation (date d'approbation, référence à l'approbation autorité ou en cas d'approbation indirecte, approbation interne (nom et signature))

Dans tous les cas, à chaque évolution du document, une version électronique complète et consolidée est transmise à OSAC.

Corps du MGN :

Il est recommandé que le MGN suive les règles énoncées dans le présent Guide.

Il est possible de présenter des procédures détaillées associées dans un document séparé du MGN basique. Dans ce cas, le MGN basique doit décrire les éléments clefs associés à chaque procédure détaillée, à savoir :

- l'objet de la procédure
- la référence de la procédure détaillée associée
- les conditions d'application de la procédure
- les principales exigences à respecter
- le responsable associé à la procédure
- les principales tâches à réaliser et principaux moyens utilisés.

L'organisme doit alors fournir séparément un index à jour de son référentiel identifiant précisément les références des documents qui composent ce référentiel.

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

ANNEXE :1 MANUEL DES SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DE NAVIGABILITE

MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE (MGN)

[Nom de l'organisme]
(pour une société c'est le nom inscrit sur le Kbis, pour une association c'est le nom inscrit sur le récépissé de déclaration)

Adresse :

Tel. :

Fax :

E-mail :

Numéro d'agrément Partie M sous-partie G :	FR.MG.xxx <i>[ce numéro est affecté lors de la délivrance de l'agrément]</i>
--	---

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

TABLE DES MATIERES

Page de garde	Page x
Table des matières	Page x
Liste des pages en vigueur	Page x
Historique des amendements	Page x
Liste de diffusion	Page x
Abréviations/Définitions	Page x
Partie 0 – Organisation générale	Page x
0.1 Engagement du Dirigeant Responsable	Page x
0.2 Informations générales	Page x
0.2.1 Brève description de l'organisme.....	Page x
0.2.2 Relations avec d'autres organisations.....	Page x
0.2.3 Domaine d'activité	Page x
0.2.3.1 Aéronefs gérés.....	Page x
0.3 Personnel.....	Page x
0.3.1 Dirigeant Responsable.....	Page x
0.3.2 Responsable Navigabilité.....	Page x
0.3.3 Responsable du système de revue d'organisation.....	Page x
0.3.4 Ressources humaines et politique de formation.....	Page x
0.3.4.1 Ressources humaines.....	Page x
0.3.4.2 Politique de formation.....	Page x
0.4 Organigrammes.....	Page x
0.4.1 Organigramme général.....	Page x
0.4.2 Organigramme de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité.....	Page x
0.5 Procédure de notification à l'Autorité et approbation des évolutions de l'organisme...	Page x
0.5.1 Classement des évolutions.....	Page x
0.5.2 Traitement des évolutions majeures.....	Page x
0.5.3 Traitement des évolutions mineures.....	Page x
0.5.3.1 Evolutions mineures qui ne nécessitent pas un amendement du MGN.....	Page x
0.5.3.2 Evolutions mineures qui nécessitent un amendement du MGN.....	Page x
0.6 Procédure d'amendement du MGN.....	Page x
0.6.1 Gestion des évolutions.....	Page x
0.6.2 Validation.....	Page x
0.6.3 Approbation	Page x
0.6.3.1 Approbation indirecte des révisions mineures du MGN.....	Page x
FAC 0.6.3.1.1 Approbation indirecte des évolutions mineures du domaine d'activité ELA1.....	Page x
0.6.3.1.2 Révisions du domaine d'activité groupe 3 (M.A.704(c))	Page x
0.6.3.1.3 Autres approbations indirectes.....	Page X
0.6.3.2 Approbation par l'Autorité.....	Page x
0.6.4 Diffusion.....	Page x
0.6.5 Archivage.....	Page x

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Partie 1 – Procédures de gestion du maintien de la navigabilité.....	Page X
1.1 Contrat de gestion et interfaces avec l'exploitation.....	Page X
1.1.1 Aéronefs dont l'OG n'est pas le propriétaire.....	Page X
1.1.1.1 Généralités.....	Page X
1.1.1.2 Responsabilités.....	Page X
1.1.1.3 Contenu.....	Page X
1.1.2 Aéronefs dont l'OG est le propriétaire.....	Page X
1.2 Programme d'entretien.....	Page X
1.2.1 Généralités.....	Page X
1.2.1.1 Elaboration d'un programme d'entretien pour un propriétaire géant lui-même la navigabilité de son aéronef en Partie-M.....	Page X
1.2.2 Contenu.....	Page X
1.2.2.1 Pour un aéronef entretenu selon les exigences de la Partie-M.....	Page X
1.2.2.2 Pour un aéronef entretenu selon les exigences de la Partie-ML.....	Page X
1.2.3 Elaboration.....	Page X
1.2.3.1 Sources.....	Page X
1.2.3.2 Responsabilités.....	Page X
1.2.3.3 Revues et amendements.....	Page X
1.2.3.3.1 Revue d'un PE.....	Page X
1.2.4 Approbation.....	Page X
1.2.4.1 Approbation par l'autorité pour les PE des aéronefs sous Partie-M.....	Page X
1.2.4.2 Approbation indirecte pour les aéronefs sous Partie-M.....	Page X
1.2.4.3 Approbation par l'organisme des PE pour les aéronefs sous Partie-ML.....	Page X
1.2.4.4 Tolérances et autorisations exceptionnelles.....	Page X
1.2.4.4.1 Pour les aéronefs sous Partie-M.....	Page X
1.2.4.4.2 Pour les aéronefs sous Partie-ML.....	Page X
1.3 Planification et enregistrement des travaux.....	Page X
1.3.1 Planification de l'entretien.....	Page X
1.3.1.1 Recueil des heures et cycles de vol.....	Page X
1.3.1.2 Outils de suivi technique.....	Page X
1.3.1.3 Information du propriétaire/exploitant.....	Page X
1.3.2 Enregistrements.....	Page X
1.3.2.1 Liste des enregistrements.....	Page X
1.3.2.2 Saisie dans les enregistrements.....	Page X
1.3.3 Conservations des enregistrements.....	Page X
1.3.4 Transfert des enregistrements.....	Page X
1.4 Exécution et contrôle des consignes de navigabilité.....	Page X
1.4.1 Accès aux consignes de navigabilité.....	Page X
1.4.2 Processus de décision relatif aux consignes de navigabilité.....	Page X
1.4.3 Contrôle de l'application des consignes de navigabilité.....	Page X
1.5 Analyse de l'efficacité du programme d'entretien.....	Page X
1.6 Politique de mise en œuvre des modifications optionnelles.....	Page X
1.7 Traitement des modifications et réparations.....	Page X
1.8 Notification et gestion des défauts.....	Page X
1.8.1 Analyse.....	Page X
1.8.2 Liaison avec les constructeurs et les autorités.....	Page X
1.8.3 Report de la rectification d'un défaut.....	Page X
1.8.3.1 Politique générale.....	Page X
1.8.3.2 Critères de report pour un aéronef répondant aux exigences de la Partie-M.....	Page X
1.8.3.3 Critères de report pour un aéronef répondant aux exigences de la Partie-ML.....	Page X
1.9 Activités d'ingénierie.....	Page X
1.10 Programme de fiabilité.....	Page X
1.11 Visite pré vol.....	Page X
1.12 Pesée des aéronefs.....	Page X
1.13 Vols de contrôle.....	Page X

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Partie 2 – Système de revues d'organisation.....	Page X
2.1 But.....	Page X
2.2 Programmation des revues d'organisation.....	Page X
2.3 Réalisation d'une revue d'organisation.....	Page X
2.4 Traitement des anomalies et suivi des actions correctives.....	Page X
2.4.1 Plan d'actions correctives.....	Page X
2.4.2 Enregistrement et suivi.....	Page X
2.4.3 Clôture des anomalies.....	Page X
2.5 Compte rendu au Dirigeant Responsable.....	Page X
Partie 3 – Gestion de la maintenance.....	Page X
3.1 Généralités.....	Page X
3.2 Procédure de validation des organismes de maintenance.....	Page X
3.2.1 Contraintes réglementaires.....	Page X
3.2.2 Processus de sélection.....	Page x
3.3 Interfaces avec les organismes de maintenance.....	Page x
3.3.1 Lancement.....	Page x
3.3.2 Travaux différés.....	Page x
3.3.3 Contrat de maintenance.....	Page x
3.4 Audits d'aéronefs.....	Page x
Partie 4 – Certificat d'examen de navigabilité.....	Page x
4.1 Prorogation / Renouvellement du CEN des aéronefs gérés par l'OG.....	Page x
4.2 Prorogation des CEN par l'OG.....	Page x
4.3 Examen de navigabilité externe.....	Page x
4.4 Examen de navigabilité par L'OG.....	Page x
4.4.1 Personnel d'examen de navigabilité.....	Page x
4.4.2 Examen des enregistrements de l'aéronef.....	Page x
4.4.3 Examen physique de l'aéronef.....	Page x
4.4.4 Procédures complémentaires en cas d'importation d'un aéronef.....	Page x
4.4.5 Emission des recommandations et des CEN.....	Page x
4.4.6 Enregistrements et archivage.....	Page x
4.5 Procédure de délivrance de laissez-passer.....	Page x
4.5.1 Conformité aux conditions de vols.....	Page x
4.5.2 Délivrance et validité d'un laissez-passer.....	Page x
4.5.2.1 Délivrance.....	Page x
4.5.2.2 Maintien de la validité.....	Page x
4.5.2.3 Révocation.....	Page x
4.5.3 Personnes autorisées a délivrer un laissez-passer.....	Page x
4.5.4 Interface avec l'autorité locale pour le vol.....	Page x
4.5.5 Responsabilités, conservation et accessibilité des enregistrements des laissez-passer.....	Page x

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Partie 5 – Annexes	Page x
5.1 Modèles de documents (modèle de liste des aéronefs gérés, CEN 15b et 15c, liste ELA1 du domaine d'activité, revue d'organisation, etc.....)	Page x
5.2 Liste des personnels d'examen de navigabilité.....	Page x
5.3 Liste des sous traitants : non applicable dans ce guide.....	Page x
5.4 Liste des organismes de maintenance sous contrat.....	Page x
5.5 Copie des contrats de sous-traitants : non applicable dans ce guide.....	Page x
Formulaire de Prorogation	Page x

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

HISTORIQUE DES AMENDEMENTS

Cette section contient l'historique des amendements depuis la dernière (ré-)édition du MGN.

A chaque évolution du MGN (Amendement ou ré-édition), l'ensemble des pages à insérer, y compris la page décrivant l'évolution, sont diffusées aux destinataires identifiés dans la liste de diffusion.

Chaque destinataire doit retirer du manuel les pages « à supprimer » et insérer les pages « à insérer ».

Voir au §0.6.1. Les principes d'utilisation de la section « Historique des amendements ».

Les pages suivantes proposent un format pour les pages d'amendement et des exemples :

- page AMDT-2 : édition originale du MGN
- page AMDT-3 : amendement 1 majeur approuvé par OSAC
- page AMDT-4 : amendement 1 mineur approuvé en interne par l'OG (approbation indirecte)

Note : Si l'organisme choisit de gérer les évolutions du manuel au moyen d'un indice de révision unique pour toutes les pages du manuel, se reporter au §6 « FORMAT ET PRESENTATION DU MANUEL ».

Edition N° :	Amendement N° :	Date :
1	-	JJ/MM/AA

Classification de l'évolution :	Majeur <input checked="" type="checkbox"/>	Mineur <input type="checkbox"/>
--	---	--

Pages à supprimer	Pages à insérer	Description succincte des évolutions
	Toutes	Création du MGN

Le tableau ci-dessous est destiné à l'approbation par OSAC.

	Référence de l'approbation	Date
Approbation par l'Autorité :	<i>Reporter ici la référence de la lettre d'approbation OSAC</i>	JJ/MM/AA

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Exemple d'amendement majeur :

Edition N° :	Amendement N° :	Date :
1	1	JJ/MM/AA

Classification de l'évolution :	Majeur <input checked="" type="checkbox"/>	Mineur <input type="checkbox"/>
--	---	--

Pages à supprimer	Pages à insérer	Description succincte des évolutions
PV	PV	<i>Dans la liste des pages en vigueur de cet amendement 1 fictif, les pages PV, AMDT-3, 3, 5, 14 et 24 devraient apparaître à l'amendement 1. Le reste des pages serait inchangé.</i>
	AMDT-3	Introduction de l'amendement 1 <i>Note : la page AMDT-2, consacrée à l'édition originale, serait conservée.</i>
3, 5, 14	3, 5, 14	Modifications éditoriales, clarifications
24	24	Ajout d'un personnel d'examen de navigabilité

Le tableau ci-dessous est destiné à l'approbation par OSAC.

	Référence de l'approbation	Date
Approbation par l'Autorité :	<i>Reporter ici la référence de la lettre d'approbation OSAC</i>	JJ/MM/AA

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Exemple d'amendement mineur:

Edition N° :	Amendement N° :	Date :
1	2	JJ/MM/AA

Classification de l'évolution :	Majeur <input type="checkbox"/>	Mineur <input checked="" type="checkbox"/>
--	--	---

Pages à supprimer	Pages à insérer	Description succincte des évolutions
PV	PV	Dans la liste des pages en vigueur de cet amendement 1 fictif, les pages PV, AMDT-4, 6, 14, 20, 22, 23 et 35 devraient apparaître à l'amendement 2. Le reste des pages serait inchangé.
	AMDT-4	Introduction de l'amendement 2 Note : les pages AMDT-2 et AMDT-3 sont conservées (jusqu'à l'édition 2).
6, 23	6, 23	Modifications éditoriales, clarifications
14, 20, 22, 35	14, 20, 22, 35	Ajout des modalités d'interface avec le LBA, en vue de gérer la navigabilité d'aéronefs immatriculés en Allemagne

Le tableau ci-dessous est destiné à l'approbation par OSAC.

	Référence de l'approbation	Date
Approbation par l'Autorité :	Reporter ici la référence de la lettre d'approbation OSAC	JJ/MM/AA

Si l'organisme détient la prérogative d'approbation indirecte (voir §0.6.3 du MGN), rajouter le tableau ci-dessous. Il devra alors être renseigné, au lieu du tableau ci-dessus, en cas d'amendement mineur approuvé par l'organisme. En cas d'évolution majeure (y compris l'édition initiale du MGN) le laisser vierge.

	Nom	Fonction	Signature	Date
Approbation Indirecte :				JJ/MM/AA

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

LISTE DE DIFFUSION

Le MGN doit inclure une liste de diffusion afin de garantir une diffusion appropriée du manuel et pour démontrer à l'Autorité que tous les personnels impliqués dans le maintien de la navigabilité ont accès à l'information nécessaire. Cela ne signifie pas que tout le personnel doit être destinataire du manuel mais un nombre suffisant de manuels doit être distribué à l'intérieur de l'organisme afin que le personnel concerné y ait un accès aisé et rapide.

Le manuel doit aussi être diffusé à l'autorité compétente.

Nom, titre et organisation	Adresse
DR	
<i>Le cas échéant, autre(s) exemplaire(s) interne(s)</i>	
<i>Le cas échéant : organismes de maintenance sous contrat etc.</i>	
OSAC local	

ABREVIATIONS / DEFINITIONS

Abréviations :

AD/CN :	Airworthiness Directive/Consigne de Navigabilité
ATO :	Approved Training Organisation /Organisme de formation approuvé
CAO :	Combined Airworthiness Organisation/ Organisme combiné de maintien de navigabilité
CAMO :	Continuing Airworthiness Management Organisation
CEN 15a :	Certificat d'examen de navigabilité prorogable, délivré par l'autorité compétente pour les aéronefs sous Partie-M.
CEN 15b :	Certificat d'examen de navigabilité prorogable, délivré par un organisme de gestion de maintien de navigabilité pour les aéronefs sous Partie-M.
CEN 15c :	Certificat d'examen de navigabilité prorogable, délivré par l'autorité compétente ou un organisme de gestion de maintien de navigabilité ou un organisme de maintenance ou un PEN indépendant pour les aéronefs sous Partie-ML.
CMPA :	Aéronef motorisé complexe.
CRM :	Compte Rendu Matériel
CS-STAN :	Spécifications de certification pour modifications et réparations standards (annexe IV à la Décision 2015/016/R)
CS-SC :	Modifications standards, sous partie B du CS-STAN.
CS-SR :	Réparations standards, sous partie C du CS-STAN.
DAH :	Design Approval Holder / détenteur de la définition approuvée désigne le détenteur du certificat de type (TCH), du certificat de type restreint, du certificat de type supplémentaire (STC), de l'ETSO ou de toute modification/réparation installées sur un aéronef.
DTO :	Declared Training Organisation / Organisme de formation déclaré
DR :	Dirigeant Responsable
ICA :	Instructions for Continued Airworthiness ou instructions pour le maintien de la navigabilité.
MGN :	Manuel de spécifications de l'organisme de Gestion du maintien de la Navigabilité
MIP :	Programme minimum d'inspection
NCO :	Exploitation d'aéronef conforme à l'annexe Partie-NCO du règlement (UE) 965/2012 permettant l'exploitation d'aéronef non-CMPA en non commercial
OG :	Organisme de Gestion du maintien de la navigabilité
Organisme G+ :	Organisme de gestion du maintien de la navigabilité qui détient la prérogative d'examen de navigabilité prévu au M.A.711(b).
Partie 145 :	Partie 145 (annexe II) du règlement (UE) 1321/2014 modifié (organisme de maintenance d'aéronefs)
Partie M/F :	Partie M sous partie F du règlement (UE) 1321/2014 modifié (relative aux organismes de maintenance d'aéronefs non-CMPA et non TAC)

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

- Partie-21F :** Partie 21 sous partie F du règlement (UE) 748/2012 modifié (organisme de production sans agrément de production)
- Partie-21G :** Partie 21 sous partie G du règlement (UE) 748/2012 modifié (organisme de production)
- PEN :** Personnel d'Examen de Navigabilité.
- REN :** Recommandation d'Examen de Navigabilité
- RN :** Responsable de Navigabilité
- RRO :** Responsable de Revue d'Organisation
- SPO :** Exploitation d'aéronef conforme à l'annexe Partie-SPO du règlement (UE) 965/2012 permet l'exploitation d'aéronef pour des activités spécialisées
- TCH:** Type Certificate Holder - Détenteur du certificat de type d'un aéronef

Définitions :

Activité commerciale : Toute exploitation d'un aéronef, contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, qui est à la disposition du public ou, lorsqu'elle n'est pas mise à la disposition du public, qui est exercée en vertu d'un contrat conclu entre un exploitant et un client, et dans le cadre duquel ce dernier n'exerce aucun contrôle sur l'exploitant.

Aéronef ELA1 : signifie European Light Aircraft (aéronef léger européen) et renvoie aux aéronefs habités suivants:

- i) un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 1200Kg, non classé comme aéronef motorisé complexe;
- ii) un planeur ou motoplaneur d'une MTOM n'excédant pas 1200Kg;
- iii) un ballon dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m³ pour les ballons à air chaud, 1 050 m³ pour les ballons à gaz et 300 m³ pour les ballons à gaz captifs;
- iv) un dirigeable conçu pour un maximum de 4 occupants et dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m³ pour les dirigeables à air chaud et 1 000 m³ pour les dirigeables à gaz;

Aéronef ELA2 : signifie European Light Aircraft (aéronef léger européen) et renvoie aux aéronefs habités suivants:

- i) un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 2000Kg, non classé comme aéronef motorisé complexe;
- ii) un planeur ou motoplaneur d'une MTOM inférieure ou égale à 2000Kg;
- iii) un ballon;
- iv) un dirigeable à air chaud;
- v) un dirigeable à gaz présentant toutes les caractéristiques suivantes:
 - poids statique de 3 % maximum,
 - poussée non dirigée (sauf inversion de poussée),
 - conception simple et classique de la structure, du système de commande et du système de ballonnets,
 - et
 - commandes non assistées;
- vi) un aéronef à voilure tournante très léger.»

Aéronef motorisé complexe : Désigne

- i) un avion:
 - ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5700Kg, ou
 - certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf, ou
 - certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
 - équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur, ou
- ii) un hélicoptère certifié:
 - pour une masse maximale au décollage supérieure à 3175Kg, ou
 - pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf, ou

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

- pour une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
- iii) un aéronef à rotors basculants;

Aéronefs légers : Aéronef autre que motorisé complexe:

- avions d'une masse maximale au décollage égale ou inférieure à 2730Kg ;
- aéronefs à voilure tournante d'une masse maximale au décollage égale ou inférieure à 1200Kg, certifiés pour transporter 4 personnes au maximum ;
- autres aéronefs ELA2/ELA1

Catégories d'aéronef ELA1 pouvant être inscrites dans le domaine d'agrément et le domaine d'activité :

- Avions ELA1 et motoplaneurs ELA1
- Planeurs ELA1
- Ballons ELA1
- Dirigeables ELA1.

FAC

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Domaine d'activité: Correspond au domaine décrit dans le MGN au §0.2. L'organisme est agréé pour l'ensemble des modèles d'aéronefs et des prérogatives listés dans ce domaine. Une modification de ce domaine est classée majeure, sauf dans les cas couverts par la procédure d'approbation indirecte du domaine d'une catégorie ELA1 lorsque l'organisme détient ce privilège.

Domaine d'agrément: Correspond au domaine décrit sur le certificat d'agrément de l'organisme. Le domaine d'agrément présenté est plus large que le domaine d'activité pour lequel l'organisme est agréé. Il est précisé sous le tableau que le domaine agréé est celui décrit dans le MGN (le domaine d'activité donc)

Propriétaire : désigne le propriétaire de l'aéronef (tel qu'identifié sur le Certificat d'Immatriculation) ou bien le locataire de l'aéronef lorsque les responsabilités lui sont transférées, conformément au § M.A.201(b) ou ML.A.201(b)

Référentiel : Ensemble constitué par le MGN et tous les documents propres au postulant approuvés ou acceptés par l'autorité au titre de l'agrément. Il inclut, entre autre, les Formulaires 4, les contrats-types de gestion de navigabilité passés entre un propriétaire et l'organisme, les programmes d'entretien de tous les types d'aéronefs du domaine d'activité de l'organisme.

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Partie 0 – ORGANISATION GENERALE

0.1 – ENGAGEMENT DU DIRIGEANT RESPONSABLE

Réf. : M.A.704(a)(1), AMC M.A.704 §8, §9 et §10

L'engagement du DR doit aborder les aspects couverts dans la proposition de rédaction ci-dessous, qui peut être utilisée telle quelle. Une modification du texte ne doit pas en altérer le sens.

Ce manuel décrit l'organisation et les procédures sur la base desquelles *[nom de l'organisme]* est agréé selon la sous-partie G de la Partie-M.

Ces procédures sont approuvées par le signataire et doivent être respectées afin de garantir que toutes les activités (dont la maintenance) nécessaires au maintien de la navigabilité des aéronefs dont *[nom de l'organisme]* assure la gestion, sont réalisées à temps et selon un standard approuvé.

Il est accepté que ces procédures ne prévalent pas sur des règlements nouveaux ou amendés lorsque ces derniers sont en conflit avec ces procédures.

Si ce manuel ne permet plus de répondre aux exigences de la Partie-M **et/ou de la Partie-ML** en raison d'une évolution réglementaire, d'un changement de l'organisme ou de ses activités, ou pour toute autre raison, un amendement du manuel sera préparé et soumis au processus d'approbation.

Il est entendu qu'OSAC se réserve le droit de suspendre, amender ou révoquer l'agrément Partie M sous-partie G si :

- elle a établi que les procédures n'étaient pas respectées ou les exigences réglementaires applicables non satisfaites ;
- l'Autorité n'a pas accès à l'Organisme pour exercer sa surveillance.

Fait à

Le

Signature : *signature, nom et prénom et titre du Dirigeant Responsable*

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

0.2 – INFORMATIONS GENERALES

0.2.1 – BREVE DESCRIPTION DE L'ORGANISME

Réf. : M.A.704(a)(6) et 705, AMC M.A.705

Préciser ici :

- le nom légal de l'OG (nom officiel inscrit au Kbis, sur la Dgac Form 2-12-50-51-60 et le certificat Partie M/G, et non pas le « nom commercial »)
- le statut juridique (personne physique, entreprise individuelle, eurl, sarl, gérance, association 1901...)
- l'adresse du siège social et, le cas échéant, des autres sites impliqués dans la gestion du maintien de la navigabilité

Faire référence aux organigrammes présentés au § 0.4.

Indiquer aussi les autres agréments ou autorisations éventuellement détenus par l'OG (Partie 145, Partie M/F, **Partie 147**, Partie 21/F ou 21/G, DOA, procédures alternatives au DOA, **exploitation Partie-SPO, Partie-NCO...**)

Décrire les moyens matériels de l'OG pour les activités de gestion du maintien de la navigabilité :

- installations utilisées pour les activités de gestion du maintien de la navigabilité : bureaux, salles d'archive, bibliothèque etc. (fournir un plan dans ce § ou en annexe)
- moyens informatiques
- moyens de communication

0.2.2 – RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS

Si l'OG fait partie d'un groupe, préciser la position de l'OG au sein de ce groupe, et indiquer les éventuelles relations, intéressant le maintien de la navigabilité, avec les autres membres du groupe. En particulier, indiquer les agréments ou autorisations éventuellement détenus par les autres membres du groupe (Partie 145, Partie M/F, Partie 21/F ou 21/G, DOA, procédures alternatives au DOA...).

Sinon, indiquer : « Non applicable »

0.2.3 – DOMAINE D'ACTIVITE

Réf : M.A.704(a)(2). Préciser le domaine d'activité en listant les types d'aéronefs pour lesquels l'OG est agréé selon la liste des produits certifiés de l'EASA, en précisant les modèles, les moteurs, les programmes d'entretiens associés.

Pour les aéronefs ELA1 l'organisme peut indiquer des catégories ELA1 (voir Abréviations/Définitions):

Les catégories ELA1 possibles sont:

- Avions ELA1 et motoplans ELA1 et/ou
- Planeurs ELA1 et/ou
- Ballons ELA1 et/ou
- Dirigeables ELA1.

FAC

Le domaine d'activité d'une catégorie ELA1 doit au §0.2 MGN indiquer la liste des modèles d'aéronefs pour lesquels l'OG est agréé selon la liste des produits certifiés de l'EASA en précisant, les modèles, les moteurs et des programmes d'entretien associés, ou avec un renvoi à une liste ELA1 dans une annexe référencée au MGN reprenant ces informations. Cette règle s'applique également aux aéronefs du groupe 3 le cas échéant.

Si le manuel de maintenance couvre plusieurs modèles d'un même type et que l'organisme démontre sa capacité à assurer la gestion du maintien de la navigabilité de ces différents modèles, (programme d'entretien couvrant tous les modèles, compétences pour tous les modèles, données constructeur pour tous les modèles) ces modèles pourront être regroupés sous la mention « Série »

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Rappel : Toute modification du domaine d'agrément (Certificat) reste un amendement majeur soumis à l'approbation par l'autorité.

Préciser également, pour chaque type d'aéronef et/ou catégorie d'aéronef ELA1 et/ou aéronef du groupe 3:
 - si l'OG est habilité ou non pour réaliser des examens de navigabilité pour le type/catégorie d'aéronef considéré
 - les références du (des) programme(s) d'entretien gérés par l'OG (y compris le cas échéant le PE générique) : voir § 1.2 du MGN.

Note : Les ratings associés à un STC (mentionné dans la liste 66 en vigueur) sont mentionnés dans le domaine d'activité à l'aide de la mention « (STC) » - voir exemple « Technify » ci-dessous.

FAC

Détenteur du certificat de type	Type	Modèles	Référence du (des) programme(s) d'entretien approuvé(s) et/ou générique	Approbation pour réaliser des examens de navigabilité	Laissez-passer autorisés
CEAPR	DR400	Série DR 400 sauf Thielert	PEDR400 (PE Générique)	Oui	Non
SOCATA	TB	TB 20 (Lycoming) TB 9 (Lycoming)	PETB20 (Ed.1 Rev 0 du xx/xx /xxxx)* PETB9 (Ed.1 Rev 0 du xx/xx /xxxx)*	Non	Non
PIPER	PA 28 (Archer) PA 28 (Cadet)	PA 28 -181 (Lycoming) PA 28-161 (Lycoming)	PEPA28 181 (Ed.1 Rev 0 du xx/xx /xxxx)* PEPA28-161 (PE Générique)	Oui	Non
TECHNIFY MOTORS GmbH (STC)	Cessna 172/F172 (Technify)	172-F	PE172 (Ed1 Rev. 0 du xx/xx/xxxx)	Non	Non

Exemple de domaine d'activité associé aux catégories ELA1

Catégorie ELA1	Modèle d'aéronef	Référence du (des) programme(s) d'entretien approuvé(s) et/ou générique	Approbation pour réaliser des examens de navigabilité	Laissez-passer autorisés
<i>Exemple :</i>	<i>Exemple :</i>	<i>Exemple :</i>		
Avions ELA1 et moto planeurs ELA1	DR400 (Lycoming et Thielert)	PEDR400 (PE Générique)	Oui	Non
	SF 28 A (Tandem-Falke)	PE SF 28 A, Ed1 rev2 12/11/2015(*)		
	SF25 B	PE SF 25 B éd1 rev0 12/11/2015(*)		
OU Voir liste ELA1: annexe xx				
Ballons ELA1	Llopis Balloons Série MA tous modèles.	PE Montgolfière Llopis Balloons série MA édition 2 du 12/12/2015(*)	Oui	Non
	Ultramagic S.A Série H, série M, série N.	PE Montgolfière Ultramagic (PE Générique)	Oui	Non
	OU Voir liste ELA1: annexe xx			
Planeurs ELA1	Schempp-Hirth Discus-2a.	PE Discus 2a, Ed 1 10/08/2015(*)	Oui	Non
	OU Voir liste ELA1: annexe xx			

(*) et révisions ultérieures approuvées

FAC

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

0.2.3.1- Aéronefs gérés

L'OG tient à jour une liste des aéronefs gérés (via un contrat de gestion prévu en Annexe 5.1, sauf si l'OG est propriétaire de l'aéronef, voir §1.1 de ce MGN). Cette liste précise pour chaque aéronef l'immatriculation, le nom du propriétaire/exploitant, la référence du programme d'entretien approuvé, le(s) type(s) d'opération (court/moyen/long courrier, vol régulier/charter, régions/pays/continents survolés, etc) et le régime d'exploitation (TAC sous licence 1008/2008, TAC hors licence, commerciale spécialisée, etc.) de chaque aéronef géré par l'organisme.

Une copie de cette liste et de toutes ses évolutions est transmise à OSAC.

N'apparaissent dans cette liste que des aéronefs relevant de la réglementation AESA et immatriculés dans un Etat Membre (ou un Etat associé). Les autres aéronefs éventuellement gérés par l'organisme (aéronefs militaires, " Annexes 1 " du règlement (UE) 2018/1139, ou immatriculés dans un Etat tiers) le sont hors agrément Partie M/G.

0.3 – PERSONNEL

Note : pour le personnel chargé des examens de navigabilité, voir aussi la Partie 4 du MGN.

0.3.1 – DIRIGEANT RESPONSABLE

Réf. : M.A.706(a) et (b)

Nom et prénom : ...

Titre : *gérant, PDG, président etc.*

De par sa position dans l'organisation, le DR a la responsabilité globale du fonctionnement de l'OG.

A ce titre :

- il met en place les moyens financiers, humains et matériels nécessaires à la gestion du maintien de la navigabilité de tous les aéronefs sous contrat de gestion, en conformité avec la réglementation.
- il valide l'organisation générale de l'OG et nomme le personnel d'encadrement,
- il valide les demandes d'évolution majeure transmises à l'Autorité,
- il rend obligatoire l'application des procédures du MGN par le personnel de l'OG,
- Il s'assure de l'existence et du bon fonctionnement générale d'un programme de revue d'organisation, et il prend les actions suite au bilan et aux compte rendus des revues d'organisation,
- il s'assure que les redevances sont acquittées,
- il garantit à l'Autorité l'accès à l'OG.

0.3.2 –RESPONSABLE NAVIGABILITE

Réf. : M.A.706(c) AMC : M.A.706

Pour l'aviation générale, « Responsable navigabilité » a été préféré à « Responsable Désigné Entretien » qui est d'usage courant dans les sociétés de transport aérien commercial mais qui introduit un risque de confusion avec la fonction de Responsable Entretien prévue par la Partie 145 ou la Partie M/F.)

L'OG peut aussi choisir de répartir les responsabilités associées à la fonction de RN entre plusieurs responsables comme un Responsable du système de revues d'organisation, un Responsable planification, un Responsable bureau technique, etc. Dans ce cas décrire les responsabilités respectives des différents responsables.

Même si le DR et le RN sont la même personne, il est souhaitable de distinguer les responsabilités respectives associées à chaque fonction, et donc de respecter le découpage proposé pour ce MGN.

Pour les qualifications et expérience requise voir l'AMC M.A.706.

Nom et prénom : ...

Titre : *Responsable Navigabilité, Responsable Entretien, Directeur Technique, Responsable technique etc.*

Suppléance du RN :

	G - 42 - 23	Indice I	20 février 2020	Page : 28
---	--------------------	-----------------	------------------------	------------------

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Si l'organisme identifie un suppléant (le suppléant doit répondre aux exigences de l'AMC MA 706) :

Suppléant :

Nom et prénom : ...

Si l'OG n'a pas la possibilité de nommer un suppléant au RN, ajouter :

En cas d'absence du RN, les tâches relatives à sa fonction seront effectuées par « Nom/Prénom » sous la responsabilité du RN. En cas d'absence prolongée du RN, l'organisme soumettra à OSAC pour accord, les dispositions prises afin d'assurer les tâches et responsabilités liées à sa fonction, dans l'attente de son retour.

Le RN a la responsabilité de s'assurer que l'OG est à tout moment conforme aux règlements applicables et respecte les procédures du MGN. A ce titre :

- il définit l'organisation et les procédures de fonctionnement nécessaires au respect des règlements
- il s'assure que ces procédures sont correctement décrites dans le MGN, et si nécessaire prépare ou fait préparer des amendements du MGN
- il valide les contrats de gestion avec les propriétaires des aéronefs
- il valide les contrats d'entretien avec les organismes de maintenance *(si l'OG entend conclure de tels contrats : voir §3.3.3)*

Le RN rend compte au DR.

0.3.3 – RESPONSABLE DU SYSTEME DE REVUE D'ORGANISATION

Réf. : M.A.712(f)

Nom et prénom :

Par défaut, c'est le DR de l'organisme qui est responsable du programme de revue à moins qu'il ne délègue cette responsabilité à une autre personne qui doit alors être désignée au paragraphe 0.3.3 et sera approuvée directement par l'Autorité. Cette personne devra avoir une bonne connaissance de la réglementation applicable et des procédures du MGN. Elle devra également maîtriser les techniques d'audit acquises soit par des formations spécialisées ou par l'expérience acquise en tant qu'auditeur ou personne ayant participé aux audits réalisés par l'autorité.

Le RRO a la responsabilité du bon fonctionnement du système de revue d'organisation. A ce titre :

- il définit le programme annuel de revue d'organisation,
- il réalise les revues d'organisation avec l'aide éventuelle d'un auditeur,
- il rend compte au dirigeant responsable du bilan des revues d'organisation.

0.3.4 – RESSOURCES HUMAINES ET POLITIQUE DE FORMATION

0.3.4.1. – Ressources humaines

En date du ..., ... personnes participent à la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs sous contrat de gestion.

Réf. : M.A.706(f) AMC : M.A.706(f)

Détailler le taux d'emploi (temps complet ou % de temps partiel) de chaque agent intervenant dans le cadre de l'agrément Part M/G en précisant, s'il y a plus d'une personne (hors DR), les fonctions exercées. Pour cela, le tableau suivant est suggéré :

	Temps-plein	Temps partiel
Système qualité	AA	aa
Tâches de gestion du maintien de la navigabilité	BB	bb
Détails concernant le personnel de management	BB1	bb1
	BB2	bb2

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Autre	CC	cc
Total équivalent temps plein*	XXXX	

**Doit figurer ici le nombre total d'employés (en équivalent temps plein) affectés aux activités de gestion du maintien de la navigabilité. « En équivalent temps plein » signifie que par exemple, deux personnels employés à temps partiel à hauteur de 50% seront considérés comme 1 équivalent temps plein pour le calcul du total.*

Conformément à l'AMC M.A.706, pour permettre d'assurer l'adéquation du nombre de personnel et leur qualification avec les activités de l'organisme, en parallèle de la description des effectifs, l'organisme doit réaliser une analyse des tâches à effectuer et de décrire la manière dont il prévoit de diviser ou combiner ces tâches pour ainsi établir le nombre de personnels nécessaires pour les effectuer ainsi que leur qualification.

En cas de modification importante sur des aspects impactant le nombre de personnels nécessaires à la réalisation des tâches et leur qualification, cette analyse doit être mise à jour.

Cette analyse devrait, entre autres, prendre en compte :

- Le type d'exploitation.
- Le nombre total d'aéronefs.
- Le nombre de type aéronefs.
- La complexité des aéronefs.
- La taille et la complexité de l'organisme.
- L'âge de la flotte (aéronefs qui demandent beaucoup d'entretien, aéronefs sujets à un grand nombre d'AD, etc.).
- Le nombre de renouvellements/prorogations de CEN envisagé sur une période donnée (si applicable).
- Le schéma de maintenance (Part-145/Part-M/F/Part-CAO en interne ou nombreux contrats de maintenance).
- Activités effectuées comme sous-traitant pour le compte d'un autre organisme.
- Etc.

Il en va de même dans le cas où l'organisme est lui-même sous-traitant **non agréé** pour le compte d'un autre organisme.

Note : Conformément à l'article M.A.712(f) Dans le cas où il n'existe pas de système qualité, l'organisme ne doit pas sous-traiter à d'autres parties les tâches de gestion du maintien de la navigabilité.

0.3.4.2. – Politique de formation

Formation initiale

Pour chaque nouvel employé ou en cas d'attribution de nouvelles responsabilités, une formation appropriée est dispensée.

[Indiquer ici le titre du responsable] évalue le besoin de formation, en fonction des connaissances, des qualifications et de l'expérience préalable de la personne, et désigne le formateur approprié au sein de l'OG. Il peut aussi choisir de faire appel à un organisme extérieur (selon le cas : autorité, constructeur, organismes de maintenance etc.).

La formation porte en particulier sur :

- la réglementation
- les procédures de l'OG, y compris les outils bureautiques ou informatiques utilisés par l'OG pour la gestion du maintien de la navigabilité
- les types d'aéronefs dans le domaine d'agrément de l'OG
- la documentation technique utilisée pour la gestion du maintien de navigabilité

Elle peut inclure une phase d'expérience pratique, sous supervision.

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Evaluation des compétences

Pour chaque nouvel employé ou en cas d'attribution de nouvelles responsabilités, l'OG s'assure de l'aptitude de la personne avant de l'autoriser à travailler sans une supervision directe et constante.

Les méthodes d'évaluation possibles sont :

- un examen oral, **et/ou écrit** pour l'évaluation des connaissances du règlement et des procédures de l'OG liées à la fonction considérée.
- une évaluation « en situation » dans le cadre d'un travail sous supervision, pour l'évaluation des compétences techniques et du respect des procédures de travail ;

[Indiquer ici le titre du responsable] désigne le ou les évaluateurs.

Formation continue

Afin de maintenir son aptitude, le personnel participant à la gestion du maintien de la navigabilité reçoit une formation continue relative aux évolutions :

- de la réglementation
- des procédures de l'organisme
- techniques (nouveaux types ou nouvelles variantes de matériels, évolution des manuels de maintenance, nouveaux BS/AD/CN etc.)

[Indiquer ici le titre du responsable] définit le plan de formation continue. Il désigne le formateur approprié au sein de l'OG ou peut aussi choisir de faire appel à un organisme extérieur (selon le cas : autorité, constructeur, organismes de maintenance etc.).

Enregistrement

Pour chaque personne participant à la gestion du maintien de la navigabilité, l'OG tient à jour un dossier contenant :

- les informations démontrant son aptitude (CV, copie des diplômes, des attestations de stages, etc.)
- les formations reçues.

Toutefois :

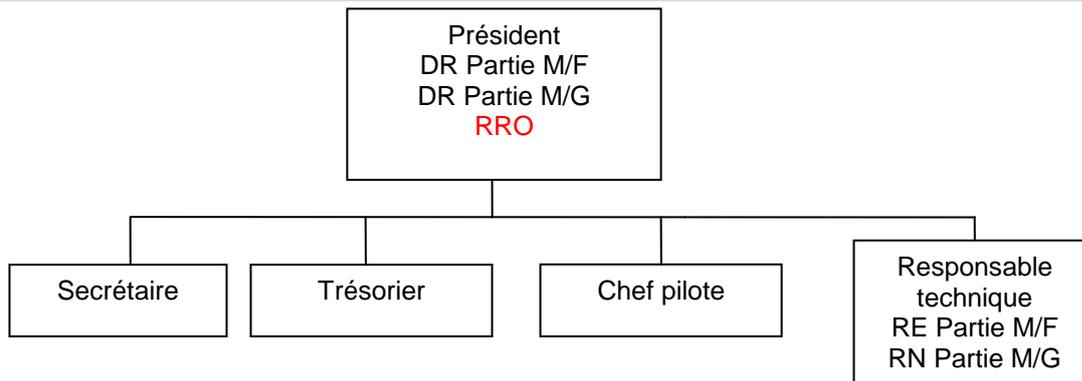
- chaque personnel peut consulter son dossier personnel et en obtenir une copie
- ces données sont tenues à la disposition de l'Autorité pour contrôles éventuels.

0.4 – ORGANIGRAMMES

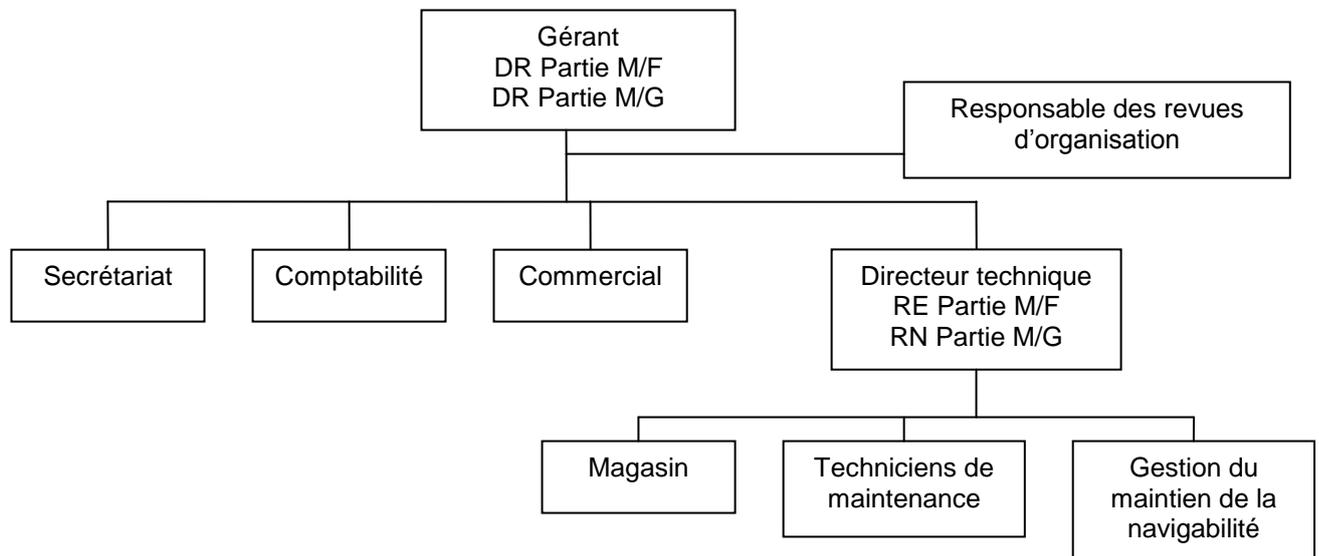
0.4.1 – ORGANIGRAMME GENERAL

Cet organigramme présente la structure globale de l'organisation à laquelle appartient l'organisme Partie M/G.

Exemple, dans le cas d'un aéroclub où toutes les activités de maintenance et de gestion du maintien de la navigabilité (y compris les revues d'organisation) seraient placées sous la responsabilité d'un Responsable technique unique :



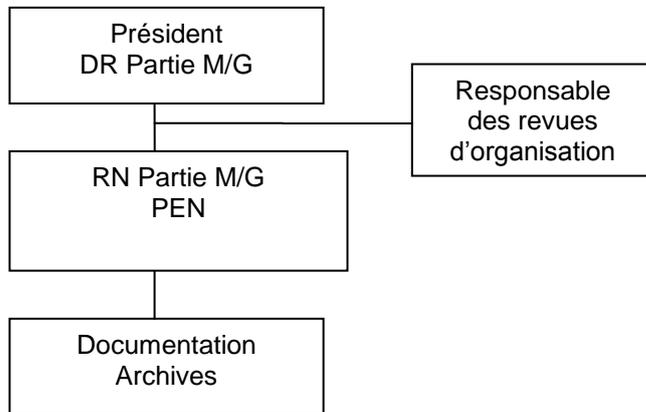
Exemple, dans le cas d'une société où le RN (Partie M/G) et le RE (Partie M/F) seraient la même personne et où le système de revues d'organisation serait placé sous la responsabilité d'un responsable des revues d'organisation séparé :



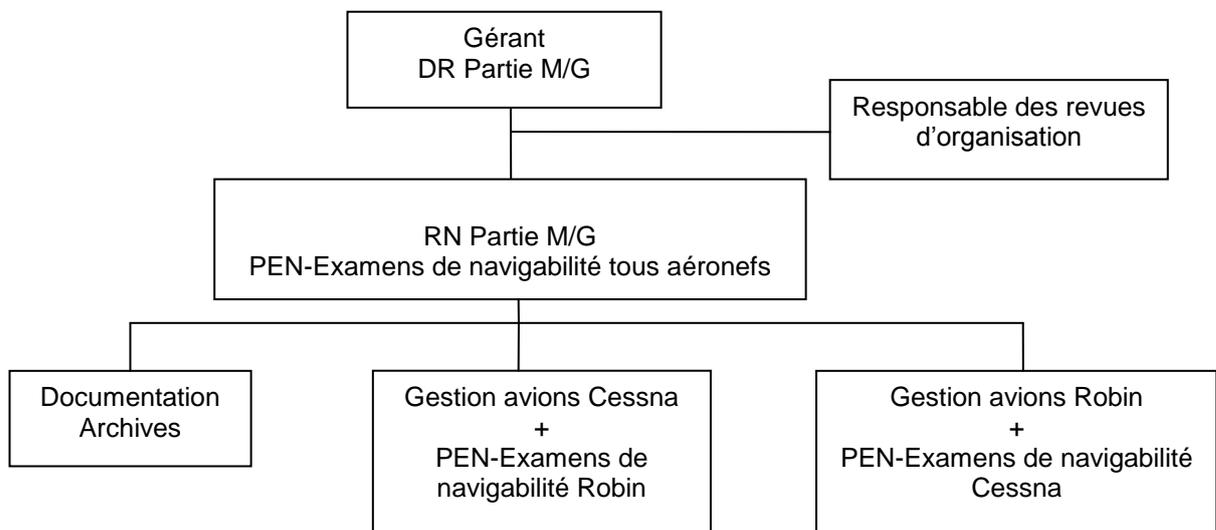
0.4.2- ORGANIGRAMME DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

Cet organigramme détaille la structure spécifique à la gestion du maintien de la navigabilité.

Exemple, dans le cas d'un aéroclub où le RN exerce seul l'ensemble des activités de gestion du maintien de la navigabilité à l'exception des revues d'organisation et de certaines fonctions de support administratif :



Exemple, dans le cas d'une société :



<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

0.5 – PROCEDURE DE NOTIFICATION A L'AUTORITE ET APPROBATION DES EVOLUTIONS DE L'ORGANISME

Réf. : M.A.704(b), M.A.713 AMC : M.A.713

Ce paragraphe doit citer en quelles occasions l'organisme de gestion de la navigabilité doit informer l'autorité compétente avant d'incorporer des changements proposés.

0.5.1 – CLASSEMENT DES EVOLUTIONS

[Indiquer ici le titre du responsable] classe les évolutions de l'OG en « mineures » ou « majeures ».

Les évolutions majeures sont celles qui concernent :

- le nom de l'OG,
- le site de l'OG,
- l'ajout d'un site additionnel,
- les personnes soumises à acceptation de l'autorité :
 - le Dirigeant Responsable,
 - le Responsable Navigabilité, *et les autres responsables si applicable, cf. §0.3.2*
 - le responsable du système de Revue d'Organisation
 - le personnel d'examen de navigabilité
- les installations, les procédures, le domaine d'activité et le personnel, si le périmètre ou les prérogatives de l'agrément doivent être amendées suite à l'évolution.

L'ajout ou le retrait d'un type d'aéronef qui n'est pas associé à une catégorie ELA1 dans le domaine d'agrément est une modification majeure approuvée directement par l'autorité.

La modification des prérogatives d'examen de navigabilité et de laissez-passer du tableau au §0.2) restent des modifications majeures approuvées directement par l'autorité.

Le RN classe les évolutions qui ne sont pas « majeures » en évolutions « mineures ».

Les évolutions mineures sont approuvées par l'autorité ou par l'organisme si ce dernier détient la prérogative d'approbation indirecte.

Les évolutions mineures soumises à l'approbation indirecte sont listées dans le MGN au §0.6.3.1 et peuvent être :

- Approbation des programmes d'entretien, ou
- évolution du domaine d'activité dans une catégorie ELA1, ou
- toutes autres évolutions mineures du MGN.

0.5.2 – TRAITEMENT DES EVOLUTIONS MAJEURES

Pour toute évolution majeure, une DGAC Form 2-12-50-51-60, signée par le DR, est adressée à OSAC local avec un préavis suffisant avant la date prévue de mise en œuvre (ou dans les meilleurs délais en cas de changement imprévu de personnel).

A la DGAC Form 2-12-50-51-60 sont joints :

- un projet d'amendement du référentiel (voir définition et § 0.6 ci-dessous) ;
- dans le cas d'un changement du Dirigeant Responsable, le nouvel engagement signé par le nouveau DR ;
- une EASA Form 4 en cas :
 - de changement du Responsable Navigabilité
 - d'ajout/changement d'un personnel d'examen de navigabilité

La mise en œuvre de l'évolution ne se fait qu'après l'approbation de l'Autorité, sauf dans les cas où l'Autorité a défini les conditions dans lesquelles l'OG peut continuer à opérer en attendant l'approbation (exemples : changement imprévu de personnel, déménagement complet de l'OG, changement de raison sociale).

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Les formulaires DGAC Form 2-12-50-51-60 et EASA Form 4 sont disponibles dans leur dernière version, en français, sur le site <http://www.osac.aero/docformulaires>

0.5.3 – TRAITEMENT DES EVOLUTIONS MINEURES

Dans le cas où des procédures/documents approuvés sont référencés dans le MGN et associés à celui-ci, les § ci-dessous doivent être étendus à ces procédures/documents associés et approuvés.

Les évolutions mineures de l'OG sont validées par le RN qui s'assure notamment du maintien de la conformité réglementaire.

0.5.3.1. – Evolutions mineures qui ne nécessitent pas un amendement du MGN :

Elles sont mises en œuvre dès validation par le RN qui s'assure notamment du maintien de la conformité réglementaire.

0.5.3.2. – Evolutions mineures qui nécessitent un amendement du MGN :

Elles sont mises en œuvre dès approbation du MGN (voir §0.6.3 ci-dessous).

0.6 – PROCEDURE D'AMENDEMENT DU MGN

*Dans le cas où des procédures/documents approuvés sont référencés dans le MGN et associés à celui-ci, les § ci-dessous doivent être étendus à ces procédures/documents associés et approuvés.
Il est recommandé de les identifier ici.*

0.6.1. – GESTION DES EVOLUTIONS

L'organisme gère les évolutions du manuel au moyen d'un indice de révision pour toutes les pages du manuel, les évolutions du texte sont identifiées par un trait vertical dans la marge.

Chaque évolution (ré-édition ou révision) est enregistrée dans la page d'historique des évolutions du Manuel, cette page contient:

- l'indice de révision (édition et/ou révision)
- sa classification (mineur/majeur)
- sa date
- l'objet de l'évolution
- les données relatives à son approbation (date d'approbation, référence à l'approbation autorité ou en cas d'approbation indirecte, approbation interne (nom et signature))

A chaque évolution du document, une version électronique complète et consolidée est transmise à OSAC.

0.6.2. – VALIDATION

Les évolutions du MGN sont validées par le RN qui s'assure notamment de la conformité à la réalité de l'OG et à la réglementation.

0.6.3. – APPROBATION

0.6.3.1. – Approbation indirecte des révisions mineures du MGN :

(Si l'OG a demandé et possède la prérogative d'approbation indirecte des révisions/amendements mineurs du MGN. Si ce n'est pas le cas indiquer "non applicable")

L'attribution de cette prérogative par OSAC se fait au travers d'une révision (majeure) du MGN incorporant la procédure d'approbation indirecte. La demande ne peut se faire que si :

- l'organisme est agréé sous-partie G depuis au moins un an
- la surveillance d'OSAC n'a pas révélé d'écart significatif.

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Les évolutions mineures qui peuvent faire l'objet d'une approbation indirecte doivent être présentées dans ce paragraphe, avec le détail des étapes techniques à respecter pour prononcer l'approbation indirecte. Ces étapes peuvent s'inspirer de celles suivies par l'Autorité pour le traitement de ces évolutions.

L'organisme détient l'approbation indirecte des modifications mineures suivantes : (Indiquer N/A si l'organisme ne détient pas cette prérogative)

- Approbation des programmes d'entretiens : (renvoyer au §1.2.4.2 du MGN ou indiquer N/A s'il n'existe pas de procédure approuvée)
- Révision du domaine d'activité ELA1 : (renvoyer au §0.6.3.1.1 du MGN ou indiquer N/A s'il n'existe pas de procédure approuvée)
- Autres modifications mineures du MGN : (renvoyer au §0.6.3.1.2 du MGN ou indiquer N/A s'il n'existe pas de procédure approuvée)

En cas d'amendement mineur, le DR (ou par délégation le RN) signe la page d'amendement à la rubrique « Approbation indirecte ».

0.6.3.1.1 – Approbation indirecte des évolutions mineures du domaine d'activité ELA1

(Si l'organisme détient une catégorie ELA1, et possède, ou demande, la prérogative d'approbation indirecte des changements de type aéronef ELA1 à l'intérieur d'une catégorie ELA1, si ce n'est pas le cas indiquer N/A)

Domaine d'activité associé à la prérogative d'approbation indirecte (Indiquer le domaine d'agrément ELA1 couvert par l'approbation indirecte, si ce n'est pas le cas indiquer N/A)

La procédure de révision du domaine d'activité ELA1 doit décrire :

- les cas de révision du domaine d'activité ELA1 approuvés par l'organisme,
- les responsabilités et les actions prises pour réviser ce domaine d'activité ou la liste des aéronefs ELA1.
- La revue interne d'approbation indirecte du domaine d'activité ELA1 (annexe 5.1)
- La procédure d'archivage des revues internes d'approbation indirecte du domaine ELA1.

Les procédures et documents doivent être personnalisés au fonctionnement de l'organisme.

Pour le retrait d'un modèle d'aéronef, une procédure simplifiée peut être présentée.

Exemple :

Le détail des étapes techniques à respecter pour prononcer l'approbation indirecte d'une modification mineure du domaine d'activité « Moto-planeurs et avions ELA1 » est décrit dans la revue interne des évolutions du domaine d'activité d'une catégorie d'aéronef ELA1 de l'annexe 5.1.x (annexe disponible dans canevas MGN sur le site OSAC).

Pour chaque modification, le RN s'il est satisfait du résultat de l'exécution de la revue interne d'approbation indirecte, prononce l'approbation en validant la revue Annexe 5.1.x, il archive la revue interne d'approbation indirecte, il complète le domaine d'activité du §0.2 ou la liste ELA1 référencée dans le MGN.

Rappel : Toute modification du domaine d'agrément (Certificat) reste un amendement majeur soumis à l'approbation par l'autorité.

0.6.3.1.2 – Révisions du domaine d'activité groupe 3 (M.A.704(c))

(Si l'organisme détient le domaine d'activité du groupe 3, et possède, ou demande, la prérogative d'approbation indirecte des changements de type aéronef du groupe 3, si ce n'est pas le cas indiquer N/A)

Domaine d'activité associé à la prérogative d'approbation indirecte (Indiquer le domaine d'agrément du groupe 3 couvert par l'approbation indirecte, si ce n'est pas le cas indiquer N/A)

La procédure de révision du domaine d'activité du groupe 3 doit décrire :

- les cas de révision du domaine d'activité de ce groupe approuvés par l'organisme,
- les responsabilités et les actions prises pour réviser ce domaine d'activité ou la liste des aéronefs du groupe 3.
- La revue interne d'approbation indirecte du domaine d'activité de ce groupe (annexe 5.1)

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

– La procédure d'archivage des revues internes d'approbation indirecte du domaine de ce groupe.

Les procédures et documents doivent être personnalisés au fonctionnement de l'organisme.

Pour le retrait d'un modèle d'aéronef, une procédure simplifiée peut être présentée.

Exemple :

Le détail des étapes techniques à respecter pour prononcer l'approbation indirecte d'une modification mineure du domaine d'activité « groupe 3 » est décrit dans la revue interne des évolutions du domaine d'activité du groupe 3 de l'annexe 5.1 (annexe disponible dans canevas MGN sur le site OSAC).

Pour chaque modification, le RN s'il est satisfait du résultat de l'exécution de la revue interne d'approbation indirecte, prononce l'approbation en validant la revue Annexe 5.1, il archive la revue interne d'approbation indirecte, il complète le domaine d'activité du §0.2 ou la liste groupe 3 référencée dans le MGN.

Rappel : Toute modification du domaine d'agrément (Certificat) reste un amendement majeur soumis à l'approbation de l'autorité.

0.6.3.1.3 – Autres approbations indirectes:

Si l'organisme veut approuver d'autres évolutions mineures, les étapes techniques à respecter pour prononcer l'approbation indirecte doivent être décrites dans ce §.)

Note : l'organisme peut faire évoluer son MGN par approbation indirecte la prise en compte de l'évolution réglementaire liée à la mise en application du règlement (UE) 2019/1383, y compris le fait qu'il puisse approuver le PE des aéronefs dont il a la gestion du maintien de navigabilité.

0.6.3.2. – Approbation par l'Autorité :

Le projet d'amendement du MGN est adressé à OSAC local par un courrier signé par le RN et décrivant l'évolution en question.

La mise en œuvre de l'évolution ne se fait qu'après l'approbation de l'Autorité.

0.6.4. – DIFFUSION

Après approbation, l'évolution du MGN est diffusée à l'ensemble des destinataires.

Dans le cas d'un amendement ayant fait l'objet de la procédure d'approbation indirecte, rajouter :

Lors de l'approbation indirecte d'une modification, l'organisme notifie celle-ci par écrit au RS, et lui transmet le nouveau référentiel approuvé. La date d'envoi à OSAC fait foi pour l'application de la modification.

0.6.5. – ARCHIVAGE

L'OG conserve l'ensemble de toutes les éditions et amendements antérieurs du MGN, l'ensemble de toutes les revues internes d'approbation indirecte du §0.6.3.1 le cas échéant et les tient à la disposition de l'Autorité en cas de contrôles éventuels dans le cadre de la surveillance de l'agrément. Les conditions d'archivage sont décrites au §1.3.3.

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Partie 1 – PROCEDURES DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

1.1 – CONTRAT DE GESTION ET INTERFACES AVEC L'EXPLOITATION

Réf. : appendice 1 Partie M

Conformément au § M.A.201(b) ou **ML.1** le terme « propriétaire » désigne le propriétaire de l'aéronef ou le cas échéant, son locataire.

1.1.1 – AERONEFS DONT L'OG N'EST PAS LE PROPRIETAIRE

1.1.1.1. – Généralités

Lorsqu'un propriétaire entend confier la gestion du maintien de la navigabilité de son (ses) aéronef(s) à l'OG, un contrat de gestion conforme à l'Appendice 1 de la Partie M doit être signé entre le propriétaire et l'OG.

Un même contrat peut couvrir tous les aéronefs d'un même propriétaire.

Lors de la prise en compte d'un nouveau contrat, l'OG s'assure :

- que l'aéronef figure dans son domaine d'activité approuvé (§0.2.3)
- qu'il a accès à la documentation à jour de l'aéronef (documentation à jour communiquée par le client ou accès direct par l'OG)
- que le personnel concerné est formé (aéronef, exigences spécifique clients)

L'OG s'assure, en coordination avec le propriétaire, qu'une copie du contrat est transmise à l'autorité d'immatriculation des aéronefs concernés.

Pour les aéronefs immatriculés en France : OSAC en charge de la surveillance de l'OG.

Pour les aéronefs immatriculés à l'étranger, détailler ici la démarche à suivre.

1.1.1.2. – Responsabilités

Personne habilitée à signer les contrats au sein de l'OG : **XXX**

1.1.1.3. – Contenu

Le contrat reprend les dispositions de l'Appendice 1 de la Partie M et apporte des précisions dans les domaines suivants :

Modalités pratiques d'interface entre l'exploitant et l'OG :

- transmission des heures de vol et autres données d'exploitation
 - définition de la durée du vol (en l'absence de données spécifiques du constructeur : bloc à bloc)
 - liste détaillée des données à fournir en fonction du type d'aéronef (cycles, nombre d'atterrissages, nombre de démarrages moteur ...)
 - modalités/fréquence de transmission des données
- transmission des anomalies détectées par les équipages
- transmission par l'OG des prochaines échéances de maintenance
- planification des immobilisations (identification des responsabilités en vue du respect des butées notifiées par l'OG)

	G - 42 - 23	Indice I	20 février 2020	Page : 38
---	--------------------	-----------------	------------------------	------------------

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Visites prévol : elles sont définies dans les manuels de vol et sont de la responsabilité du pilote.

Dispositions relatives aux organismes de maintenance autorisés et au lancement des travaux (voir §3.3)

Lorsque la documentation d'entretien est fournie par le propriétaire à l'OG, description des modalités pratiques de mise à disposition.

Un contrat type est fourni en Annexe 5.1.

1.1.2 – AERONEFS DONT L'OG EST LE PROPRIETAIRE

Pour ces aéronefs, un contrat de gestion n'est pas nécessaire. Les obligations de l'organisme en tant que propriétaire et organisme de gestion, ainsi que les procédures d'interface entre l'OG et l'exploitation sont décrites directement dans le MGN. Les aéronefs concernés doivent être identifiés dans la liste des aéronefs gérés par l'OG (cf. §0.2.3.1).

Remarque : cela suppose que l'on puisse considérer que la signature de ce MGN par le DR de l'OG (cf. §0.1) engage l'organisme y compris pour ce qui concerne les responsabilités du propriétaire telles que décrites dans l'Appendice 1 de la Partie-M. C'est normalement le cas, par exemple, pour un aéroclub titulaire d'un agrément partie M/G dont le DR est le président du club. Dans le cas contraire (organisation complexe dans laquelle le DR n'a de responsabilités qu'en matière d'entretien mais pas d'exploitation) un contrat de gestion « classique » sera signé selon §1.1.1 ci-dessus entre l'OG et un responsable approprié couvrant aussi l'exploitation.

Si l'OG n'est le propriétaire d'aucun des aéronefs sous contrat (exemple : cas d'un atelier de maintenance professionnel), ne conserver que le §1.1.1.

Si à l'opposé l'OG ne gère le maintien de la navigabilité que d'aéronefs dont il est lui-même le propriétaire (exemple : cas des aéroclubs) : ne conserver que le §1.1.2.

Pour les aéronefs dont l'OG est lui-même le propriétaire, les principes suivants seront appliqués :

Reprendre ici des dispositions équivalentes à celles d'un contrat tel que décrit au §1.1.1.3, avec les adaptations/simplifications appropriées liées au fait que propriétaire et l'OG sont la même personne.

1.2 – PROGRAMME D'ENTRETIEN

Réf. : M.A.201(i) (3) ou ML.A.201(a)(4), M.A.302 ou ML.A.302 et AMC M.A.302 ou AMC.ML.A.302, appendice 1 de l'AMC M.A.302 et M.B.301, M.A.709 (b) et AMC M.A.709, M.A.803(b) et (c) et AMC M.A.803.

1.2.1. – GENERALITES

L'objectif du programme d'entretien (PE) est de décrire l'ensemble des opérations d'entretien nécessaires au maintien de l'aéronef en état de navigabilité et au maintien des niveaux de bruit certifiés.

L'OG doit développer des PE pour couvrir :

- l'ensemble de son domaine d'activité.
- l'ensemble des immatriculations dont l'OG est responsable de la gestion.

Un programme d'entretien peut :

- pour les aéronefs redevables de la Partie-M, être commun à plusieurs immatriculations d'un type d'aéronef pour lequel le même manuel de maintenance constructeur est requis, sous réserve de lister toutes les immatriculations concernées et de préciser, le cas échéant, les éléments spécifiques à chaque immatriculation ; ou
- ne s'appliquer à aucune immatriculation particulière ; un tel PE est alors appelé « générique » (conformément au M.A.709).

Un PE générique ou commun à plusieurs immatriculations peut couvrir des types/modèles/variantes qui font l'objet du même manuel de maintenance.

 DSAC	G - 42 - 23	Indice I	20 février 2020	Page : 39
---	--------------------	-----------------	------------------------	------------------

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Le programme générique n'est pas utilisable en l'état pour un aéronef particulier, il permet à l'organisme de démontrer sa capacité à rédiger un PE, dans l'attente de l'intégration d'un aéronef en gestion pour lequel un PE personnalisé devra être élaboré et approuvé. Un PE générique n'est pas directement approuvé, il n'est pas obligatoire de l'amender à chaque évolution des données constructeur.

La mise à jour pour prise en compte des révisions des données constructeur et adaptation à l'immatriculation concernée se fait au moment de l'approbation du PE personnalisé.

1.2.1.1.- Elaboration d'un programme d'entretien pour un propriétaire gérant lui-même la navigabilité de son aéronef en Partie-M

Pour les aéronefs redevables de la Partie-M, qui sont non CMPA et dont l'exploitation est non commerciale, l'organisme peut conclure un contrat restreint avec un propriétaire afin d'élaborer le programme d'entretien de son aéronef.

Dans ce cas, le contrat restreint transfère la responsabilité de l'élaboration et des démarches pour l'approbation du programme d'entretien décrites au § 1.2.4.».

1.2.2. – CONTENU

1.2.2.1 – Pour un aéronef entretenu selon les exigences de la Partie-M

(M.A.302(b), (c), (d), (e), (f), (h))

Ce paragraphe doit décrire le contenu type d'un programme d'entretien (PE) retenu par l'organisme.

Références utiles : Appendice I aux AMC M.A.302(a) et M.B.301(d) et le formulaire F-40-01-2 « Check-list de conformité du programme d'entretien ».

Rappel et compléments :

- *Pour identifier des listes de tâches (exemple : contenu visite protocolaire), il est possible de renvoyer à la documentation du constructeur, sans la dupliquer, en précisant la référence et le niveau de amendement du document concerné.*
- *L'échéancier des opérations d'entretien (vies limites, potentiels, visites protocolaires) peut faire l'objet d'un document séparé, référencé dans le PE. Ce peut être par exemple le « kardex » utilisé pour la gestion du maintien de la navigabilité. Mais étant considéré alors comme une partie du PE, il doit être approuvé au même titre que le PE (par OSAC ou l'OG, selon le cas : voir §1.2.4.).*

Aéronefs immatriculés dans un autre état membre de l'UE :

Si l'OG souhaite gérer la navigabilité d'aéronefs immatriculés dans un autre Etat membre, ajouter à ce § les éventuelles dispositions nationales concernant le format du PE.

Tâches du pilote propriétaire d'un aéronef non complexe, non TAC, non utilisé dans le cadre d'une exploitation commerciale spécialisée, non utilisé par un ATO commercial et de MTOM ≤ 2730Kg.

Si il est prévu de faire réaliser certains travaux de maintenance par le(s) pilote(s)-propriétaire(s), le PE doit lister le(s) pilote(s)-propriétaire(s) et identifier les travaux de maintenance qu'ils sont autorisés à réaliser. (Travaux conformes à l'appendice VIII de la Partie-M).

1.2.2.2. – Pour un aéronef entretenu selon les exigences de la Partie-ML

ML.A.302 et AMC ML.A.302

Ce programme d'entretien est propre à chaque aéronef, pour cela il doit clairement identifier l'aéronef y compris le ou les moteurs et hélice(s) installés et lister le propriétaire ou les propriétaires.

Concernant la maintenance, il existe 2 possibilités. Soit le PE doit comprendre les tâches d'entretien et les inspections contenues dans le programme d'inspection minimum, appelé MIP, correspondant à l'aéronef, soit les instructions pour le maintien de navigabilité fournies par le titulaire- du certificat de type de l'aéronef.

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Il peut également contenir des instructions supplémentaires ou alternatives proposées par le propriétaire ou l'exploitant ou par l'organisme CAMO, CAO ou M/F. Dans le cas d'instructions alternatives, celles-ci ne doivent pas être moins restrictives que celles contenues dans le MIP.

Dans le cas d'un PE conforme aux instructions pour le maintien de la navigabilité fournies par les constructeurs (DAH), hormis les éventuelles tolérances prévues par les DAH, le règlement ne prévoit pas de tolérance. En revanche, l'organisme ayant l'aéronef en gestion est libre d'introduire des alternatives aux recommandations du constructeurs à conditions de les justifier conformément à l'article ML.A.302(c)(2)(3).

S'agissant du programme minimum d'inspection, MIP il doit être réalisé à intervalles définis en fonction du type de l'aéronef.

- *Pour les avions, les planeurs motorisés appelés TMG et les ballons l'entretien conforme au MIP doit être réalisé à un intervalle d'un an ou de 100 heures, à la première butée atteinte, auquel une tolérance d'un mois ou de 10 heures peut être appliquée. L'intervalle suivant est calculé à partir du moment où l'inspection est effectuée.*
- *Pour les planeurs et les motoplaneurs autres que TMG l'intervalle de 100 heures disparaît. L'entretien conforme au MIP doit alors être réalisé tous les ans avec une tolérance de un mois. Et la même manière, l'intervalle suivant est calculé à partir du moment où l'inspection est effectuée.*

Son contenu est détaillé dans un AMC, en fonction du type de l'aéronef :

- *avions de moins de 2730Kg,*
- *planeur et motoplaneur classés ELA2*
- *ballons classés ELA2.*

A cela vient s'ajouter l'ensemble des informations obligatoires relatives au maintien de la navigabilité, telles que les consignes de navigabilité, les limites de vie comprises dans les instructions du détenteur du certificat de type, les exigences spécifiques en matière d'entretien contenues dans la fiche de navigabilité du certificat de type.

Il doit également être personnalisé en prenant en compte les spécifications de l'aéronef, c'est-à-dire les éventuelles modifications et réparations qui nécessitent un entretien particulier comme les crochets de remorquage pour les planeurs et le type d'exploitation de l'aéronef, tel que le survol maritime.

De plus, le PE doit lister le ou les pilotes propriétaires accompagné de leur numéro de licence de pilote autorisés à délivrer des remises en service de l'aéronef dans la limite des tâches autorisées par la réglementation.

En dernier lieu, celui-ci doit contenir une approbation de l'organisme, qui conserve les enregistrements contenant la justification de tout écart par rapport aux recommandations du détenteur de la certification de type.

Il existe un cas particulier qui ne prévoit pas de développer de programme d'entretien pour un aéronef : ce cas consiste à suivre toutes les données d'entretien « à la lettre » sans déviation possible, de plus l'aéronef ne doit pas faire l'objet de tâche d'entretien supplémentaire dû à une modification, une réparation, à son exploitation

1.2.3. – ELABORATION

1.2.3.1. – Sources

Le programme d'entretien est élaboré à partir :

- des données d'entretien à jour du « détenteur de la définition » (DAH : design approval holder) de l'aéronef, du moteur, de l'hélice : manuels de maintenance, bulletins service (BS), lettres service (LS), service instructions (SI) etc.
- des exigences nationales reprises dans la documentation OSAC pour les aéronefs entretenus selon les exigences de la Partie-M. Ces exigences ne sont pas à prendre en compte pour les aéronefs sous Part-ML.
- le « MIP » pour les aéronefs entretenus selon les exigences de la Partie-ML.

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

On entend ici par « détenteur de la définition », le détenteur du certificat de type TC, du certificat de type restreint RTC, du certificat de type supplémentaire STC, de l'ETSO ou de toute modification/réparation installée sur l'aéronef.

Les données d'entretien des éléments (OEM) fournies par un fabricant (radio, transpondeur...) ne font pas parties des instructions pour la gestion de la navigabilité issues des exigences des DAHs sauf si ceux-ci y renvoient clairement dans leurs exigences.

Lister l'ensemble des sources utilisées par l'OG (il n'est pas nécessaire d'indiquer l'édition ni la date) en précisant comment sont obtenus ces documents et leurs évolutions (abonnements etc.). Il est possible aussi de faire référence à une liste gérée séparément du MGN.

Aéronefs immatriculés dans un autre état membre de l'UE :

Si l'OG souhaite gérer la navigabilité d'aéronefs immatriculés dans un autre Etat membre, décrire à ce § les moyens mis en place pour accéder à la documentation de l'Autorité d'immatriculation (bulletins d'information, « AD/CN » nationales etc.),

1.2.3.2. – Responsabilités

Le programme d'entretien est établi par le RN (ou bien préciser les responsabilités, notamment dans le cas où la rédaction du programme est partiellement sous-traitée) et fait l'objet d'une revue suivant le §1.2.3.3.1.

1.2.3.3. – Revues et amendements

Ce paragraphe précise comment l'organisme s'assure de la validité continue du programme d'entretien.

1.2.3.3.1. Revue d'un PE

Le programme d'entretien est amendé dans les meilleurs délais (avant la 1^{ère} échéance applicable) pour incorporer :

- les données d'entretien (inspections, potentiel, vie limite etc.) associées à une modification ou une réparation qui vient d'être installée sur l'aéronef
- toute révision des limitations de navigabilité approuvées

Par ailleurs, pour rester valide, le programme d'entretien est revu périodiquement (au minimum une fois par an) et amendé si besoin, pour tenir compte :

- du retour d'expérience (défauts rapportés par les pilotes et les organismes de maintenance, consommation de pièces de rechanges etc.)
- des évolutions des données d'entretien ayant servi de base à l'élaboration du programme (notamment les révisions des manuels de maintenance et les BS relatifs à l'entretien).

1.2.4. – APPROBATION

1.2.4.1. – Approbation par l'Autorité pour les PE des aéronefs sous Partie-M

A l'exception des cas éligibles à l'approbation indirecte (voir §1.2.4.2 ci-dessous) (si non applicable, supprimer ce qui précède), le programme d'entretien de chaque aéronef ainsi que tous ses amendements doivent être approuvés par OSAC :

- le projet de programme ou d'amendement est transmis à OSAC avec les justifications nécessaires à son étude
- la référence du courrier d'approbation d'OSAC est inscrite dans le document

Aéronefs immatriculés dans un autre état membre de l'UE :

L'approbation du programme d'entretien est du ressort de l'autorité d'immatriculation. Décrire à ce § la procédure d'approbation des programmes pour les aéronefs immatriculés dans un autre état membre.

1.2.4.2. – Approbation indirecte pour les aéronefs sous Partie-M

Réf. : M.A.302(c)

(Lorsque l'organisme demande ou détient la prérogative « d'approbation indirecte » des programmes ou de leurs amendements. Cette prérogative est limitée aux aéronefs du registre français pour lesquels l'OG est

	G - 42 - 23	Indice I	20 février 2020	Page : 42
---	--------------------	-----------------	------------------------	------------------

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

responsable de la gestion du maintien de la navigabilité, sauf accord spécifique entre les 2 autorités pour les aéronefs immatriculés à l'étranger)

Toutefois l'OG est autorisé à approuver en interne (procédure dite d' « approbation indirecte ») des programmes d'entretien et des amendements à ces programmes dans les cas suivants :

Ci-dessous un exemple typique de prérogatives susceptibles d'être accordées :

Approbation initiale

- L'OG est autorisé à approuver le programme d'entretien pour un nouvel aéronef (n/s) dans les cas suivants :
- Extension d'un programme d'entretien de l'OG déjà approuvé pour le même type d'aéronef :
 - les items spécifiques à l'aéronef rajouté sont basés, sans déviation, sur les données de référence identifiées au §1.2.3.1.
 - Nouveau programme d'entretien (l'approbation du nouveau PE n'intervient qu'après l'approbation de l'extension du domaine d'activité) :
 - L'OG détient déjà un programme d'entretien approuvé pour un type d'aéronef du même constructeur ; et
 - Le nouveau programme est basé, sans déviation, sur les données de référence identifiées au §1.2.3.1.

Dans le cas du premier programme pour un constructeur donné ou si l'OG souhaite s'écarter des données de référence, le programme doit être soumis à l'approbation de l'Autorité.

Amendements

L'OG est autorisé à approuver un amendement à un programme d'entretien lorsque cet amendement se limite à l'incorporation de données référence identifiées au §1.2.3.1 : prise en compte d'une révision du manuel de maintenance ou d'un bulletin service du constructeur, incorporation des instructions d'entretien définies par le titulaire d'un STC qui vient d'être appliqué etc.

Si en revanche l'amendement proposé s'écarte des données de référence, le programme doit être soumis à l'approbation de l'Autorité.

Procédure d'approbation indirecte du PE

Le PE et ses amendements sont élaborés et amendés conformément au paragraphe 1.2.

Le détail des étapes techniques à respecter pour prononcer l'approbation indirecte d'un Programme d'Entretien et les enregistrements associés doivent être décrits ici.

Si les contrôles sont satisfaisants, le RN appose une mention d'approbation indirecte dans le programme d'entretien.

Note : Un PE déclaré par le propriétaire de l'aéronef n'est approuvé ni par OSAC, ni par un organisme G.

1.2.4.3. – Approbation par l'organisme des PE pour les aéronefs sous Partie-ML

Attention : A compter du 24/03/2020, OSAC ne sera plus en mesure d'approuver des programmes d'entretien pour des aéronefs répondants aux exigences de la Partie-ML. Il revient à l'organisme d'approuver **obligatoirement** les programmes d'entretien des aéronefs répondants aux exigences de la Partie-ML dont il gère le maintien de la navigabilité.

L'article M.A.711(a)(5) permet aux organismes agréés Partie-M/G qui gèrent des aéronefs redevables de la Partie-ML d'approuver directement les PE pour ces aéronefs. Cette approbation par l'organisme agréé est impérative conformément au ML.A.302(b)(2). L'organisme doit ici décrire la procédure d'approbation correspondante. Il est suggéré de suivre le même cheminement que pour l'élaboration d'un PE avec une étape supplémentaire d'approbation à la fin du processus. Cette dernière étape d'approbation devrait être documentée via l'utilisation d'une checklist similaire au formulaire F-40-01-2 disponible sur le site internet

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

d'OSAC et adapté au ML.A.302. Par ailleurs, la procédure doit indiquer qui est responsable de l'approbation des programmes d'entretien.

1.2.4.4. – Tolérances et autorisations exceptionnelles

1.2.4.4.1– Pour les aéronefs sous Partie-M

Tolérances

Les tolérances indiquées par les TCH (ou, à défaut, celles indiquées dans l'annexe II du G-40-01 pour les aéronefs non CMPA, non exploités en TAC sous licence et redevables de la Partie-M), peuvent être intégrées dans le programme d'entretien de l'aéronef sous couvert de l'article M.A.302(e).

Note : les AD/CN et les limitations de navigabilité ne font pas l'objet de tolérance sauf exception.

Autorisations exceptionnelles

A titre exceptionnel, en cas d'imprévu qui ne peut être couvert par l'usage des tolérances, l'OG peut solliciter une autorisation exceptionnelle auprès de l'Autorité d'immatriculation.

La demande doit justifier que le niveau de sécurité n'est pas impacté et proposer les mesures compensatoires nécessaires.

Pour les aéronefs immatriculés en France ces demandes se font selon les dispositions décrites dans la procédure OSAC P-04-00 « Autorisations exceptionnelles dans le domaine de la navigabilité (Aéronefs et organismes relevant du règlement (UE) 2018/1139)».

Les demandes d'autorisation exceptionnelle sont signées par le RN

Les organismes agréés depuis plus d'un an qui disposent de la prérogative d'approbation indirecte des évolutions mineures des programmes d'entretien peuvent dans certaines conditions bénéficier d'une prérogative d'approbation indirecte de certaines déviations exceptionnelles "aéronefs" mineures sous réserve du développement d'une procédure équivalente aux préconisations du §9 de la P-04-00.

FAC

Cette procédure doit être intégrée dans le PE ou décrite dans ce chapitre du MGN et référencée dans le PE.

1.2.4.4.2– Pour les aéronefs sous Partie-ML

Dans le cas d'un PE conforme aux exigences du MIP alors il doit être réalisé à intervalles et tolérances définis en fonction du type de l'aéronef.

- Pour les avions, les planeurs motorisés appelés TMG et les ballons l'entretien conforme au MIP doit être réalisé à un intervalle d'un an ou de 100 heures, à la première butée atteinte, auquel une tolérance d'un mois ou de 10 heures peut être appliquée. L'intervalle suivant est calculé à partir du moment où l'inspection est effectuée.
- Pour les planeurs et les motoplaneurs autres que TMG l'intervalle de 100 heures disparaît. L'entretien conforme au MIP doit alors être réalisé tous les ans avec une tolérance de un mois. Et la même manière, l'intervalle suivant est calculé à partir du moment où l'inspection est effectuée.

Dans le cas d'un PE conforme aux instructions pour le maintien de la navigabilité fournies par les constructeurs (DAH), hormis les éventuelles tolérances prévues par les DAH, le règlement ne prévoit pas de tolérance. En revanche, l'organisme ayant l'aéronef en gestion est libre d'introduire des alternatives aux recommandations du constructeurs à conditions de les justifier conformément à l'article ML.A.302(c)(2)(3)-

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

1.3 – PLANIFICATION ET ENREGISTREMENT DES TRAVAUX

Réf. : M.A.301(c), M.A.305(d) et AMC M.A.302(3) ou ML.A.301 ; ML.A.305 et AMC1 ML.A.305

1.3.1. – PLANIFICATION DE L'ENTRETIEN

1.3.1.1. – Recueil des heures et cycles de vol

Personne chargée de recueillir les heures/cycles communiquées par le propriétaire/exploitant : ~~XXX~~
Modalités de recueil des heures cycles : voir §1.1

1.3.1.2. – Outils de suivi technique

Décrire ici les outils (papier ou informatique) de suivi technique et leur utilisation par l'organisme pour la planification de l'entretien :

- suivi de la validité du CEN
- suivi des consignes de navigabilité (AD/CN)
- suivi des échéances du programme d'entretien (limites de vie, potentiels, visites périodiques)
- suivi des travaux reportés
- suivi des modifications et réparations
- suivi des pesées

En cas de retrait de service d'un aéronef, les données de planification doivent être conservées au moins un an.

1.3.1.3. – Information du propriétaire/exploitant

Les butées d'entretien sont établies grâce aux outils de suivi décrits ci-dessus.
Personne chargée de communiquer les butées d'entretien au propriétaire/exploitant : ~~XXX~~
Modalités de transmission des butées d'entretien: voir §1.1.

1.3.2. – ENREGISTREMENTS

Réf. : M.A.305(a) ; M.A.305(h) et AMC M.A.305(h) ; M.A.306(a) ; M.A.306(b) et AMC M.A.306(a) ou ML.A.305

1.3.2.1. – Liste des enregistrements

En plus des outils de suivi décrits au §1.3.1.2., l'OG tient à jour les enregistrements suivants :

Cellule :

Objet	Document	Durée d'archivage
Historique des travaux de maintenance réalisés sur l'aéronef	Livret d'aéronef Carnet de route/CRM* Dossiers de travaux incluant APRS	Travaux périodiques dont la périodicité est supérieure à 36 mois : jusqu'à nouvelle application Autres travaux : 36 mois après réalisation

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Historique des AD/CN appliquées. <i>L'état des AD/CN doit lister le niveau de révision de la AD/CN, la date d'application, le nombre d'heures de vol / cycles de l'aéronef au moment de l'application de la AD/CN, la méthode appliquée (pour les AD/CN offrant un choix), la partie de la AD/CN appliquée (pour les AD/CN en plusieurs parties). Les AD/CN applicables au type d'aéronef mais pas aux n/s sous contrat doivent tout de même être listées (avec la mention n/a). Pour les AD/CN répétitives, il n'est nécessaire de conserver que l'enregistrement de la dernière application.</i>	<i>Livret d'aéronef ou état séparé. Pour les AD/CN répétitives, il est possible d'utiliser comme historique l'outil de suivi des AD/CN (voir §1.3.1.2.).</i>	12 mois après retrait du service de l'aéronef
Historique des modifications et réparations appliquées. <i>Avec une référence prouvant leur approbation (n° FAM/FAR, STC, BS, SRM etc.)</i>	<i>Livret d'aéronef ou état séparé.</i>	12 mois après retrait du service de l'aéronef

* En plus des exigences du point M.A.305 ou ML.A.305, le CRM (M.A.306) est obligatoire en cas d'exploitation commerciale d'un aéronef redevable des exigences de la Partie-M (exemple : l'exploitation spécialisée commerciale SPO et pour des ATO ou DTO commerciaux). Le CRM doit être approuvé par l'autorité.
Il n'y a pas d'exigence de CRM pour un aéronef répondant aux exigences de la Partie-ML.

Moteur :

Objet	Document	Durée d'archivage
Historique des travaux de maintenance réalisés sur le moteur	Livret moteur Carnet de route/CRM Dossiers de travaux incluant EASA form 1	Travaux périodiques dont la périodicité est supérieure à 36 mois : jusqu'à nouvelle application Autres travaux : 36 mois après réalisation
Historique des AD/CN appliquées. <i>Idem Cellule.</i>	<i>Livret moteur ou état séparé.</i>	12 mois après retrait du service du moteur
Historique des modifications et réparations appliquées. <i>Idem Cellule.</i>	<i>Livret d'aéronef ou état séparé.</i>	12 mois après retrait du service du moteur

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Hélice :

Objet	Document	Durée d'archivage
Historique des travaux de maintenance réalisés sur l'hélice	<i>Livret ou fiche hélice Dossier de travaux incluant EASA form 1</i>	Travaux périodiques dont la périodicité est supérieure à 36 mois : jusqu'à nouvelle application Autres travaux : 36 mois après réalisation
Historique des AD/CN appliquées. <i>Idem Cellule.</i>	<i>Livret/fiche hélice ou état séparé.</i>	12 mois après retrait du service de l'hélice
Historique des modifications et réparations appliquées. <i>Idem Cellule.</i>	<i>Livret/fiche hélice ou état séparé.</i>	12 mois après retrait du service de l'hélice

Eléments à potentiel ou vie limite :

Pour ces éléments, il est acceptable de ne constituer des enregistrements spécifiques (notamment une fiche matricule) qu'en cas de dépose (définitive) de l'aéronef en vue de son installation ultérieure sur un autre aéronef.

En effet :

- *Tant que l'élément reste associé au même aéronef, l'entretien réalisé sur cet élément est enregistré dans le cadre de l'entretien aéronef ;*
- *En cas de dépose temporaire (par exemple pour RG) il est conservatif de ne pas prendre en compte cette dépose pour le suivi des heures de l'élément.*

Objet	Document	Durée d'archivage
Historique des travaux de maintenance réalisés sur l'élément	<i>Fiche matricule ou équivalent Dossiers de travaux incluant EASA form 1</i>	36 mois après retrait du service de l'élément
Historique des AD/CN appliquées. <i>Idem Cellule.</i>	<i>Fiche matricule ou équivalent</i>	12 mois après retrait du service de l'élément
Historique des modifications et réparations appliquées. <i>Idem Cellule.</i>	<i>Fiche matricule ou équivalent</i>	12 mois après retrait du service de l'élément

1.3.2.2. – Saisie dans les enregistrements

Les opérations de maintenance sont enregistrées au plus tard 30 jours après leur réalisation dans les historiques de navigabilité.

Ces enregistrements doivent être clairs et précis. Lorsqu'il est nécessaire de rectifier des données, les corrections sont apportées de manière à laisser la trace des données d'origine.

1.3.3. – CONSERVATION DES ENREGISTREMENTS

Ce paragraphe doit décrire les personnes responsables et les moyens mis en œuvre pour protéger les enregistrements du feu, de l'eau, du vol etc... et les procédures spécifiques pour garantir que les enregistrements ne seront pas détériorés avant la fin de leur période d'archivage (en particulier les données informatiques)

L'organisme doit posséder à minima une armoire qui ferme à clé avec détecteur d'incendie fonctionnel et extincteur à proximité valide. L'archivage numérique est à privilégier.

1.3.4. – TRANSFERT DES ENREGISTREMENTS

Réf. : M.A.307 et AMC M.A.307 ou ML.A.307

En cas de cessation d'un contrat de gestion (changement de propriétaire, changement d'organisme de gestion, passage en environnement non contrôlé, cessation des activités de l'organisme de gestion) l'OG

	G - 42 - 23	Indice I	20 février 2020	Page : 47
---	--------------------	-----------------	------------------------	------------------

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

remettra l'ensemble des enregistrements de l'aéronef au propriétaire, au nouvel organisme de gestion ou au nouveau propriétaire, selon les modalités définies avec le propriétaire.

Réciproquement, lors de la prise en charge d'un nouvel aéronef, l'OG devra obtenir l'ensemble des enregistrements disponibles et devra s'assurer qu'ils sont suffisamment complets (état exhaustif des consignes de navigabilité et des pièces à vie limite, historique de l'entretien périodique depuis au minimum la dernière grande visite etc.).

1.4 – EXECUTION ET CONTROLE DES CONSIGNES DE NAVIGABILITE

1.4.1. – ACCES AUX CONSIGNES DE NAVIGABILITE

Réf. : M.A.301(f) et AMC M.A.301(f) ou ML.A.301(d)(1)

Décrire ici le dispositif d'abonnement et/ou de veille mis en place par l'OG pour obtenir, dès leur publication, les consignes de navigabilité (AD/CN) et autres mesures impératives applicables aux aéronefs sous contrat, les indications du guide G-40-01 « Guide Générale Partie-M et Partie-ML » et de son annexe 1 sont à prendre en compte dans ce §:

- Les AD/CN à prendre en compte telles que décrites dans le guide G-40-01.
- Le cas des Consignes de Navigabilité Urgente (AD/CNU) devra être aussi traité
- Mesures d'urgence imposées par l'Etat d'immatriculation (selon article 70 de l'(UE) 2018/1139)

1.4.2. – PROCESSUS DE DECISION RELATIF AUX CONSIGNES DE NAVIGABILITE

[Indiquer ici le titre du responsable] identifie toutes les AD/CN applicables au type d'aéronef, et détermine leur applicabilité aux aéronefs sous contrat.

Si la CN n'est pas applicable aux aéronefs sous contrat (en raison de leur numéro de série ou de leur configuration particulière), elle est identifiée dans l'état des AD/CN comme « non applicable ».

Si une CN est applicable, *[indiquer ici le titre du responsable]* détermine la butée d'application (butée calendaire et/ou en nombre d'heures de vol ou de cycles) et renseigne l'outil de suivi des AD/CN.

Il coordonne alors l'application de l'AD/ CN, à l'intérieur des butées applicables, avec le propriétaire et un organisme de maintenance approprié.

En cas de consigne de navigabilité urgente, le propriétaire est informé dès réception de l'AD/CN.

1.4.3. – CONTROLE DE L'APPLICATION DES CONSIGNES DE NAVIGABILITE

[Indiquer ici le titre du responsable] s'assure qu'il a reçu l'APRS de l'organisme de maintenance qui a appliqué l'AD/ CN avant la butée identifiée dans l'outil de suivi.

A réception de l'APRS de l'organisme de maintenance, *[indiquer ici le titre du responsable]* renseigne l'état des AD/CN appliquées :

- niveau de révision de l'AD/CN
- date d'application
- nombre d'heures de vol / cycles du matériel concerné au moment de l'application de l'AD/CN
- méthode appliquée (pour les AD/CN offrant un choix)
- partie de l'AD/CN appliquée (pour les AD/CN en plusieurs parties)

Dans le cas d'une AD/CN répétitive ou en plusieurs parties, la butée d'application suivante est établie et l'outil de suivi des AD/CN est renseigné.

L'OG coordonne l'application suivante de l'AD/CN, à l'intérieur des butées applicables, avec le propriétaire et un organisme de maintenance approprié.

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

1.5 – ANALYSE DE L'EFFICACITE DU PROGRAMME D'ENTRETIEN

Réf. : M.A.301(e) et AMC M.A.301(e) ou ML.A.302(c)(9) et AMC1 ML.A.302 et ML.A.903(h)

Le programme d'entretien doit faire l'objet d'une analyse d'efficacité de manière périodique (au moins tous les ans). Cette revue est réalisée :

- Pour les aéronefs redevables de la Partie-ML : soit par le PEN en conjonction avec l'examen de navigabilité soit par l'organisme gestionnaire de l'aéronef si elle n'est pas réalisée en conjonction avec l'examen de navigabilité.
- Pour les aéronefs redevables de la Partie-M : par l'organisme gestionnaire de l'aéronef.

Ainsi, ce paragraphe du MGN doit contenir le processus de revue et d'analyse mis en œuvre par l'organisme.

Lorsque l'analyse de l'efficacité du PE est réalisée lors de l'examen de navigabilité, pour effectuer l'analyse de l'efficacité du programme d'entretien, le PEN devrait prendre en compte les éléments suivants :

- 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 ;
- les résultats de l'examen de navigabilité effectué sur l'aéronef, qui peuvent révéler que le programme de maintenance actuel n'est pas adéquat ;
- les révisions apportées aux documents affectant la base du programme, telles que les données du programme d'inspection minimale (MIP) ou du détenteur de la définition de type ; et
- les exigences obligatoires permettant d'assurer la conformité à la Partie 21, telles que les consignes de navigabilité (AD), les limitations de navigabilité, et les exigences de maintenance spécifiques contenues dans la fiche de données de certificat de type (TCDS).

Lors de la revue de l'efficacité du programme d'entretien, le personnel chargé de l'examen de navigabilité (ou le personnel de l'organisme, si l'examen du PE n'est pas effectué conjointement avec un examen de navigabilité) peuvent avoir besoin d'examiner les travaux de maintenance effectués au cours des 12 derniers mois, y compris les travaux de maintenance non planifiés. À cette fin, le propriétaire ou l'OG est tenue de mettre à disposition du personnel chargé de l'examen, l'ensemble des dossiers de travaux de maintenance concernés.

Lors de l'examen des résultats de la maintenance effectuée au cours de l'année écoulée, il convient de vérifier si 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 ou l'OG.

1.6 – POLITIQUE DE MISE EN OEUVRE DES MODIFICATIONS OPTIONNELLES

Une politique formelle d'application des modifications optionnelles n'est pas requise pour les aéronefs légers exploités en aviation générale.

Toutefois l'OG et les propriétaires peuvent convenir de dispositions telles que :

L'OG informe les propriétaires des bulletins service (ou équivalent) relatifs à des modifications optionnelles potentiellement applicables à leur aéronef lorsqu'il considère que ces modifications seraient utiles du point de vue de la fiabilité/navigabilité.

En cas d'accord du propriétaire, l'OG coordonne l'application de la modification avec le propriétaire et un organisme de maintenance approprié.

1.7 – TRAITEMENT DES MODIFICATIONS ET REPARATIONS

L'OG s'assure que toutes les modifications et réparations appliquées aux aéronefs sous contrat sont conformes à la Partie 21 et au CS-STAN.

	G - 42 - 23	Indice I	20 février 2020	Page : 49
---	--------------------	-----------------	------------------------	------------------

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Pour toutes les modifications ou réparations non encore approuvées au moment de leur installation sur l'aéronef (exemples : modifications en cours de développement à l'initiative du propriétaire, réparations nécessaires à la remise en service de l'aéronef suite à la découverte d'anomalies en cours de maintenance), l'OG coordonne avec le propriétaire et si nécessaire l'organisme de maintenance le processus d'approbation de la modification ou de la réparation :

- choix du postulant (qui doit être titulaire d'un agrément de conception ou d'une approbation de procédures alternatives à l'agrément de conception pour les modifications et réparations majeures)
- respect du processus d'approbation défini par la Partie 21 et les procédures de l'EASA
- des données de modification/réparation standard contenues dans les spécifications de certification (CS-STAN) visées au point 21A.431B 21A.90B de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) 748/2012. Les aéronefs éligibles à ces données sont décrits au § « éligibilité » de chaque CS-SC ou CS-SR.

Pour les modifications/réparations développées par l'OG lui-même, voir le §1.9 du MGN.

1.8 – NOTIFICATION ET GESTION DES DEFAUTS

Réf. : M.A.202 et AMC M.A.202(a), M.A.708(b)(6), M.A.403 ou ML.A.202 et AMC ML.A.202 ; ML.A.403 et AMC ML.A.403

1.8.1. – ANALYSE

Tout défaut rapporté par les pilotes ou par un organisme de maintenance est analysé afin d'en déterminer la cause et de définir si nécessaire des actions préventives comme par exemple une évolution du programme d'entretien ou l'application d'une modification.

L'analyse prend en compte le cas échéant le caractère répétitif du défaut.

1.8.2. – LIAISON AVEC LES CONSTRUCTEURS ET LES AUTORITES

L'OG rapporte tout défaut significatif à l'autorité d'immatriculation au plus tard dans les 72 heures suivant l'identification du défaut, conformément au M.A.202(d) ou ML.A.202(d) et au règlement (UE) 376/2014. Le formulaire CRES (Compte rendu d'évènement de sécurité), disponible sur le site d'OSAC doit être utilisé, il contient toutes les instructions nécessaires pour notifier un événement et indique les adresses/liens ou ce formulaire doit être renvoyé après avoir été renseigné.

La procédure mise en place par l'organisme et décrite dans ce paragraphe doit contenir des dispositions équivalentes à l'annexe I du guide G-40-01 dans lequel certains des éléments ci-dessous sont repris.

Événements à rapporter :

- Le règlement d'exécution (UE) 2015/1018 définit dans son annexe 2, §3 la liste d'événements devant obligatoirement être rapportés à l'Autorité dans le cadre du règlement (UE) 376/2014.
- L'AMC20-8 donne une liste d'événements à rapporter dans le cadre du règlement (UE) 1321/2014.

En cas d'accident ou d'incident grave le compte rendu est transmis à OSAC/DMGS cr-evenements.techniques@osac.aero et au Bureau Enquêtes et Analyses permanence@bea-fr.org

Aéronefs immatriculés dans un autre état membre de l'UE :
Lorsque l'OG intervient sur des aéronefs immatriculés dans un autre Etat membre, décrire à ce § la procédure d'information à l'autorité d'immatriculation.

S'il s'agit d'un défaut susceptible d'être rencontré sur d'autres aéronefs du même type, l'OG en informe le détenteur du TC (ou STC) de l'aéronef et le cas échéant du moteur ou de hélice.

Note : Plus d'informations sur la notification des évènements, la culture juste, la confidentialité des informations transmises sur la page du site <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/> « Notifier un incident »

	G - 42 - 23	Indice I	20 février 2020	Page : 50
---	--------------------	-----------------	------------------------	------------------

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

1.8.3 – REPORT DE LA RECTIFICATION D'UN DEFAUT

1.8.3.1. – Politique générale

L'OG veille à ce que le nombre de reports de rectification de défauts reste aussi faible que possible.

Tous les reports de rectification de défauts sont suivis par *[indiquer le titre du responsable]* en liaison avec le propriétaire/exploitant et l'organisme de maintenance concerné, afin de procéder à une rectification dans les meilleurs délais et en tout cas à l'intérieur du délai maximal de report.

Les dispositions nécessaires sont prises dès que possible après l'acceptation du report : selon le besoin, commande des pièces nécessaires, réservation d'une date de rectification, du personnel nécessaire, des outils etc.

1.8.3.2. – Critères de report pour un aéronef répondant aux exigences de la Partie-M

Le pilote peut accepter certains défauts mineurs, sous sa responsabilité (c'est-à-dire, sans qu'une APRS soit nécessaire pour reporter la correction du défaut) :

- perte d'une fonction non requise par les exigences opérationnelles ou de navigabilité telles qu'indiquées notamment dans le manuel de vol ou la MEL le cas échéant,

Le délai maximal de rectification de ces défauts est défini par l'OG, en accord avec le propriétaire.

Dans l'attente de la rectification, l'OG veille (en liaison avec le propriétaire/exploitant) à ce que les équipements qui ne fonctionnent pas soient clairement identifiés comme étant hors service.

Pour les autres défauts, le report de leur rectification nécessite une APRS. La possibilité de report et le délai maximal sont définis en coordination avec l'organisme de maintenance, sur la base :

- d'informations explicites dans les données d'entretien ; ou
- d'une approbation de l'AESA ou d'un organisme DOA (cas de la non-réparation d'un dommage prévu à la sous-partie M de la Partie 21),
- d'une dérogation de l'autorité d'immatriculation (DGAC pour les aéronefs français).

A défaut, un laissez-passer peut être demandé à la DGAC pour permettre notamment le convoyage vers un lieu où la rectification du défaut pourra être réalisée. (Voir la procédure P-04-00 disponible sur le site OSAC)

1.8.3.3. – Critères de report pour un aéronef répondant aux exigences de la Partie-ML

Au-delà de la maintenance courante, ce paragraphe précise les impératifs relatifs à la gestion des défauts constatés sur un aéronef en service.

Dans un premier temps il est nécessaire d'évaluer si le défaut porte gravement atteinte à la sécurité des vols ou non.

Si le défaut porte gravement atteinte à la sécurité du vol alors sa rectification avant le prochain vol est obligatoire. Dans le cas contraire, il est possible de réaliser le vol sans corriger au préalable le défaut à condition de le consigner dans les enregistrements de l'aéronef (ML.A.305), de le porter à la connaissance du pilote et de le corriger dès que possible.

Le terme "requis pour le vol" désigne un équipement requis par le code de navigabilité applicable (spécification de certification) ou par les réglementations applicables aux opérations aériennes ou les règles de l'air applicables, ou requis par les règlements relatifs à la gestion du trafic aérien (par exemple, un transpondeur dans certaines zones contrôlées).

Un équipement d'aéronef doit être déclaré défectueux s'il existe un risque important qu'il ne puisse pas exécuter les fonctions requises à un niveau de performance correspondant au niveau de sécurité acceptable pour l'opération considérée. Cela n'empêche pas le pilote d'enregistrer des observations et des commentaires sur les performances de l'équipement de l'aéronef lorsque cela n'est pas considéré comme un défaut.

Le tableau suivant désigne les personnes habilitées à reporter la correction du défaut en fonction de son type :

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Type de défaut	Personnel habilité à évaluer la gravité du défaut
(1) Défauts affectant des équipements non requis pour le vol	Le pilote ML.A.403(b)(1)
(2) Défauts affectants des équipements requis pour le vol	Le pilote si le défaut est couvert par la LME ou un personnel de certification habilité ML.A.403(b)(2)
(3) Défauts autres que les cas (1) et (2) sur un planeur ou un ballon non exploité en commercial et sur tout aéronef exploité conformément à la Partie-NCO	Le pilote avec l'accord de l'organisme agréé ayant l'aéronef en gestion de navigabilité ML.A.403(b)(3)(i).
Tout défaut non couverts par les points (1), (2) et (3)	Un personnel de certification habilité ML.A.403(b)(4)

1.9 – ACTIVITES D'INGENIERIE

Réf. : M.A.304 et AMC M.A.304 ou ML.A.304

Optionnel : indiquer ici la procédure de préparation et de soumission à l'EASA d'un dossier de modification/réparation mineure.

Le cas échéant, faire aussi référence au manuel de procédures alternatives à l'agrément de conception, approuvé par l'EASA.

1.10 – PROGRAMME DE FIABILITE

*Un programme de fiabilité, inclus dans le programme d'entretien, est requis uniquement pour les aéronefs motorisés complexes pour lesquels le programme de maintenance est fondé sur une logique de groupe directeur d'entretien (MSG) ou sur un contrôle de l'état de l'appareil (condition monitoring)
Indiquer N/A le cas échéant.*

1.11 – VISITE PRE-VOL

Réf. : M.A.201(d) ou ML.A.201(d)

Le pilote est responsable de la réalisation des visites prévol, conformément au manuel de vol.
Ce point est rappelé dans le contrat de gestion pour les aéronefs dont l'OG n'est pas le propriétaire. (Voir § 1.1.1)

1.12 – PESEE DES AERONEFS

Réf. : Doc 9760 OACI, P-61-10, M.A.302(f) ou ML.A.302(c)(5)

La pesée doit répondre aux exigences du règlement opérationnel correspondant au type d'aéronef et du type d'exploitation de cet aéronef.

L'OG s'assure qu'après toute modification/réparation de l'aéronef affectant la masse ou le centrage de façon non négligeable, la fiche de pesée de l'aéronef est mise à jour :

- par une pesée (selon les procédures du constructeur) lorsque l'impact sur la masse ou le centrage est important ou non connu précisément ;
- par calcul dans les autres cas

C'est normalement l'organisme de maintenance qui a appliqué la modification/réparation qui est chargé par l'OG de mettre la fiche de pesée à jour et d'en adresser une copie à l'OG, accompagnée de l'inventaire de l'aéronef.

Procédure recommandée :

	G - 42 - 23	Indice I	20 février 2020	Page : 52
---	--------------------	-----------------	------------------------	------------------

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Lorsque l'aéronef a subi de nombreuses modifications/réparations dont l'impact sur la masse et le centrage a été pris en compte par calcul ou a été jugé négligeable, une pesée de l'aéronef doit être réalisée.

Décrire ici la procédure de réalisation des pesées.

Le cas échéant, il est possible de faire référence au fascicule P-61-10.

1.13 – VOLS DE CONTROLE

Réf. : M.A.301(i) ou ML.A.301(f)

Des vols de contrôles doivent être exécutés à l'issue de l'exécution de certaines opérations d'entretien selon un programme qui doit figurer ou être référencé dans le PE.

Les cas d'exigibilité types et le programme des vols de contrôle sont définis dans le programme d'entretien.

Dans les cas non couverts dans le programme d'entretien, le besoin d'un vol de contrôle et son programme sont définis par *[indiquer le titre du responsable]* en liaison, si nécessaire, avec l'organisme de maintenance concerné.

Les procédures de remise en service pour vol de contrôle sont normalement celles de l'organisme de maintenance concerné.

Si le CDN ou le CEN de l'aéronef sont invalides, un laissez-passer doit être obtenu pour le vol de contrôle.

De plus, les vols de contrôle doivent répondre aux exigences du règlement opérationnel correspondant au type d'aéronef et au type d'exploitation de cet aéronef.

Voir BI 2019/05 qui fait suite à l'entrée en vigueur le 25 septembre 2019 du règlement (UE) 2019/1384 modifiant le règlement (UE) 965/2012 (AIR OPS).

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Partie 2 – SYSTEME DE REVUES D'ORGANISATION

Réf. : M.A.712 et AMC M.A.712(f) et annexe XIII à l'AMC du M.A.712(f)

Un système qualité complet n'est pas requis pour un "petit organisme M/G" tel que défini dans la P-03-00

L'Organisme de Gestion du maintien de la navigabilité fonctionnant avec un système de revues d'organisation ne pourra pas :

- *sous-traiter des tâches de gestion du maintien de la navigabilité et,*
- *obtenir la prérogative d'examen de navigabilité (M.A.711(b)) pour des aéronefs dépassant 2730Kg de MTOM autres que les ballons.*

Dans les cas où un système qualité complet est requis, se référer au guide G-42-11 disponible sur le site Osac.

2.1 – BUT

Le système de revues d'organisation a pour objectif de garantir que l'Organisme de Gestion du maintien de la navigabilité (OG) réalise ses prestations de gestion du maintien de la navigabilité dans le respect de la sécurité et des exigences réglementaires.

2.2 – PROGRAMMATION DES REVUES D'ORGANISATION

Le *[indiquer le titre du responsable en relation avec le §0.3.3]* définit le programme annuel des revues d'organisation.

Ce planning peut être révisé en cours d'année pour ajouter des revues d'organisation additionnelles sur des sujets spécifiques, ainsi que des revues de suivi d'actions correctives (voir §2.4).

L'ensemble des thèmes réglementaires doivent être couverts sur une période de 12 mois.

2.3 – REALISATION D'UNE REVUE D'ORGANISATION

La revue d'organisation se déroule en trois étapes :

1. L'enquête de terrain, visant à vérifier que l'Organisme travaille conformément au MGN et au règlement. Les techniques suivantes sont utilisées :
 - Etude de la documentation, des enregistrements, des rapports internes d'anomalies etc. (une attention particulière est à exercer dans les cas d'intégration de nouveaux aéronefs ou de nouvelles exigences clients)
 - Revue des procédures d'approbations indirectes, (le **cas échéant**)
 - contrôle par sondage sur des aéronefs sous contrat de gestion
 - tenue du carnet de route/CRM, livrets aéronef, livret moteur(s)
 - respect du programme d'entretien
 - gestion des AD/CN
 - tenue des états aéronef (modifications, réparations, pièces à vie limite, éléments à potentiels...)
 - interview du personnel
 - Revue des plaintes de clients
 - Fonctionnement du processus de contrôle en besoin de formation initiale (en particulier lors de l'intégration de nouveaux aéronefs), du contrôle de la formation continue ainsi que les principes

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

d'enregistrement et de suivi du maintien des compétences des personnes de gestion de maintien de navigabilité, d'examen de navigabilité et/ou de revue d'organisation.

- Archivage
- Bilan du traitement des anomalies.
- Etc.

2. Le débriefing, avec les personnes concernées, pour expliquer les anomalies détectées

3. La rédaction du rapport, constitué de la check-list en annexe 5.1.x (disponible dans le canevas du MGN sur le site **OSAC**, rubrique téléchargement/documents pratiques) utilisée pour la revue, complétée par la mention des documents, matériels, personnes contrôlées, et par la description détaillée des anomalies détectées.

Le rapport est adressé au Responsable des Revues d'Organisation et au Dirigeant Responsable, qui l'analyse et l'archive pour une durée minimale de 2 ans durant laquelle il est tenu à disposition de l'Autorité.

2.4 – TRAITEMENT DES ANOMALIES ET SUIVI DES ACTIONS CORRECTIVES

2.4.1. – Plan d'actions correctives

Pour chaque anomalie détectée (en interne, notamment à l'occasion des revues d'organisation, ou par l'Autorité), l'OG conduit une analyse visant à identifier :

- La cause de la non-conformité constatée ;
- L'impact éventuel sur la flotte gérée par l'OG :

Toute anomalie ayant un impact, même mineur, sur la conformité des aéronefs (i.e. une anomalie qui n'est pas purement documentaire) fait l'objet d'un traitement avant tout nouveau vol :

- régularisation de l'anomalie (correction ou mise en travaux différés lorsque c'est réglementairement possible), ou
- demande d'accord de l'autorité d'immatriculation (sous la forme d'une dérogation pour les écarts aéronefs de niveau 1 ou d'un délai de correction pour les écarts aéronefs de niveau 2)

Sur la base de cette analyse, le RRO définit ou valide un plan d'actions :

- actions à mettre en œuvre, de nature :
 - curative (élimination de la non-conformité constatée), et
 - corrective/préventive (traitement à la racine de la cause ayant conduit à la non-conformité) sauf si l'analyse a montré qu'il s'agit d'un cas isolé mineur
- personne(s) responsable(s) de cette mise en œuvre
- calendrier de mise en œuvre

Dans le cas d'une anomalie détectée par l'Autorité et lorsque OSAC en a fait la demande, le plan d'actions correctives est soumis à OSAC pour validation, avant mise en œuvre.

Les anomalies détectées en interne montrant un dysfonctionnement majeur de l'OG (non-conformité de niveau 1 au sens du M.A.716(a)) sont aussitôt notifiées à OSAC, en indiquant les mesures conservatoires immédiates décidées par l'OG et, le cas échéant, une première analyse des conséquences sur la flotte gérée par l'OG.

2.4.2. – Enregistrement et suivi

Les anomalies (détectées en interne ou par l'Autorité) sont enregistrées dans un document de suivi indiquant les actions prévues et les butées calendaires associées.

Cas particulier : pour les anomalies qui peuvent être soldées immédiatement, l'action corrective mise en œuvre est identifiée dans le rapport de la revue d'organisation (anomalies détectées en interne) ou dans le CRIS OSAC (anomalie détectée par l'Autorité) en indiquant que l'anomalie est soldée.

Lorsqu'il apparaît qu'une échéance initialement fixée ne pourra être respectée mais qu'il serait acceptable d'accorder un délai supplémentaire :

- pour les anomalies détectées en interne, le RRO valide le délai supplémentaire

	G - 42 - 23	Indice I	20 février 2020	Page : 55
---	--------------------	-----------------	------------------------	------------------

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

- pour les anomalies détectées par l'Autorité, le RRO sollicite auprès d'OSAC une extension du délai de correction, en joignant les justificatifs nécessaires, au minimum 10 jours avant la butée de clôture notifiée par OSAC.

Rappel : l'Autorité a l'obligation réglementaire d'engager les démarches de suspension de l'agrément lorsqu'une action corrective n'a pas été réalisée dans un délai accepté par l'Autorité (ref. M.B.705(b))

2.4.3. – Clôture des anomalies

Lorsque les actions prévues dans le plan d'actions ont été mises en œuvre, le RRO, après s'en être assuré par tout moyen jugé utile :

- Clôt l'anomalie dans le registre de suivi en apposant sa signature et la date (anomalies détectées en interne), ou
- Notifie à OSAC, au minimum 10 jours avant la butée de clôture (sauf accord de OSAC), que les actions prévues ont été efficacement mises en œuvre, en joignant les preuves de cette mise en œuvre. L'anomalie peut être clôturée dans le registre de suivi après accord d'OSAC.

Rappel : le délai de clôture notifié par OSAC correspond à la clôture de l'anomalie par l'Autorité, ce qui suppose qu'OSAC puisse prendre connaissance du message de l'OG, vérifier les éléments de preuve, voire, si un plan d'actions n'avait pas été requis pour validation, juger de l'acceptabilité des actions décidées par l'OG. C'est pourquoi il est impératif que l'OG adresse son message de fin de réalisation des actions avec un préavis suffisant avant la butée. En cas de difficulté à tenir ce planning, l'OG doit impérativement informer OSAC.

2.5 – COMPTE-RENDU AU DIRIGEANT RESPONSABLE

Ce § n'est pas nécessaire lorsque le RRO et aussi le DR.

Le RRO rend compte au DR du résultat des revues d'organisation :

- à chaque anomalie significative détectée
- au minimum une fois par an

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Partie 3 – GESTION DE LA MAINTENANCE

3.1 – GENERALITES

Lorsque des opérations d'entretien doivent être réalisées, le choix de la personne ou de l'organisme qui sera chargé des travaux est défini en coordination entre l'OG et le propriétaire/exploitant.

L'OG est notamment responsable de s'assurer de l'habilitation de la personne ou de l'organisme envisagé (voir §3.2).

Le choix peut être réalisé au cas par cas, ou bien le contrat de gestion avec le propriétaire/exploitant peut identifier des choix d'organismes de maintenance par défaut, en fonction de la nature des travaux. Dans ce cas l'OG peut formaliser les procédures de travail avec les organismes de maintenance concernés, dans des contrats de maintenance (voir §3.3).

Afin de s'assurer que l'organisme de maintenance réalise correctement les travaux commandés, l'organisme de gestion réalise périodiquement des audits d'aéronefs (voir §3.4).

3.2 – PROCEDURE DE VALIDATION DES ORGANISMES DE MAINTENANCE

3.2.1. – CONTRAINTES REGLEMENTAIRES

Maintenance aéronefs entretenus selon les exigences de la Partie-M :

Contexte	Acteurs et limitations à votre disposition
Aéronef CMPA quel que soit le régime d'exploitation	Seul un organisme agréé Partie-145 peut remettre en service un aéronef CMPA. Cette exigence est issue des articles M.A.201(f) et (g)
Exploitation en TAC sous licence quel que soit le type aéronef	Seul un organisme agréé Partie-145 peut remettre en service un aéronef exploité en transport aérien commercial sous licence. Cette exigence est issue de l'article M.A.201(e)
Aéronef non CMPA et de MTOM>2730Kg exploité en opération commerciale hors licence	-Un organisme agréé Partie-145 est autorisé à effectuer la remise en service quel que soit le type d'exploitation et le type d'aéronef. -L'article M.A.201(h) permet à un organisme agréé Partie-CAO ou MF d'effectuer la remise en service.
Aéronef non CMPA et de MTOM>2730Kg exploité en non commerciale	-Un organisme agréé Partie-145 est autorisé à effectuer la remise en service quel que soit le type d'exploitation et le type d'aéronef. -L'article M.A.201(i) permet à un organisme agréé Partie-CAO ou MF d'effectuer la remise en service. -L'article M.A.801(b) permet à un mécanicien indépendant d'effectuer la remise en service sauf si les travaux effectués contiennent des tâches complexes (voir appendice VII de la Partie-M).

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Aéronef non CMPA et de MTOM<=2730Kg exploité en opération -commerciale hors licence	-Un organisme agréé Partie-145 est autorisé à effectuer la remise en service quel que soit le type d'exploitation et le type d'aéronef. -L'article M.A.201(h) permet à un organisme agréé Partie-CAO ou MF d'effectuer la remise en service.
Aéronef non CMPA et de MTOM<=2730Kg exploité en non commerciale	-Un organisme agréé Partie-145 est autorisé à effectuer la remise en service quel que soit le type d'exploitation et le type d'aéronef. -L'article M.A.201(i) permet à un organisme agréé Partie-CAO ou MF d'effectuer la remise en service. -L'article M.A.801(b) permet à un mécanicien indépendant d'effectuer la remise en service sauf si les travaux effectués contiennent des tâches complexes (voir appendice VII de la Partie-M). -L'article M.A.803 permet au pilote propriétaire d'effectuer la remise en service sauf si les travaux effectués contiennent des tâches non éligibles au pilote propriétaire (voir appendice VIII de la Partie-M)

Note 1 : Lorsqu'une catégorie d'aéronef est évoquée, cela comprend aussi la maintenance sur les éléments d'aéronefs correspondants

Maintenance aéronefs entretenus selon les exigences de la Partie-ML :

Contexte	Acteurs et limitations à votre disposition
Aéronef léger exploité en opération commerciale hors licence	Un organisme agréé Partie-145 ou Partie-CAO ou MF est autorisé à effectuer la remise en service. Il s'agit ici de l'exigence de l'article ML.A.201(e)(2)
Aéronef léger exploité en non commerciale	-organismes agréés Partie-145 et/ou Partie-CAO ou MF, -l'article ML.A.801(b)(2) permet à un personnel de certification indépendant de délivrer l'APRS sans limitation sur la complexité des travaux effectués. -l'article ML.A.803(b) permet au pilote propriétaire de délivrer l'APRS sauf si les travaux effectués contiennent des tâches non éligibles au pilote propriétaire (voir appendice II de la Partie-ML)

Note :

Une intervention sur équipement est considérée comme de la maintenance aéronef (et donc couverte par les tableaux ci-dessus) lorsque :

- elle est réalisée à l'aide de la documentation technique du constructeur de l'aéronef (ou du moteur pour un équipement moteur), et
- l'équipement reste monté sur l'aéronef (ou moteur) ou est temporairement déposé pour faciliter l'accès

Maintenance équipements :

Pour des éléments d'aéronef entretenus conformément aux données d'entretien des éléments d'aéronef CMM (données fournies par le fabricant de l'élément d'aéronef)

	Remise en service par une Form 1 EASA	Remise en service au niveau de l'aéronef APRS selon ML.A.801
Maintenance autre que révision générale	Obligation d'avoir le domaine d'agrément équipement correspondant pour les organismes	-Domaine d'agrément aéronef pour les organismes -Mécanicien indépendants avec licence Part-66 correspondante
Révision générale d'éléments autres que les moteurs et hélices	Obligation d'avoir le domaine d'agrément équipement correspondant pour les organismes	Impossible
Révision générale de moteurs et d'hélices pour les CS-VLA, CS-22 et CS-LSA	Obligation d'avoir le domaine d'agrément équipement correspondant pour les organismes	-Domaine d'agrément aéronef pour les organismes -Mécanicien indépendants avec licence Part-66 correspondante
Révision générale de moteurs et d'hélices autre que pour les CS-VLA, CS-22 et CS-LSA	Obligation d'avoir le domaine d'agrément équipement correspondant pour les organismes	Impossible

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Pour les éléments d'aéronef entretenus conformément aux données d'entretien des aéronefs AMM (données fournies par le constructeur de l'aéronef)

	Remise en service par une Form 1 EASA	Remise en service au niveau de l'aéronef APRS selon ML.A.801
Tout type de maintenance quel que soit l'élément	Obligation d'avoir le domaine d'agrément équipement correspondant pour les organismes	-Domaine d'agrément aéronef pour les organismes -Mécanicien indépendants avec licence Part-66 correspondante

3.2.2. – PROCESSUS DE SELECTION

Organisme de maintenance agréé

Indiquer ici la personne responsable de la validation du choix d'un organisme de maintenance et les critères appliqués, qui doivent au minimum comprendre la vérification que le domaine d'agrément est adapté au type de matériel et au type de tâches envisagés.

Mécanicien indépendant titulaire d'une licence de maintenance

Indiquer ici la personne responsable de la validation du choix d'une personne titulaire d'une licence de maintenance et les critères appliqués, qui doivent au minimum comprendre la vérification :

- que la licence détenue (sous-catégorie, qualification de type ou de groupe) est adaptée au type d'aéronef et au type de tâches envisagées
- que l'expérience récente de la personne est suffisante pour qu'il soit en mesure réglementaire de délivrer l'APRS à l'issue des travaux
- en environnement contrôlé : que les tâches prévues relèvent bien de l'Appendice VIII de la Partie-M *ou de l'Appendice II de la Partie-ML.*

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Pilote propriétaire

Indiquer ici la personne responsable de la validation du choix du pilote-propriétaire et des critères appliqués, qui doivent au minimum comprendre la vérification :

- que la personne est bien (co-)propriétaire de l'aéronef (le membre d'un aéro-club est considéré dans ce cadre comme co-propriétaire des aéronefs du club)
- que la personne a une licence de pilote valide pour le type d'aéronef
- que la personne est apte à réaliser les tâches envisagées
- que les tâches prévues relèvent bien de l'Appendice VIII de la Partie-M ou de l'Appendice II de la Partie-ML

3.3 – INTERFACES AVEC LES ORGANISMES DE MAINTENANCE

3.3.1 – LANCEMENT

Bon de commande

Décrire ici et/ou en annexe la procédure de rédaction d'un bon de commande (par exemple : spécimen commenté et identification du (des) responsable(s) autorisés à signer).

Si l'OG est aussi un organisme de maintenance, le bon de commande et le bon de lancement peuvent être confondus (voir canevas du manuel d'organisme de maintenance sous-partie F).

Rectifications de défauts

La règle normale est que l'OG est responsable de la définition de l'action corrective (avec l'appui éventuel de l'organisme de maintenance ou du constructeur), de son approbation si nécessaire (voir §1.7), puis du lancement des travaux nécessaires.

Toutefois, il peut être possible de lancer des travaux de rectification de défauts sans bon de commande de l'OG :

- défauts détectés en exploitation : dans les cas éventuellement prévus dans le contrat de gestion entre le propriétaire et l'OG, le propriétaire peut être autorisé à demander directement la rectification de défauts par des organismes identifiés dans le contrat, le carnet de route (ou CRM) servant de commande.
- Défauts détectés en maintenance : dans les cas éventuellement prévus dans un contrat de maintenance entre l'OG, le propriétaire et l'organisme de maintenance concerné (voir §3.3.3), l'organisme de maintenance peut être autorisé à rectifier certains types de défaut sans accord préalable de l'OG.

3.3.2 – TRAVAUX DIFFERES

Les demandes de travaux différés reçus des organismes de maintenance sont validées par *[indiquer le titre du responsable]*

3.3.3 – CONTRAT DE MAINTENANCE

Réf. : M.A.708(c)

Pour les aéronefs autres que motorisés complexes et/ou non exploités en TAC ou en opération commerciale spécialisée ou dans le cadre d'un ATO commercial, il n'existe pas d'obligation d'établissement de contrat mais dans le cas où un organisme de maintenance (OM) privilégié a été identifié, il est recommandé de formaliser les responsabilités et les interfaces de l'OG, de l'OM et du propriétaire dans un contrat (voir notamment §3.3.1 ci-dessus).

Indiquer ici la personne responsable de la validation d'un contrat de maintenance, ainsi que le contenu type d'un tel contrat.

Avant signature l'organisme doit prévoir une revue de contrat afin de s'assurer que :

- le contrat est clair et complet,

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

– toutes les personnes impliquées dans le contrat (à la fois dans l'organisme de gestion et dans l'organisme de maintenance) sont d'accord sur les termes du contrat et ont une idée claire de leurs responsabilités respectives,

Les responsabilités fonctionnelles de toutes les parties sont clairement identifiées.

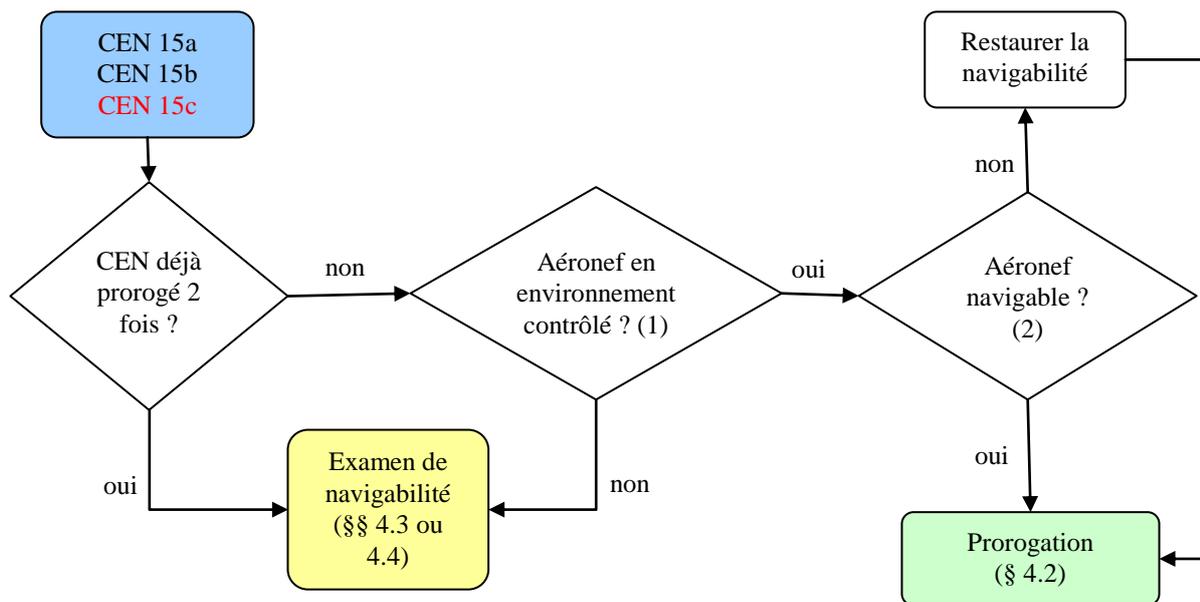
3.4 – AUDITS D'AERONEFS

Réf. : M.A.712(f), AMC M.A.712(f) et appendice XIII de l'AMC M.A.712(f).

L'OG s'assure du respect de la bonne exécution des bons de commande par les organismes de maintenance en réalisant, par échantillonnage, des audits produits. Ces audits sont combinés avec les sondages produits cités au §2.3 visant à s'assurer du bon fonctionnement de l'OG et de l'état de l'aéronef.

Partie 4 – CERTIFICAT D'EXAMEN DE NAVIGABILITE

4.1 – PROROGATION/RENOUVELLEMENT DU CEN DES AERONEFS GERES PAR L'OG



- (1) depuis la date d'émission ou, le cas échéant, de la précédente prorogation, l'aéronef :
- est resté continuellement sous la responsabilité de gestion de l'OG
 - a été entretenu exclusivement par des organismes de maintenance agréés (sauf éventuellement pour les tâches simples relevant de l'Appendice VIII de la Partie-M ou de l'Appendice II de la Partie-ML)
- (2) Si l'aéronef est en cours de maintenance au moment de la prorogation, les travaux identifiés sur le bon de commande ne sont pas considérés comme des non-conformités de navigabilité.

4.2. – PROROGATION DES CEN PAR L'OG

Voir également **G-40-01 §13** pour la prorogation des CEN

Personne(s) autorisée(s) à proroger les CEN :

N° d'autorisation	Nom, prénom	Domaine
1		<i>Exemple : tout le domaine d'agrément de l'OG</i>
2		

[Pour les organismes G+I voir au §4.4.1 le commentaire relatif au système de numérotation des autorisations]

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

A chaque prorogation, un formulaire de prorogation (modèle en l'annexe 5.1) est rempli.

Rubriques du CEN à remplir :

- date d'expiration:
 - la date d'expiration précédente + 1 an si la prorogation intervient moins de 30 jours avant l'expiration du CEN ou après son expiration
 - la date de prorogation + 1 an si la prorogation intervient plus de 30 jours avant l'expiration du CEN
- n° d'autorisation : celle du signataire de la prorogation (voir tableau ci-dessus)
- n° d'agrément : n° d'agrément Partie M/G de l'OG

Une copie du CEN prorogé est adressée à l'autorité d'immatriculation sous 10 jours (pour les aéronefs français, à OSAC responsable de l'OG, accompagné du formulaire AC158)

Archivage

- formulaire de prorogation : jusqu'au prochain examen de navigabilité
- copie du CEN prorogé : jusqu'à 2 ans après le retrait de service de l'aéronef.

4.3 – EXAMEN DE NAVIGABILITE EXTERNE

Si l'examen de navigabilité ne peut pas être réalisé par l'OG, le choix de l'organisation qui sera chargée de réaliser l'examen de navigabilité est défini en coordination entre l'OG et le propriétaire/exploitant :

La date de l'examen est fixée avec un préavis suffisant avant l'expiration du CEN : jusqu'à 90 jours de préavis, la date anniversaire d'expiration du CEN est conservée.

L'OG communique à l'organisation réalisant l'examen de navigabilité tous les enregistrements de navigabilité demandés par cette organisation.

L'OG et le propriétaire se coordonnent pour organiser la présence d'une personne habilitée APRS au moment de l'examen physique, pour le cas où des APRS soient nécessaires suite à cet examen (ex : ouverture de trappe).

Si des non-conformités sont détectées lors de l'examen de navigabilité :

- l'OG coordonne la mise en œuvre des actions curatives nécessaires ou, à titre exceptionnel, sollicite une dérogation de l'autorité (un laissez-passer peut être nécessaire pour convoyer l'aéronef vers un site de maintenance approprié)
- l'OG analyse les causes racines de ces non-conformités et définit les actions correctives/préventives nécessaires (voir Partie 2 du MGN)

L'OG s'assure qu'il reçoit une copie du CEN délivré suite à l'examen.

4.4 – EXAMEN DE NAVIGABILITE PAR L'OG

Ce §4.4 ne concerne que les organismes titulaires de la prérogative d'examen de navigabilité (dits organismes G+I). Voir également la procédure G-24-00 pour les détails sur les examens de navigabilité.

4.4.1 – PERSONNEL D'EXAMEN DE NAVIGABILITE

Réf. : M.A.707 et AMC M.A.707

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Liste du personnel d'examen de navigabilité

Ou bien fournir cette liste en annexe 5.2

N° d'autorisation	Nom, prénom	Domaine
1		Liste des aéronefs couverts par l'habilitation (désignés comme sur le certificat d'agrément Partie M/G) : la mention « tout le domaine de l'OG » n'est pas acceptable
2		

[Pour les organismes G+I, l'OG doit gérer 2 types d'autorisation : personnels habilités à proroger les CEN (cf §4.2) et personnels d'examen de navigabilité (tableau ci-dessus). L'OG a le choix entre :

- 2 systèmes distincts de numérotation des autorisations (dans ce cas : la mention de l'autorisation portée sur les CEN doit permettre d'identifier le type d'autorisation), ou
- un système unique (dans ce cas : un n° d'autorisation correspond à une personne unique et apparaît dans les 2 tableaux si la personne détient les 2 types d'autorisation. Dans le cas de personnes ne détenant qu'un seul type d'autorisation et n'apparaissant donc que dans un seul tableau, son n° d'autorisation apparaît « Réserve » dans l'autre tableau]

Conditions d'habilitation du personnel d'examen de navigabilité

Réf. : M.A.707(a) et AMC M.A.707

Le RN s'assure que le personnel envisagé satisfait les exigences du M.A.707 avec les interprétations de l'AMC associée, en particulier le personnel doit avoir réalisé un examen de navigabilité sous supervision de l'autorité ou d'un PEN de l'organisme suivant une procédure approuvée par l'autorité.

Le domaine d'habilitation sera limité aux types d'aéronefs dont la personne a une connaissance suffisante.

L'ajout d'un personnel d'examen de navigabilité est une modification majeure de l'agrément : pour chaque personne envisagée, une Forme 4 est rédigée et transmise à OSAC, avec un projet d'amendement du MGN pour ajouter la personne.

La politique de formation décrite au § 0.3.4.2 s'applique au personnel d'examen de navigabilité.

Maintien de l'habilitation du personnel d'examen de navigabilité

Réf. : M.A.707(c) et AMC M.A.707

Avant d'affecter le personnel pour la réalisation d'un examen de navigabilité, le RN s'assure que le personnel d'examen de navigabilité satisfait les exigences suivantes :

- Avoir été impliqué dans les activités de gestion du maintien de la navigabilité pendant 6 mois au cours des 24 derniers mois ou ;
- Avoir réalisé au moins un examen de navigabilité au cours des 12 derniers mois

Dossier d'habilitation

Pour chaque personnel d'examen de navigabilité, l'OG établit un dossier contenant tous les justificatifs de son habilitation.

Ce dossier est archivé jusqu'à 2 ans après que la personne a quitté l'OG.

Affectation du personnel d'examen de navigabilité

L'affectation du personnel est limitée:

- aux aéronefs listés sur son habilitation
- aux aéronefs pour lesquels la personne n'est pas impliquée dans la gestion du maintien de la navigabilité (limitation non applicable au Responsable Navigabilité)
- aux aéronefs pour lesquels la personne n'a pas délivré l'approbation pour remise en service dans le cadre de la maintenance, sauf ponctuellement (limitation non applicable au Responsable Navigabilité).

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

4.4.2 – EXAMEN DES ENREGISTREMENTS DE L'AERONEF

Préparation

Les enregistrements suivants doivent être mis à la disposition de la personne chargée de l'examen de navigabilité :

- certificat d'immatriculation, CDN et CEN, CA
- manuel de vol
- programme d'entretien et ensemble de la documentation constructeur/équipementier référencée (ex : manuel de maintenance constructeur)
- livret aéronef, livret moteur, livret/fiche hélice (ou équivalent)
- fiches matricules des équipements à potentiel ou vie limite
- carnet de route (ou équivalent)/CRM
- état des modifications et réparations
- état de conformité au programme d'entretien
- état des AD/CN
- état des travaux reportés
- devis de masse et centrage
- tout autre document demandé par l'examineur au cours de l'examen

Examen

Les points suivants sont vérifiés :

- les heures et cycles de vol de la cellule, du moteur et de l'hélice ont été convenablement enregistrés
- le manuel de vol est approuvé et compatible avec la configuration de l'aéronef (y compris avec les modifications et SCT appliqués)
- les échéances du programme d'entretien ont été respectées, y compris pour les éléments à potentiel ou vie limite
- le PE conforme au ML.A.302 doit faire l'objet d'une revue d'efficacité par le PEN
- les défauts ont été corrigés ou leur report approuvé
- les AD/CN ont été appliquées et convenablement enregistrées
- les modifications et réparations appliquées ont bien été enregistrées et sont approuvées
- les travaux de maintenance ont été libérés conformément à la Partie-M ou Partie-ML selon le cas
- le devis de masse et centrage reflète bien la configuration de l'aéronef
- le CA est disponible et la configuration acoustique identifiée correspond bien à l'aéronef

Cette vérification consiste à :

- vérifier les états à 100%
- demander par sondage les preuves effectives de réalisation (APRS, dossier de travail, travaux supplémentaire, dépannages, ...)

L'examen couvre la période courant depuis le précédent examen de navigabilité.

Si toutefois une anomalie antérieure au précédent examen est détectée, elle sera enregistrée et traitée.

4.4.3 – EXAMEN PHYSIQUE DE L'AERONEF

L'OG et le propriétaire se coordonnent pour organiser la présence d'une personne habilitée APRS au moment de l'examen physique, pour le cas où des APRS soient nécessaires suite à cet examen (ex : ouverture de trappe).

Les points suivants doivent être vérifiés :

- la présence des marquages et placards requis
- le manuel de vol est compatible avec la configuration de l'aéronef (y compris avec les modifications et STC appliqués)
- la définition de l'aéronef est conforme aux données approuvées
- l'aéronef ne présente pas de défauts apparents dont le report n'aurait pas été approuvé
- il n'y a pas d'incohérence entre l'aéronef et les enregistrements documentaires examinés au titre du §4.4.2

	G - 42 - 23	Indice I	20 février 2020	Page : 66
---	--------------------	-----------------	------------------------	------------------

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

En particulier, pour les dossiers de travaux vérifiés lors de l'examen documentaire, l'examineur vérifie par sondage sur l'aéronef le respect des instructions techniques/gamme de travail.

Pour un examen d'un aéronef répondant aux exigences de la Partie-M, si celui-ci n'est pas concluant, l'organisme ayant procédé à l'examen doit en informer l'autorité compétente dès que possible, et en tout état de cause dans les 72 heures à compter du moment où l'organisme a déterminé la raison pour laquelle l'examen de navigabilité n'est pas concluant.

Pour un examen d'un aéronef répondant aux exigences de la Partie-ML, si celui-ci révèle des manquements sur l'aéronef liés à des lacunes dans le contenu du programme d'entretien de l'aéronef, le programme d'entretien de l'aéronef doit être modifié en conséquence. Le PEN qui effectue l'examen informe l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation si elle n'est pas d'accord avec les mesures modifiant le programme d'entretien de l'aéronef prises par le propriétaire ou l'organisme de gestion de navigabilité. Dans ce cas, l'autorité compétente décide des modifications qu'il est nécessaire d'apporter au programme d'entretien de l'aéronef.

4.4.4 – PROCEDURES COMPLEMENTAIRES EN CAS D'IMPORTATION D'UN AERONEF

Cette prérogative n'est pas obligatoire si ce § n'est pas développé indiquer N/A.

La procédure P-22-00 « Classification des aéronefs importés autres que les aéronefs Annexe I sous certificat restreint » décrit les étapes à suivre pour importer un aéronef.

Examen de navigabilité

Un examen de navigabilité est requis dans les cas suivants :

- transfert en provenance de l'UE lorsque le CEN est échu : examen identique à celui d'un renouvellement CEN (voir §4.4.2 et 4.4.3)
- importation d'un aéronef usagé en provenance d'un Etat tiers :

Décrire ici les spécificités d'un examen de navigabilité dans le cadre d'un aéronef usagé en provenance d'un Etat tiers, conformément au M.A.904 ou ML.A.906 (se référer également au G-40-01 annexe X Examen de navigabilité – M.A.901/902 et ML.A.901/902) notamment :

- prise en compte de toute la vie de l'avion depuis sa production
- évaluation des conditions d'entretien précédentes de l'aéronef (qualifications des organismes ayant réalisé les travaux, traçabilité des travaux réalisés ...) et le cas échéant identification des travaux à refaire
- identification de la visite de recalage après analyse de l'ancien programme d'entretien

Procédure de classification française

Paragraphe optionnel dans le cas où l'OG souhaite réaliser par délégation de l'autorité les contrôles complémentaires spécifiques à la classification française :

- vérification de la langue des plaquettes, marquages et manuels,
- conformité du marquage de l'immatriculation,
- prise en compte des mesures urgentes françaises au titre de l'article 70 du règlement 2018/1139 («CN nationales »)
- pour les aéronefs usagés importés d'un état tiers ou les aéronefs neufs, contrôle relatif à la période entre le CDN export/la form 52 et la date de présentation à l'autorité française

Dans ce cas, décrire ici les procédures correspondantes incluant l'usage des formulaires mis en place par OSAC

4.4.5 – EMISSION DES RECOMMANDATIONS ET DES CEN

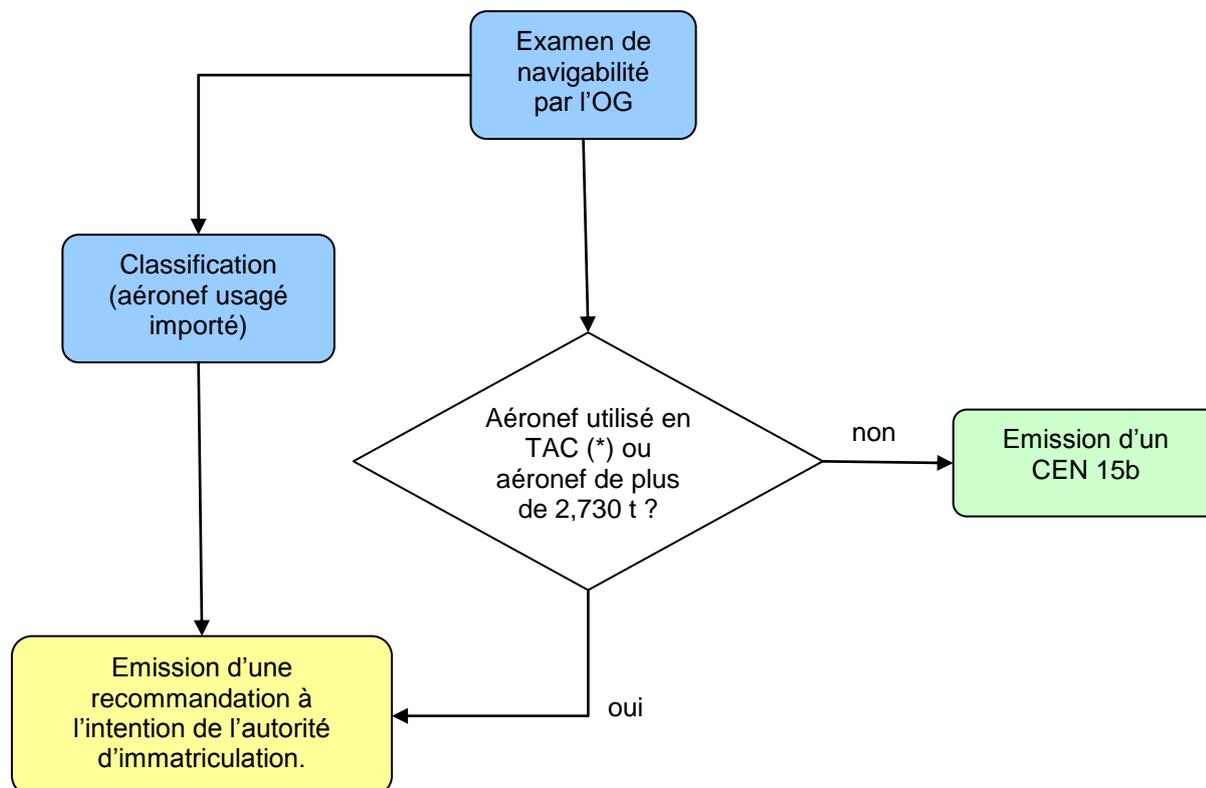
Voir également le §13 du G-40-01 « Prorogation et renouvellement des CEN » qui traite également des recommandations.

Résultat de l'Examen de navigabilité

- Si l'examen de navigabilité est satisfaisant :

 DSAC	G - 42 - 23	Indice I	20 février 2020	Page : 67
---	--------------------	-----------------	------------------------	------------------

L'OG émet une recommandation, un CEN EASA Form 15b ou 15c, selon les cas.



(*)TAC = transport aérien commercial sous licence communautaire (règlement (CE) 1008/2008)

- Si l'examen de navigabilité n'est pas satisfaisant :

La recommandation ou le CEN ne peuvent être émis tant que toutes les anomalies n'ont pas été traitées, c'est-à-dire :

- régularisées (correction de l'anomalie ou mise en travaux différés lorsque c'est réglementairement possible), ou
- couvertes par un accord de l'autorité d'immatriculation (sous la forme d'une dérogation pour les écarts aéronefs de niveau 1 ou d'un délai de correction pour les écarts aéronefs de niveau 2)
- dans le cas d'une classification d'un aéronef importé d'un état tiers (voir P-22-00) tous les écarts doivent être soldés ou couverts par une dérogation de l'autorité d'immatriculation

[Rappel : au-delà de la non-délivrance de la recommandation ou du CEN, les anomalies impactant l'aéronef (i.e. non purement documentaires) doivent être traitées avant tout nouveau vol, par la personne ou l'organisme responsable de la gestion de la navigabilité de l'aéronef.

L'OG n'est pas habilité à accorder un délai de correction d'une anomalie pendant lequel l'aéronef serait autorisé à voler.]

L'OG doit obtenir les preuves d'un traitement acceptable des anomalies détectées. Cela peut nécessiter un complément d'examen physique.

Le rapport d'examen de navigabilité (voir §4.4.6) mentionne toutes les anomalies détectées et leur mode de traitement.

Recommandation

Réf. : M.A.904(a)(2) et (3) et (b) et AMC M.A.904(a)(2) et (b), M.A.901(d) et AMC M.A.901(d)

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Format :

- aéronefs français : F-22-00-2 *[Disponible sur <http://www.osac.aero/docformulaires>. L'OG peut toutefois choisir un autre format à faire valider lors de l'instruction de la prérogative]*
- aéronefs d'un autre Etat membre : *[Lister ici le format de recommandation utilisé, le cas échéant en fonction de l'Etat d'immatriculation. Ce peut être, par défaut, une traduction en anglais du modèle utilisé pour les aéronefs français, ou bien tout autre format validé par l'Autorité d'immatriculation.]*

La recommandation est signée par la personne qui a réalisé l'examen de navigabilité.

L'OG adresse la recommandation au propriétaire ainsi qu'à l'autorité d'immatriculation, lorsqu'il est mandaté par le propriétaire pour effectuer la demande de CEN.

Une copie du rapport d'examen de navigabilité est jointe à la recommandation.

Emission du CEN

Réf. : M.A.901(e) et AMC M.A.901(e), M.A.710(f) et **ML.A.903(e)**

Le CEN 15b **ou le CEN 15c (modèle en annexe 5.1)** est signé par la personne qui a réalisé l'examen de navigabilité.

Rubriques du CEN à remplir :

- date d'expiration :
 - la date d'expiration précédente + 1 an si l'examen intervient moins de 90 jours avant l'expiration du CEN
 - la date de signature + 1 an si l'examen intervient plus de 90 jours avant l'expiration du CEN ou après son expiration
- n° d'autorisation : celle du signataire du CEN (voir tableau au §4.4.1 **ou en annexe 5.2**)
- n° d'agrément : n° d'agrément Partie M/G de l'OG

Une copie du CEN délivré est adressée à l'autorité d'immatriculation sous 10 jours :

- aéronefs français : OSAC, responsable de l'OG, accompagné du formulaire AC158 *[Disponible sur <http://www.osac.aero/docformulaires>*
- aéronefs étrangers : *[Lister ici les modalités de diffusion aux autorités étrangères.]*

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

4.4.6 – ENREGISTREMENTS ET ARCHIVAGE

Réf. : M.A.714(b) et (c)

L'examen documentaire et l'examen physique font l'objet d'un rapport dont le modèle est fourni en Annexe 5.1.

L'OG doit développer un canevas de rapport d'examen de navigabilité permettant aux personnes habilitées d'enregistrer et documenter l'examen de navigabilité. Celui-ci doit permettre d'enregistrer les non-conformités et permettre de notifier au propriétaire/exploitant l'éventuelle non-navigabilité de l'aéronef.

Les rapports d'examen de navigabilité, les CEN émis, ainsi que les recommandations sont archivés jusqu'à 2 ans après le retrait de service de l'aéronef concerné.

Décrire ici le responsable et les conditions (lieu, protection) d'archivage, ainsi que les modalités de transfert. Renvoi possible aux §1.3.3 et §1.3.4 qui traitent déjà de ces sujets.

4.5 – PROCEDURE DE DELIVRANCE DE LAISSEZ PASSER

Ce Privilège du M.A.711(c) fait l'objet d'un amendement majeur approuvé par l'autorité.

GENERALITES

Ce paragraphe précise les cas pour lesquels l'organisme est habilité à délivrer un laissez-passer :

Aéronefs :

- Aéronefs immatriculés en France
- Aéronefs sous contrat de gestion avec l'organisme
- Types d'aéronefs pour lesquels l'organisme est autorisé à émettre un CEN après examen de navigabilité.
- Cas des aéronefs de plus de 2,730T : l'organisme ne disposant que d'un système de revue d'organisation n'est pas autorisé à émettre un CEN ni un laissez-passer pour ces aéronefs.

Types de laissez-passer :

- Raison du besoin d'un laissez-passer :
 - CEN périmé (depuis moins de 3 mois), ou
 - Butée calendaire prévue dans le programme d'entretien approuvé de l'aéronef dépassée (moins de 10% / 3 mois, hors ALI, CMR, AD/CN)
- Objet des vols :
 - Vol de contrôle après maintenance et/ou
 - Vol de convoyage vers un site de maintenance ou un site d'examen de navigabilité

4.5.1 – CONFORMITE AUX CONDITIONS DE VOLS

Ce paragraphe précise comment est effectuée et documentée la conformité à des conditions de vols approuvées.

Aspects à couvrir :

- Obtention de conditions de vol approuvées (ref. 21.A.708, 21.A.709) (rappel : un organisme Partie M/G ne peut pas être habilité à approuver des conditions de vol).

Les conditions de vol doivent être approuvées par :

- *un organisme DOA ou l'AESA (EASA form 18B) quand les aspects « certifications de type » sont impactés (définition non certifiée, dommage/défaut non réparé/rectifié selon un standard approuvé, AD/CN ou ALI non appliquée ...)* ;
- *l'Autorité d'immatriculation (formulaire DGAC LP1 ou LP3 en France) dans les autres cas.*

Note : Les conditions de vols peuvent éventuellement être génériques pour couvrir des situations récurrentes.

- Vérification de l'adéquation entre la situation de l'aéronef (configuration physique, état de sa maintenance etc.) et celle couverte par les conditions de vol approuvées (§ « Situation/configuration de l'aéronef »).

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

- Vérification que tous les items invalidant le CEN (CEN périmé, configuration non approuvée, défaut ou dommage non rectifié selon un standard approuvé, AD/CN ou butée d'entretien dépassée...) sont bien identifiés au § « Situation/configuration de l'aéronef » des conditions de vol approuvées.
- Réciproquement, pour chacun des points identifiés au § « Situation/configuration de l'aéronef » des conditions de vol approuvées : vérification que l'aéronef est réellement dans l'état décrit. Les modalités de vérification peuvent comporter toute combinaison appropriée de : consultation des statuts de navigabilité, conformité réalisée sur aéronef par un organisme **d'entretien**, examen de navigabilité complet ou partiel etc.
- Vérification que les actions requises avant le vol et décrites dans les conditions de vol approuvées ont bien été réalisées.

L'ensemble de ces contrôles doit être documenté et soumis à la validation du signataire du laissez-passer (voir §4.5.2 et 4.5.3)

4.5.2 – DELIVRANCE ET VALIDITE D'UN LAISSEZ-PASSER

4.5.2.1 – Délivrance

Ce paragraphe décrit le processus de délivrance du laissez-passer :

- vérification que la conformité à des conditions de vol approuvées a été établie et documentée (cf §4.9) (21.A.711(d))
- processus de renseignement du formulaire 20b de l'AESA (voir appendice IV de la Partie 21), y compris :
- définition d'une durée de validité du laissez-passer adaptée au besoin opérationnel et compatible avec les conditions de vol approuvées (dans tous les cas inférieure ou égale à 1 an)
- mention sur le laissez-passer (directement ou par référence) des conditions/restrictions définies dans les conditions de vol approuvées (21.A.711(e))
- envoi d'une copie à l'autorité (laissez-passer et conditions de vol) selon 21.A.711(f) :
 - OSAC en charge de l'agrément Partie M/G
 - lp-aviationgenerale@aviation-civile.gouv.fr
 - autorité d'immatriculation pour les aéronefs non F-

4.5.2.2 Maintien de la validité

L'organisme Part M/G est le titulaire du laissez passer qu'il délivre (et identifié comme tel sur le laissez-passer). A ce titre, il est responsable du respect des conditions associées au laissez passer pendant toute sa durée de validité.

Ce paragraphe décrira comment l'organisme garantit qu'à chaque vol sous laissez-passer, les conditions associées au laissez-passer sont respectées :

- l'aéronef reste dans une configuration couverte par les conditions de vol approuvées (exemple : prévoir qu'à chaque modification de l'aéronef pendant la période de validité du laissez-passer, l'organisme s'assure que la modification réalisée ne remet pas en cause les hypothèses de configuration des conditions de vol approuvées),
- les conditions de maintien de navigabilité (gestion de navigabilité, maintenance) définies dans les conditions de vol ont été respectées.

4.5.2.3 – Révocation

Il devra être décrit ici comment l'organisation garantit la conformité à l'exigence 21.A.711(g) dans le cas de la révocation du laissez-passer.

4.5.3 – PERSONNES AUTORISEES A DELIVRER UN LAISSEZ-PASSER

Ce paragraphe listera le nom, la signature et le domaine d'activité de la personne autorisée à signer les laissez-passer, selon la prérogative M.A.711(c).

Remarque : les informations requises peuvent être enregistrées dans une liste référencée dans le MGN.

	G - 42 - 23	Indice I	20 février 2020	Page : 71
---	--------------------	-----------------	------------------------	------------------

<i>[Nom de l'organisme]</i>	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Rappel : ces personnes doivent faire l'objet d'une EASA Form 4 et satisfaire les exigences du M.A.707.

4.5.4 – INTERFACE AVEC L'AUTORITE LOCALE POUR LE VOL

Dans ce paragraphe, l'organisme précisera la communication avec l' (ou les) autorité(s) locale(s) des états survolés, afin d'obtenir toutes les autorisations nécessaires dans les domaines autres que ceux couverts par les conditions de vol (c'est-à-dire les aspects autres que la navigabilité) : licences des équipages, exigences opérationnelles, règlement radio de l'UIT () etc.*

() UIT : l'organisme devra s'assurer que l'aéronef fait l'objet d'une Licence de Station d'Aéronef (LSA) valide (rappel : une attestation de conformité de la station émettrice de bord au règlement radio de l'UIT portant mention d'un accusé-réception de l'OSAC vaut LSA pour 2 mois).*

4.5.5 – RESPONSABILITES, CONSERVATION ET ACCESSIBILITE DES ENREGISTREMENTS DES LAISSEZ-PASSER

Concernant l'archivage, dans ce paragraphe, l'organisme précisera :

- quels sont les documents qui seront archivés,*
- la durée d'archivage de ces documents et les modalités de transfert,*
- le lieu d'archivage et les conditions d'archivage,- et les personnes responsables de l'archivage ainsi que celles qui ont accès aux archives.*

Pour certains points, il est possible de renvoyer aux §1.3.3 et §1.3.4 qui traitent déjà de ces sujets.

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Partie 5 – ANNEXES

- | 5.1 – **Modelés** de documents (modèle de liste des aéronefs gérés, CEN 15b et 15c, liste ELA1 **du domaine d'activité**, revue d'organisation, etc ...)
- | 5.2 – Liste des personnels d'examen de **navigabilité**
- | 5.3 – Liste des sous-traitants : non applicable dans ce guide
- 5.4 – Liste des organismes de maintenance sous contrat
- | 5.5 – Copie des contrats de sous-traitants : non applicable dans ce guide

[Nom de l'organisme]	MANUEL DE SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE	Page :	XX
		Edition :	xx
		Amendement :	-
		Date :	xx/xx/xx

Organisme : FR.MG.xxx	FORMULAIRE DE PROROGATION
--------------------------	----------------------------------

Aéronef :	
Constructeur :	
Type :	
Numéro de série :	
Immatriculation :	
Date de délivrance ou, le cas échéant, de première prorogation :	D1 =
Date d'expiration :	D2 =

CONDITIONS DE PROROGATION :

- L'aéronef est en environnement contrôlé conformément au M.A.901(b) ou **ML.A.901(c)** :

Depuis la date D1 :

- La gestion du maintien de navigabilité de l'aéronef a été gérée en continu par l'organisme qui effectue la prorogation.
- La maintenance a été assurée par un organisme d'entretien agréé conformément à la sous-partie F de la Partie-M, à la Partie-145 ou à la Partie-CAO, cela inclut les tâches d'entretien dites « pilote-propriétaire » et leur remise en service soit par le pilote-propriétaire, soit par le personnel de certification indépendant.
- L'organisme ne dispose pas d'information montrant que l'aéronef n'est pas navigable

DETERMINATION DE LA NOUVELLE DATE D'EXPIRATION :

- La prorogation intervient 30 jours ou moins avant la date D2, ou après la date D2

Nouvelle date d'expiration = D2 + 1 an=	
--	--

- La prorogation intervient plus de 30 jours avant la date D2

Nouvelle date d'expiration = date de la prorogation + 1 an=	
--	--

DATE :

NOM, PRENOM :

N° D'AUTORISATION :

SIGNATURE :