

# REGLE ET PROCEDURE

DSAC/NO

Règle et procédure  
disponible en  
téléchargement sur  
[www.osac.aero](http://www.osac.aero)

Indice **C**  
30 juillet 2020

## **Acceptation des personnels | désignés dans les organismes agrés**

**RP-03-05**



DSAC

Ministère de la Transition écologique et solidaire

[www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr)

## ÉVOLUTION DE LA REGLE ET PROCEDURE

CE DOCUMENT EST MIS A JOUR

Cette mise à jour permet la prise en compte des règlements (UE) 2019/1383 et (UE) 2020/270 avec notamment :

- L'introduction des agréments Partie-CAO et Partie-CAMO.
- La suppression de l'obligation de Form 4 et l'acceptation formelle des personnels à travers l'approbation du manuel CAE/CAME pour les organismes agréés Partie-CAO et Partie-CAMO (des justificatifs d'expérience et de qualification sont cependant toujours exigés pour les personnels concernés).

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

## SOMMAIRE

1	OBJET .....	4
2	DOMAINE D'APPLICATION .....	4
3	RESERVE .....	4
4	RÉFÉRENCES .....	4
5	ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS .....	5
5.1	<i>Abréviations</i> .....	5
5.2	<i>Définitions</i> .....	5
6	RÈGLES COMMUNES .....	6
6.1	<i>Conditions d'acceptation</i> .....	6
6.2	<i>Suppléance</i> .....	8
7	RESPONSABLE DE PRODUCTION (agrément 21G) .....	8
8	RESPONSABLE D'ENTRETIEN (agréments 145, M/F et CAO limité à l'entretien) .....	9
9	RESPONSABLE DE LA GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE (agréments CAMO, M/G et CAO limité à la gestion du maintien de la navigabilité) .....	10
10	RESPONSABLE TECHNIQUE (agrément CAO gestion du maintien de la navigabilité et entretien) ...	11
11	RESPONSABLE DES FORMATIONS / D'EXAMENS (agrément 147) .....	11
12	RESPONSABLE QUALITE (agréments 21G, M/G, M/F, CAO, 145 et 147) ET RESPONSABLE DE LA SURVEILLANCE DE LA CONFORMITE (agrément CAMO) .....	12
13	RESPONSABLE DE LA GESTION DE LA SECURITE (agrément CAMO, MG/TAC et 145) .....	13
13.1	<i>Pour les agréments CAMO</i> .....	13
13.2	<i>Pour les agréments M/G TAC sous licence et 145 :</i> .....	14
14	PERSONNEL D'EXAMEN DE NAVIGABILITE (agréments M/G, CAMO, CAO, M/F et 145) .....	15
14.1	<i>Généralités</i> .....	15
14.2	<i>Critères de nomination des Personnels d'Examen de Navigabilité</i> .....	16
14.2.1	<i>PEN au sein d'un organisme CAMO ou M/G – Aéronefs exploités en CAT nécessitant une licence d'exploitation délivrée en accord avec le règlement (CE) N°1008/2008 ou aéronefs ayant une MTOM &gt; 2730 kg hormis les ballons</i> .....	17
14.2.2	<i>PEN au sein d'un organisme M/G ou CAO – Aéronefs dont l'exploitation ne nécessite pas une licence d'exploitation délivrée en accord avec le règlement (CE) N°1008/2008 ayant une MTOM ≤ 2730 kg et pour les ballons</i> .....	18
14.2.3	<i>PEN au sein d'un organisme 145 ou M/F</i> .....	21
15	SUPERVISION D'EXAMEN PAR OSAC .....	21
15.1	<i>Généralités et durée de l'examen sous supervision</i> .....	21
15.2	<i>Vérification du dossier individuel</i> .....	22
15.3	<i>Vérification des compétences par une interview du candidat</i> .....	22
15.4	<i>Observation d'un examen de navigabilité effectué par le candidat</i> .....	23
15.5	<i>Vérification de l'examen documentaire</i> .....	24
15.6	<i>Vérification de l'examen physique de l'aéronef</i> .....	25
15.7	<i>Enregistrement de l'examen de navigabilité et émission du CEN ou de la recommandation</i> .....	25
15.8	<i>Fin du contrôle</i> .....	25
16	EXAMINATEUR DE PERSONNEL D'EXAMEN DE NAVIGABILITE .....	25
17	REDEVANCES .....	27

## 1 OBJET

La présente règle et procédure (RP) définit les modalités d'acceptation par l'autorité des personnels des organismes agréés par l'Autorité française, et qui sont soumis à **acceptation formelle sur la base de leurs qualifications et expériences** selon les règlements européens référencés au §4.

## 2 DOMAINE D'APPLICATION

Cette RP s'applique à tous les personnels de commandement des organismes de production, gestion du maintien de la navigabilité, maintenance, et formation à la maintenance, ainsi qu'aux personnels d'examen de navigabilité (PEN) et examinateurs de PEN des organismes **CAMO, CAO, M/G, M/F, et/ou 145**, ainsi qu'aux suppléants nommés des personnels de commandement.

Cette RP ne s'applique pas:

- Aux **instructeurs**, examinateurs et **évaluateurs** pratiques des organismes 147, qui ne sont plus soumis à Formulaire 4 en application de la décision 2012/004/R de l'EASA. Les critères de nomination de ces personnels sont indiqués dans la règle R-52-02 **et leur acceptation se fait à travers l'approbation du MTOE**.
- Aux personnels indépendants détenteurs **d'une habilitation à la réalisation** d'examen de navigabilité conformément au **ML.A.901(b)(4)**. **La procédure d'habilitation de ces personnels est disponible sur le site internet d'OSAC sous la référence P-40-02**.
- Aux Responsables de Revue d'Organisation (RRO – «petits» organismes M/F et/ou M/G **et/ou CAO**). Les critères de qualification et de nomination d'un RRO sont indiqués dans l'appendice VIII de l'AMC M.A.616 pour les «petits» organismes M/F, dans l'appendice XIII de l'AMC M.A.712(f) pour les «petits» organismes M/G **et dans l'appendice II de l'AMC1 CAO.A.100(f) pour les « petits » organismes CAO**.
- Aux Dirigeants Responsables. Les règlements applicables ne nécessitent pas **l'étude de leurs qualifications et expériences par l'autorité pour leur acceptation formelle**.
- Aux personnels des organismes disposants d'une autorisation 21F.
- Aux agréments d'organismes étrangers relevant de l'EASA dont l'OSAC assure, par délégation, l'instruction et la surveillance.

## 3 RESERVE

## 4 RÉFÉRENCES

Cette RP prend en compte le référentiel identifié ci-dessous:

- au niveau européen:

- Règlement (UE) N° 748/2012 modifié, **et ses AMC/GM ;**
- Règlement (UE) N° 1321/2014 modifié, **et ses AMC/GM ;**
- Règlement (CE) N° 1008/2008.

- au niveau français:

- Arrêté du 28 décembre 2005 modifié relatif aux redevances pour services rendus par l'Etat pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile;

La version en vigueur est disponible sur le site internet d'OSAC.

- P-03-00 : Instruction et Surveillance des Agréments d'Organisme **sans système de gestion**.
- P-03-01: **Instruction et Surveillance des Agréments d'Organisme avec système de gestion (non disponible à ce jour)**.

La version en vigueur est disponible sur le site internet d'OSAC.

- Formulaire 4: Formulaire de demande d'acceptation de personnel.
- F-2-12-50-51-60: Formulaire de demande ou de modification d'agrément.

- **F-03-00-0-3**: Guide de contrôle d'un candidat examinateur de personnel d'examen de navigabilité.
- **F-03-05-0**: Grille d'évaluation d'un candidat à la fonction de personnel d'examen de navigabilité.

## 5 ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS

### 5.1 Abréviations

21F	: Partie 21 sous partie F du règlement (UE) N°748/2012 (organisme de production)
21G	: Partie 21 sous partie G du règlement (UE) N°748/2012 (organisme de production)
145	: Partie 145 (annexe II) du règlement (UE) N°1321/2014 (organisme d'entretien)
147	: Partie 147 (annexe IV) du règlement (UE) N°1321/2014 (organisme de formation à la maintenance)
AD	: Airworthiness Directive
AMM	: Aircraft Maintenance Manual
CAT	: Transport Aérien Commercial
<b>CAMO</b>	<b>: Partie CAMO (annexe Vc) du règlement (UE) N°1321/2014 (organisme de gestion du maintien de la navigabilité)</b>
<b>CAO</b>	<b>: Partie CAO (annexe Vd) du règlement (UE) N°1321/2014 (organisme combine de maintien de la navigabilité)</b>
CDCCL	: Critical Design Configuration Control Limitation
CEN	: Certificat d'Examen de Navigabilité.
CMM	: Component Maintenance Manual
CN	: Consigne de Navigabilité
CRIS	: Compte-Rendu d'Intervention de Surveillance
CTA	: Certificat de Transporteur Aérien
EASA	: European Aviation Safety Agency
EFIS	: Electronic Flight Information System
EWIS	: Electrical Wiring Interconnection System
IPC	: Illustrated Parts Catalog
LNMA	: Licence Nationale de Mécanicien d'Aéronef
MEL	: Minimum Equipment List
M/F	: Partie M sous partie F du règlement (UE) N°1321/2014 (organisme de maintenance)
M/G	: Partie M sous partie G du règlement (UE) N°1321/2014 (organisme de gestion du maintien de la navigabilité)
MPD	: Maintenance Planning Document
MRB	: Maintenance Review Board
PE	: Programme d'Entretien
PEN	: Personnel d'Examen de Navigabilité.
REN	: Recommandation d'Examen de Navigabilité
RP	: Règle et Procédure
QCM	: Question à Choix Multiple
RDE	: Responsable Désigné d'Entretien
RN	: Responsable de la Navigabilité
RS	: Responsable de Surveillance (OSAC)
SB	: Service bulletin
SGS	: Système de Gestion de la Sécurité
SRM	: Structural Repair Manual
UEA	: Unité d'Entretien Agréé

### 5.2 Définitions

**Manuel d'Organisme** : Terme générique utilisé dans ce document et qui correspond aux différents manuels des organismes agréés, à savoir :

- **Manuel d'organisme combiné de maintien de la navigabilité (CAE : Combined Airworthiness Exposition),**
- **Manuel d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité conforme à la Partie-CAMO (CAME : Continuing Airworthiness Manual Exposition),**

	<b>RP-03-05</b>	<b>Indice C</b>	<b>29 juillet 2020</b>	<b>Page : 5</b>
---	-----------------	-----------------	------------------------	-----------------

- Manuel d'Organisme de Production (MOP),
  - Manuel d'Organisme de Maintenance (MOM),
  - Manuel des spécifications de Gestion du maintien de Navigabilité (MGN) **pour les organismes conformes à la Partie-M/G**,
  - Manuel d'Organisme d'Entretien (MOE), et
  - Manuel des spécifications de l'organisme de formation d'entretien (MTOE),
- et qui inclut le cas échéant tous les documents référencés démontrant la conformité aux exigences réglementaires applicables (procédures, manuel qualité; liste de capacité...).

« Petit » organisme M/G: En accord avec l'AMC M.A.712(f), un organisme M/G peut être considéré comme «petit» si:

- le nombre total de personnel ne dépasse pas 5 équivalent temps plein, et
- il ne gère pas d'aéronef exploités en CAT nécessitant une licence d'exploitation délivrée en accord avec le règlement (CE) N°1008/2008, et
- il n'est pas habilité à émettre des CEN sur des aéronefs de MTOM > 2730 kg (sauf pour les ballons).

« Petit » organisme M/F: En accord avec l'AMC M.A.616, un organisme M/F peut être considéré comme «petit» s'il dispose d'un nombre total de personnel de maintenance inférieur à 10.

« Petit » organisme CAO : En accord avec le CAO.A.100, un organisme CAO peut être considéré comme « petit » s'il gère uniquement des aéronefs relevant de la Partie-ML, ou qu'il dispose d'un nombre total de personnel de maintenance inférieur à 10, ou qu'il dispose d'un nombre total de personnel de gestion du maintien de la navigabilité inférieur à 5.

## 6 RÈGLES COMMUNES

### 6.1 Conditions d'acceptation

Les personnels soumis à **acceptation de l'Autorité sur la base de leurs qualifications et expériences** doivent fournir à OSAC, sous une forme acceptable, une déclaration résumant leurs qualifications et expérience en lien avec la responsabilité assumée au sein de l'organisme avec une copie des justificatifs associés (CV, diplômes, attestations de formation et/ou examen, attestation d'employeur, carnet d'expérience, etc.).

Pour les agréments 21G, M/G, M/F, 145 et 147 la seule forme acceptable par l'autorité est le formulaire 4.

Pour les agréments CAO et CAMO, la forme acceptable par l'autorité est une déclaration, sous format libre, de qualification et d'expérience qui doit contenir les informations suivantes :

- Nom et prénom du postulant
- Identification de l'organisme (nom et numéro d'agrément)
- Responsabilité au sein de l'organisme (objet de l'acceptation par l'autorité)
- Détail des qualifications en lien avec le poste (responsabilité assumée)
- Détail des expériences en lien avec le poste (responsabilité assumée)
- Date et signature du postulant

Remarque : l'utilisation du formulaire 4 reste pour les agréments CAMO et CAO une forme acceptable.

Par **dérogation**, sur demande motivée de la part d'un candidat ne souhaitant pas fournir une copie des justificatifs, il est possible de consigner et d'attester via le CRIS de la revue des pièces justificatives en question par l'inspecteur. Par ailleurs, dans le cadre de **l'instruction ou de** la surveillance d'un agrément, un inspecteur OSAC peut être amené à consulter les justificatifs associés à la nomination d'un personnel. Ainsi, dans la mesure où ces justificatifs

ne font pas l'objet d'un archivage par OSAC, l'organisme doit tenir à la disposition d'OSAC les documents concernés.

L'acceptation par l'autorité du personnel se fait via l'approbation du manuel de l'organisme et via une mention des personnels concernés dans le courrier de délivrance de l'agrément le cas échéant, pour l'instruction initiale, ou dans le courrier d'approbation de la modification majeure/nécessitant l'approbation préalable d'OSAC associée à la nomination du personnel concerné.

Elle résulte de l'étude satisfaisante du Formulaire 4 ou le cas échéant de la déclaration et du Manuel d'Organisme, cette étude doit permettre de démontrer que :

- le personnel est nommé directement par le DR dans le manuel de l'organisme qui contient l'intitulé de son poste et ses fonctions, et
- la position du personnel dans l'organigramme présenté dans le manuel de l'organisme lui permet d'avoir un lien direct avec le DR. Dans le cas des sociétés ayant des structures complexes, si la position du personnel dans l'organigramme ne lui permet pas de démontrer un lien direct avec le DR, l'organisme devra démontrer ce lien par un autre moyen (lettre de mission, note de nomination, etc) et montrer que le Responsable Désigné détient bien « la responsabilité ultime » devant le DR, sous entendu qu'il n'existe pas d'autre personne entre lui et le DR pouvant assumer la même responsabilité ou pouvant interférer dans le cadre des responsabilités de la personne désignée.
- la position du personnel lui confère l'autorité nécessaire pour assurer ses fonctions, et
- le personnel répond à tous les critères de qualification et d'expérience requis par le règlement EASA applicable et la présente RP, pour la fonction considérée, et
- le personnel dispose des ressources lui permettant d'assumer ses responsabilités et d'assurer les fonctions associées.

En cas d'utilisation d'un personnel à temps partiel à une ou plusieurs des fonctions concernées par cette RP (voir §2), en plus des conditions précédemment listées, les points suivants doivent être considérés :

- L'organisme détenteur de l'agrément démontre que les outils et moyens organisationnels mis en place permettent d'assurer que le personnel en question puisse assumer la charge et les responsabilités qui incombent à la fonction. Il doit pouvoir être démontré que le temps dont dispose le personnel est adapté à la charge de travail prévue pour couvrir les besoins opérationnels et imprévus et que ces temps sont effectivement disponibles compte tenu des éventuels autres engagements du personnel dans d'autres sociétés, autres activités professionnelles, et
- le DR de l'organisme détenteur de l'agrément s'assure que le personnel prend en compte les instructions et les directives relatives à l'accomplissement de sa fonction au sein de l'organisme détenteur de l'agrément. Ce personnel doit pouvoir démontrer ne pas être en situation de risque de conflit d'intérêt par rapport à d'éventuelles autres entités pour lesquelles il travaillerait, et
- toutes les informations utiles sur la responsabilité et les fonctions du personnel concerné doivent être formalisées et acceptées par les deux parties. Il est du ressort de l'organisme de démontrer par des documents adaptés (contrats, déclaration, etc.) que les missions / responsabilités du personnel en question sont clairement définies et acceptés par les deux parties, et

Dans tous les cas :

- OSAC peut demander toutes clarifications, voire la révision d'un formulaire 4 ou le cas échéant de la déclaration de qualification et d'expérience et la présentation de justificatifs additionnels nécessaires à démontrer la conformité aux exigences réglementaires applicables, et

	<b>RP-03-05</b>	<b>Indice C</b>	<b>29 juillet 2020</b>	<b>Page : 7</b>
---	-----------------	-----------------	------------------------	-----------------

- au-delà des exigences EASA relatives à la nomination des personnels soumis à **acceptation de l'Autorité**, il est de la responsabilité de l'organisme de s'assurer du respect des autres règlements en vigueur (code des sociétés, code du travail, etc.).

## 6.2 Suppléance

La suppléance a pour objectif d'assurer la continuité de la conformité de l'organisme aux exigences réglementaires et de permettre l'exécution des tâches en cas d'absence d'un personnel désigné. Les deux cas de figures suivants sont à considérer :

- 1- Absence de courte durée, **limitée à 3 mois** (mission, vacances, arrêt maladie de courte durée, etc.). Une **acceptation par OSAC** n'est pas requise et les prérequis de qualification et d'expérience applicables au titulaire de la fonction considérée ne s'appliquent pas aux suppléants de courte durée. En revanche, il est de la responsabilité de l'organisme de démontrer l'existence de compétences et d'une expérience de base concernant le/les personnels ayant vocation à assurer une suppléance de courte durée.
- 2- Absence de longue durée (congé maternité, arrêt maladie de longue durée, etc.). Une **acceptation par OSAC** n'est pas requise, en revanche, **il est de la responsabilité de l'organisme de s'assurer que le personnel qu'il désigne en tant que suppléant répond aux mêmes prérequis de qualification et d'expérience que le titulaire de la fonction considérée. Ce personnel suppléant n'étant pas soumis à acceptation formelle de l'autorité ne sera pas cité sur les courriers de délivrance des agréments ou d'approbation des manuels émis par OSAC.**

Concernant la suppléance des personnels soumis à une acceptation **de l'autorité** (voir §2), la règle suivante s'applique :

L'organisme doit prendre en compte les conditions de maintien de la validité de son agrément (21.A.159, M.A.618, M.A.715, **145.A.90, 147.A.155, CAMO.A.135, CAO.A.110**). Ces exigences conditionnent la validité de l'agrément au fait que l'organisme reste conforme à l'annexe correspondante du règlement (UE) 1321/2014 et/ou (UE) 748/2012.

Ainsi, pour satisfaire ces exigences, **une procédure décrivant comment sont gérés les cas d'absences de courtes et de longues durées est à soumettre à OSAC lors de la prochaine mise à jour du manuel de l'organisme. L'organisme peut suivant cette procédure nommer des suppléants dans son manuel.**

**La procédure utilisée pour traiter les cas d'absence de longue durée doit prévoir une notification d'OSAC à chaque mise en œuvre d'une telle suppléance. Pour chaque nomination de suppléant longue durée par l'organisme, OSAC vérifiera, en le notifiant dans un CRIS, le respect de la procédure et des critères de nomination. Dans le cas d'une absence longue durée sans prévision de retour du titulaire, un nouveau titulaire devra être nommé suivant le §6.1.**

Tout organisme agréé **Partie-21G, Partie-M/F, Partie-M/G, Partie-145, Partie-147, Partie-CAMO et/ou Partie-CAO** et qui ne dispose pas d'une procédure, acceptée par OSAC, permettant de traiter les cas d'absence, sera considéré non conforme aux exigences relatives au maintien de la validité de son agrément (**21.A.159(a)(1), 145.A.30(b)(4), 145.A.90(a)(1), M.A.618(a)(1), M.A.715(a)(1), 147.A.155(a)(1), CAMO.A.135(a)(1), CAO.A.110(a)(1)**).

## 7 RESPONSABLE DE PRODUCTION (agrément 21G)

Le Responsable de Production doit démontrer via **la présentation des justificatifs requis** et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance d'OSAC :

- Une expérience pratique d'application des normes de sécurité et bonnes pratiques aéronautiques,

	<b>RP-03-05</b>	<b>Indice C</b>	<b>29 juillet 2020</b>	<b>Page : 8</b>
---	-----------------	-----------------	------------------------	-----------------

- une connaissance du domaine d'activité de son organisme et des techniques mises en œuvre,
- une expérience de la production correspondant au domaine d'activité de son organisme,
- une connaissance de la sous-partie 21G,
- une connaissance approfondie du Manuel de son Organisme,
- la maîtrise de la langue de travail de son organisme.

Il doit être démontré via le Manuel d'Organisme, qu'un lien direct existe entre le Responsable de Production et le Dirigeant Responsable.

## 8 RESPONSABLE D'ENTRETIEN (agréments 145, M/F et CAO limité à l'entretien)

Les critères s'appliquent pour les Responsables d'Entretien en base et en ligne (pour les aéronefs) ou en atelier (pour les moteurs et équipements), en 145 M/F et CAO.

Le Responsable d'Entretien doit démontrer **via la présentation des justificatifs requis** et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance (OSAC):

- une expérience pratique **et une maîtrise de l'application** des normes de sécurité et **des** bonnes pratiques aéronautiques,
- une connaissance des pratiques standards de maintenance,
- **pour un agrément 145**, une connaissance des produits, pièces et équipements entretenus et des techniques mises en œuvre,
- **pour les agréments M/F et CAO**, une connaissance des aéronefs, des composants et des techniques mises en œuvre, qui peut être démontrée par une formation de niveau au moins équivalent à un niveau 1 selon la Partie-66 (familiarisation) délivrée par le constructeur, un organisme agréé Part-147 ou à défaut tout autre organisme accepté par OSAC\*,
- une connaissance **adaptée** de la réglementation, **selon l'agrément**, de la Partie M/F, CAO ou 145, **ainsi que de la Partie M et ML le cas échéant ou tout autre réglementation requise.**
- une connaissance approfondie du Manuel de son Organisme **et des procédures associées**,
- avoir suivi une formation aux facteurs humains en maintenance, **pour un agrément 145**,
- avoir suivi une formation au SGS, pour un agrément 145,
- **avoir suivi une formation au CDCCL, au Fuel Tank Safety et à l'EWIS si requis par le type d'agrément et le domaine d'activité de l'organisme**,
- au moins 5 années d'expérience aéronautique dont trois **d'expérience pratique en maintenance**, pour un agrément M/F **et 2 ans dans l'industrie aéronautique à un poste approprié pour les CAO**,
- maîtrise de la langue de travail de son organisme et de la (ou des) langue(s) de la documentation de maintenance (PE, AMM, CMM, CN/AD, SB...).

Il doit être démontré via le Manuel d'Organisme, qu'un lien direct existe entre le Responsable d'Entretien et le Dirigeant Responsable.

*\* Les cas d'acceptation par OSAC d'une formation dispensée par un organisme non agréé Partie-147 sont ceux des aéronefs « orphelins », absence d'organisme Partie-147 pour le type d'aéronef considéré / éloignement géographique économiquement incompatible, ou nécessité opérationnelle justifiée.*

9 RESPONSABLE DE LA GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE (agrément CAMO, M/G et CAO limité à la gestion du maintien de la navigabilité)

Les critères s'appliquent pour le Responsable Désigné d'Entretien (obligatoire en CAT nécessitant une licence d'exploitation délivrée en accord avec le règlement (CE) N° 1008/2008) et le Responsable de Navigabilité (dans tous les autres cas d'exploitation).

Le RDE/responsable de navigabilité doit démontrer **via la présentation des justificatifs requis** et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance d'OSAC:

- Une expérience pratique **et une maîtrise de l'application** des normes de sécurité et des bonnes pratiques aéronautiques,
- **En fonction du type d'agrément, avoir une connaissance du système qualité (M/G, CAO) et le cas échéant des systèmes de revue d'organisation pour les petits organismes, avoir une connaissance du système de gestion de la sécurité (MG TAC sous licence) et du système de gestion (CAMO) incluant la surveillance de la conformité et gestion de la sécurité, et une connaissance des facteurs humains et des limites de la performance humaine (CAMO). Ces connaissances pourront être démontrées par le suivi de formation appropriées.**
- avoir au moins 5 années d'expérience professionnelle dont deux en aéronautique à des postes appropriés,
- détenir un diplôme d'ingénierie (ou autre titre de niveau I – BAC + 5) dans une spécialité appropriée à l'aéronautique ou licence de mécanicien aéronautique Partie-66 complétée par une formation reconnue\* de niveau II – BAC + 3, ou 5 années d'expérience professionnelle supplémentaires\*\* en gestion de navigabilité et/ou maintenance et/ou surveillance de ces activités,
- une connaissance approfondie du Manuel de son Organisme (MGN, **CAME ou CAE**),
- une connaissance des types d'aéronefs gérés :
  - Pour les **organismes agréés CAMO et M/G gérant des** aéronefs de MTOM supérieure à 2730 kg (hors ballons) : **une connaissance des aéronefs, et des techniques mises en œuvre, démontrée par une formation de niveau au moins équivalent à un niveau 1 selon la Partie-66 (familiarisation) délivrée par le constructeur, un organisme agréé Part-147 ou à défaut tout autre organisme accepté par OSAC\*\*\*, sur un échantillon d'aéronefs ou de systèmes d'aéronefs similaires aux types d'aéronefs du domaine d'agrément,**
  - Pour les **organismes agréés CAMO et M/G gérant des** aéronefs de MTOM inférieure à 2730 kg et les ballons **et pour les CAO** : formation telle que décrite ci-dessus, ou preuves écrites (diplômes, attestations de formation et/ou d'emploi, logbook de maintenance) sur un échantillon **d'aéronefs ou de systèmes d'aéronefs similaires aux types d'aéronefs**
- une connaissance approfondie de la réglementation **applicable, et notamment la** Partie M, **ML, CAMO et CAO le cas échéant**
- la maîtrise de la langue de travail de son organisme et de la (ou des) langue(s) de la documentation de gestion de navigabilité et maintenance (AMM, CMM, CN/AD, SB...).
- en cas d'exploitation en CAT nécessitant une licence d'exploitation délivrée en accord avec le règlement (CE) N°1008/2008, **avoir une connaissance approfondie** :
  - Des parties pertinentes (propres au type d'exploitation en question) des règlements opérationnels et procédures associées,
  - des spécifications opérationnelles de l'opérateur détenteur de l'agrément **M/G ou CAMO,**
  - des parties pertinentes du manuel de procédure de l'opérateur détenteur du **M/G ou CAMO.**

\* Les formations reconnues de niveau II sont:

- *Licence Professionnelle des systèmes pluritechniques option Maintenance aéronautique*
- *Licence Professionnelle électricité et électronique option électronique pour l'aéronautique et le spatial*

	<b>RP-03-05</b>	<b>Indice C</b>	<b>29 juillet 2020</b>	<b>Page : 10</b>
---	-----------------	-----------------	------------------------	------------------

**\*\* Supplémentaires par rapport aux cinq années d'expérience professionnelle dont deux en aéronautique qui sont exigées pour tous.**

**\*\*\* Les cas d'acceptation par OSAC d'une formation dispensée par un organisme non agréé Partie-147 sont ceux des aéronefs « orphelins », absence d'organisme Partie-147 pour le type d'aéronef considéré / éloignement géographique économiquement incompatible, ou nécessité opérationnelle justifiée.**

En cas d'exploitation en CAT nécessitant une licence d'exploitation délivrée en accord avec le règlement (CE) N°1008/2008, le Responsable Désigné d'Entretien doit être employé par l'opérateur / organisme M/G **ou CAMO**, sauf si l'autorité compétente de l'opérateur accepte explicitement que le RDE soit employé par un organisme 145 à qui l'opérateur / organisme M/G **ou CAMO** contracte la maintenance de ses aéronefs parce que il n'y a aucune autre personne qualifiée disponible.

Dans tous les cas, il doit être démontré via le Manuel d'Organisme, qu'un lien direct existe entre le Responsable Désigné d'Entretien / Responsable de **la gestion du maintien de la Navigabilité** et le Dirigeant Responsable.

#### 10 RESPONSABLE TECHNIQUE (agrément CAO gestion du maintien de la navigabilité et entretien)

**Pour les organismes CAO ayant des privilèges de maintenance et de gestion du maintien de la navigabilité, un Responsable Technique unique devrait endosser la responsabilité de Responsable de Navigabilité et de Responsable d'Entretien. Dans ce cas, les exigences des paragraphes 8 et 9 de la présente RP se cumulent.**

#### 11 RESPONSABLE DES FORMATIONS / D'EXAMENS (agrément 147)

Le Responsable des Formations et **si requis par le nombre de stagiaires**, le Responsable d'Examen doivent démontrer via le renseignement de leurs Formulaires 4 et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance OSAC:

- **Une expérience pratique et une maîtrise de l'application des normes de sécurité et des bonnes pratiques aéronautiques,**
- **au moins 5 années d'expérience professionnelle (idéalement dans l'aéronautique), dont deux dans un organisme de formation (école ou organisme de formation technique civile ou militaire) pour le responsable des formations,**
- **détenir un diplôme de niveau III (BAC + 2) dans une spécialité appropriée à l'aéronautique ou 5 années d'expérience professionnelle supplémentaires\*,**
- **une connaissance des concepts de maintenance aéronautique et des pratiques standards de maintenance**
- **pour le responsable Formation:**
  - **en formation de type: avoir suivi une formation au type complète selon le domaine d'agrément,**
  - **en formation de base: avoir suivi une formation de type aéronef de niveau 1 selon la Partie-66 (familiarisation) dans la catégorie du domaine d'agrément.**
- **pour le responsable Examens en formation de type : une connaissance des types d'aéronefs: formation de niveau 1 selon la Partie-66 (familiarisation), ou preuves écrites (diplômes, attestations de formation et/ou d'emploi, logbook de maintenance) ou évaluation des connaissances faite et enregistrée par le RS, sur la catégorie du domaine d'agrément,**
- **une connaissance réglementaire relative aux parties 21, M, ML, CAMO, CAO, 145 et plus approfondie de la réglementation Partie-66 et Partie-147, démontrée par le suivi d'une formation avec examen à l'issue,**

- une connaissance approfondie du Manuel de leur Organisme,
- la connaissance des concepts essentiels d'un système de management par la qualité,
- la maîtrise de la langue de travail de leur organisme et de la (ou des) langue(s) de la documentation servant à élaborer les formations et examens (AMM, CMM, CN/AD, SB...),
- une connaissance des **procédures/moyens/méthodes/outils** d'élaboration des supports de formation pour le responsable des formations,
- une connaissance des **procédures/moyens/méthodes/outils** d'élaboration et de restitution des bases de tests (QCM et questions ouvertes) pour le responsable des examens.

Il doit être démontré via le Manuel d'Organisme, qu'un lien direct existe entre le Responsable des Formations / Responsable d'Examen et le Dirigeant Responsable.

*\* Supplémentaires par rapport aux cinq années d'expérience professionnelle aéronautique qui sont exigées pour tous.*

## 12 RESPONSABLE QUALITE (agréments 21G, M/G, M/F, CAO, 145 et 147) ET RESPONSABLE DE LA SURVEILLANCE DE LA CONFORMITE (agrément CAMO)

Le Responsable Qualité et le Responsable de la Surveillance de la Conformité devraient démontrer **via la présentation des justificatifs requis** et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance OSAC :

- Une expérience pratique et une maîtrise de l'application des normes de sécurité et des bonnes pratiques aéronautiques
- une connaissance approfondie de la réglementation applicable à son organisme/ agrément,
- et le cas échéant une connaissance de la réglementation opérationnelle une connaissance du domaine d'activité de son organisme, des techniques et documents mis en œuvre,
- une connaissance approfondie des Manuels de son Organisme (et des documents associés comme le manuel qualité ou le manuel du système de gestion le cas échéant), y compris ceux de l'exploitant le cas échéant,
- avoir suivi une formation et avoir de l'expérience dans la mise en œuvre d'un système de management par la qualité,
- avoir suivi une formation et avoir de l'expérience de la conduite d'audits **maîtriser la langue de travail de son organisme et la (ou des) langue(s) de la documentation servant à élaborer les services et produits du domaine d'activité (Type Data, PE, AMM, CMM, CN/AD et SB, etc. selon le cas).**

Pour un agrément M/F, M/G, CAMO et CAO, il devra également démontrer :

- avoir au moins 5 années d'expérience professionnelle dont
  - deux en aéronautique à des postes appropriés pour les agréments M/G, CAMO et CAO,
  - trois ans d'expérience pratique en maintenance pour les agréments M/F
- Pour les agréments M/G et CAMO, il devrait également détenir un diplôme d'ingénierie (ou autre titre de niveau I – BAC + 5) dans une spécialité appropriée à l'aéronautique ou licence de mécanicien aéronautique Partie-66 complétée par une formation reconnue\* de niveau II – BAC + 3, ou 5 années d'expérience professionnelle supplémentaires\*\* en gestion de navigabilité et/ou maintenance et/ou surveillance de ces activités,
- Pour les organismes agréés CAMO et M/G gérant des aéronefs de MTOM supérieure à 2730 kg (hors ballons): une connaissance des aéronefs, et des techniques mises en œuvre, démontrée par une formation de niveau au moins équivalent à un niveau 1 selon la Partie-66 (familiarisation) délivrée par le constructeur, un organisme agréé

Part-147 ou à défaut tout autre organisme accepté par OSAC\*\*\*, sur un échantillon d'aéronefs ou de systèmes d'aéronefs similaires aux types d'aéronefs du domaine d'agrément,

- Pour les organismes agréés CAMO et M/G gérant des aéronefs de MTOM inférieure à 2730 kg et les ballons et les M/F et CAO : formation telle que décrite ci-dessus, ou preuves écrites (diplômes, attestations de formation et/ou d'emploi, logbook de maintenance), sur un échantillon d'aéronefs ou de systèmes d'aéronefs similaires aux types d'aéronefs
- avoir suivi une sensibilisation\* aux facteurs humains en maintenance, au CDCCL, au Fuel Tank Safety, et à l'EWIS si requis par le domaine d'activité de l'organisme, pour un agrément 145 et CAMO,
- avoir suivi une formation au SGS, pour un agrément 145, CAMO et un agrément M/G associé à un CTA,

Il doit être démontré via le Manuel d'Organisme, qu'un lien direct existe entre le Responsable Qualité, ou le Responsable de la Surveillance de la Conformité le cas échéant, et le Dirigeant Responsable.

*\*Formation ou information qui aborde les principaux éléments du sujet et qui peut prendre la forme d'un bulletin de formation ou de tout autre document d'information sur le sujet. Le support de cette sensibilisation peut être étudié seul par le postulant à condition que ce dernier atteste, par signature, avoir étudié le document en question.*

*\* Les formations reconnues de niveau II sont :*

- Licence Professionnelle des systèmes pluritechniques option Maintenance aéronautique
- Licence Professionnelle électricité et électronique option électronique pour l'aéronautique et le spatial

*\*\* Supplémentaires par rapport aux cinq années d'expérience professionnelle dont deux en aéronautique qui sont exigées pour tous.*

*\*\*\* Les cas d'acceptation par OSAC d'une formation dispensée par un organisme non agréé Partie-147 sont ceux des aéronefs « orphelins », absence d'organisme Partie-147 pour le type d'aéronef considéré / éloignement géographique économiquement incompatible, ou nécessité opérationnelle justifiée.*

## 13 RESPONSABLE DE LA GESTION DE LA SECURITE (agrément CAMO, MG/TAC et 145)

### 13.1 Pour les agréments CAMO

Le Responsable de la gestion de la sécurité selon la partie-CAMO doit démontrer via le renseignement de sa déclaration de qualification et d'expérience et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance OSAC :

- une expérience pratique d'application des normes de sécurité et bonnes pratiques aéronautiques,
- avoir suivi une formation, maîtriser les standards OACI et les exigences réglementaires Européennes et avoir de l'expérience dans la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité,
- avoir une bonne compréhension des systèmes de gestion, surveillance de la conformité et gestion des risques incluses,
- avoir une bonne compréhension des techniques d'enquêtes sécurité et des méthodologies d'analyse des causes
- avoir une bonne compréhension et une capacité à promouvoir une culture positive de la sécurité
- avoir suivi une formation et avoir de l'expérience de la conduite d'audits,

- avoir des compétences et des capacités reconnues de fédération, motivation, et encadrement ainsi que d'expression orale et écrite,
- avoir des compétences de gestion des données et de résolution des problèmes,
- avoir au moins 5 années d'expérience professionnelle dont deux en aéronautique à des postes appropriés,
- détenir un diplôme d'ingénierie (ou autre titre de niveau I – BAC + 5) dans une spécialité appropriée à l'aéronautique ou licence de mécanicien aéronautique Partie-66 complétée par une formation reconnue\* de niveau II – BAC + 3, ou 5 années d'expérience professionnelle supplémentaires\*\* en gestion de navigabilité et/ou maintenance et/ou surveillance de ces activités,
- une connaissance des types d'aéronefs gérés :
  - Pour les organismes gérant des aéronefs de MTOM supérieure à 2730 kg (hors ballons): une connaissance des aéronefs, et des techniques mises en œuvre, démontrée par une formation de niveau au moins équivalent à un niveau 1 selon la Partie-66 (familiarisation) délivrée par le constructeur, un organisme agréé Part-147 ou à défaut tout autre organisme accepté par OSAC\*\*\*, sur un échantillon d'aéronefs ou de systèmes d'aéronefs similaires aux types d'aéronefs du domaine d'agrément,
  - Pour les organismes gérant des aéronefs de MTOM inférieure à 2730 kg et les ballons : formation telle que décrite ci-dessus, ou preuves écrites (diplômes, attestations de formation et/ou d'emploi, logbook de maintenance), sur un échantillon d'aéronefs ou de systèmes d'aéronefs similaires aux types d'aéronefs
- une connaissance approfondie de la réglementation applicable à son organisme/ agrément, et le cas échéant une connaissance de la réglementation opérationnelle
- une connaissance approfondie du Manuel de son Organisme (et des documents associés comme le manuel du Système de Gestion le cas échéant),
- une connaissance du domaine d'activité de son organisme, des techniques et documents mis en œuvre,
- avoir suivi une formation aux facteurs humains,
- avoir suivi une formation au CDCCL, au Fuel Tank Safety, et à l'EWIS si requis par le domaine d'activité de l'organisme
- la maîtrise de la langue de travail de son organisme et de la (ou des) langue(s) de la documentation servant à élaborer les services et produits du domaine d'activité (Type Data, PE, AMM, CMM, CN/AD et SB, etc. selon le cas).

Il doit être démontré via le Manuel d'Organisme, qu'un lien direct existe entre le Responsable de la gestion de la sécurité et le Dirigeant Responsable.

\* Les formations reconnues de niveau II sont :

- Licence Professionnelle des systèmes pluritechniques option Maintenance aéronautique
- Licence Professionnelle électricité et électronique option électronique pour l'aéronautique et le spatial

\*\* Supplémentaires par rapport aux cinq années d'expérience professionnelle dont deux en aéronautique qui sont exigées pour tous.

\*\*\* Les cas d'acceptation par OSAC d'une formation dispensée par un organisme non agréé Partie-147 sont ceux des aéronefs « orphelins », absence d'organisme Partie-147 pour le type d'aéronef considéré / éloignement géographique économiquement incompatible, ou nécessité opérationnelle justifiée.

### 13.2 Pour les agréments M/G TAC sous licence et 145 :

Pour les Responsables SGS des agréments 145 et M/G TAC sous licence, selon l'arrêté du 22 décembre 2008 et son instruction, l'organisme devrait s'assurer qu'une personne

acceptable par l'Autorité est nommée pour s'assurer du bon fonctionnement du SGS. Elle devrait :

- avoir une expérience opérationnelle de l'activité de l'organisme ;
- avoir des connaissances en matière de gestion de la sécurité ;
- ne pas être l'un des responsables désignés au sens de l'OPS 1 (3).175 ou l'un des responsables entretien au sens du 145.A.30, sauf si la taille de l'organisme le justifie.

Les critères des Responsable de la Gestion de la Sécurité des agréments partie-CAMO sont acceptables pour répondre aux exigences de l'arrêté du 22 décembre 2008.

## 14 PERSONNEL D'EXAMEN DE NAVIGABILITE (agréments M/G, CAMO, CAO, M/F et 145)

### 14.1 Généralités

Nommés par les organismes qui assument la responsabilité en termes de capacité et d'adaptation des personnels d'examen de navigabilité (PEN) à ces fonctions, OSAC accepte formellement les PEN en amont via la fourniture des justificatifs requis et d'un contrôle de compétence lors d'un examen de navigabilité sous supervision.

Cependant, si un PEN proposé par l'organisme agréé a déjà été approuvé comme PEN dans un autre organisme à la suite d'un contrôle de compétence réalisé par OSAC, ce dernier peut éventuellement être accepté sur la seule étude **des justificatifs fournis** (portant notamment sur le domaine technique qui ne peut être différent de l'organisme où exerçait le PEN précédemment) s'il satisfait les conditions d'expérience récente suivantes:

- PEN au sein d'un organisme M/G, CAO ou CAMO :
  - Avoir été impliqué dans des activités de gestion du maintien de la navigabilité sur une période d'au moins 6 mois dans les 2 dernières années,
  - Ou avoir réalisé au moins un examen de navigabilité dans les 12 derniers mois.
- PEN au sein d'un organisme M/F et/ou 145:
  - avoir réalisé au moins un examen de navigabilité dans les 12 derniers mois.

La règle d'acceptation ci-dessus, basée uniquement sur l'étude **de leur déclaration**, ne s'applique pas si le PEN proposé par l'organisme agréé a été précédemment accepté par OSAC sur la base d'une recommandation émise par un organisme M/G, M/F, CAMO, CAO ou 145, c'est-à-dire si OSAC n'a pas **lui-même** réalisé la supervision d'un examen de navigabilité pour ce PEN

**A noter que dans le cas d'une approbation initiale selon la règle de « Grand Périodisation » d'un organisme Partie CAMO ou CAO, les PEN déjà autorisés à effectuer des revues de navigabilités pour un organisme agréé M/F, M/G, CAMO ou 145 sont considérés comme autorisés dans cet organisme CAMO ou CAO.**

OSAC s'appuie sur les informations du référentiel de l'organisme postulant pour vérifier l'aptitude du candidat à les appliquer durant la réalisation d'un examen de navigabilité. Il est donc nécessaire que l'instruction documentaire de l'agrément ou de la modification associée à la nomination du PEN soit close.

Le contrôle de compétence peut être réalisé par OSAC (modalité décrites au §15) ou un personnel accepté de l'organisme (PEN) M/G, M/F, CAMO, CAO ou 145, si celui-ci a obtenu la prérogative de recommandation de PEN (modalité décrites au §16).

Si des écarts sont constatés ne permettant pas de donner un avis favorable sur un candidat, ceux-ci sont enregistrés formellement dans **un CRIS qui peut être** celui de l'instruction ou la modification de l'organisme s'il y a lieu pour y inscrire les informations générales sur

l'évaluation en question (nom, organisme, lieu, type avion, immatriculation, date, etc.) et la référence du formulaire F-03-05-0 renseigné.

Ce CRIS doit confirmer l'impossibilité en l'état de valider le candidat et demander à cet organisme de rendre compte des décisions et des actions prévues vis-à-vis du candidat (formations, etc.) et de l'organisme si la prérogative est affectée (décision de remplacer le candidat par un autre plus compétent par exemple).

Si les actions liées au candidat (formations, acquisition d'expérience, etc.) sont planifiées sur une période longue de plus de 6 mois, le RS signale à l'organisme qu'il **doit** représenter un nouveau dossier (**nouvelle Form 4 ou déclaration de qualification et d'expérience**) pour ce même candidat lorsque l'ensemble des actions sera complètement réalisé.

**Le RS instruit puis approuve ou refuse la demande ou la modification d'agrément de l'organisme (délivrance du privilège d'examen de navigabilité et/ou de la prérogative de recommandation de personnel d'examen de navigabilité le cas échéant).**

Lorsque le RS est satisfait des compétences d'un personnel proposé, il confirme son avis global sur le candidat sur le CRIS et intègre le nom et le domaine d'activité du PEN dans le courrier de délivrance initiale de l'agrément ou dans le courrier d'approbation de la modification de l'agrément.

#### **14.2 Critères de nomination des Personnels d'Examen de Navigabilité**

Un Personnel d'Examen de Navigabilité peut exercer ses prérogatives soit :

- au sein d'un organisme agréé :
  - M/G,
  - M/F (ELA1 hors activité commerciale uniquement),
  - 145 (**Aéronef relevant de la Partie ML** uniquement),
  - CAMO,
  - CAO.
- en tant qu'indépendant (**ML.A.901(b)(4)**) - cas non traité par cette RP, **voir procédure P-40-02 disponible sur le site internet d'OSAC**).

**Les critères de nomination des PEN varient en fonction de l'agrément concerné :**

- **Pour les PEN proposés pour exercer leurs prérogatives au sein d'un organisme M/G, les critères de nomination sont en fonction du type d'exploitation et de la MTOM des aéronefs concernés (voir §14.2.1 et §14.2.2).**
- **Les PEN proposés pour exercer leurs prérogatives au sein d'un organisme CAMO doivent répondre aux critères du §14.2.1.**
- **Les PEN proposés pour exercer leurs prérogatives au sein d'un organisme CAO doivent répondre aux critères du §14.2.2.**
- **Les PEN proposés pour exercer leurs prérogatives au sein d'un organisme M/F et/ou 145 doivent répondre aux critères du §14.2.3.**

**Dans tous les cas de figure, en accord avec les articles M.A.707(b), CAMO.A.310(c), CAO.A.045(b), M.A.606(i)(6), 145.A.30(k)(6), le PEN nommé par l'organisme agréé ne peut recevoir une habilitation de cet organisme que si cela est officiellement accepté par l'autorité compétente après la réalisation d'un examen de navigabilité satisfaisant sous le contrôle d'OSAC ou sous le contrôle des personnels d'examen de navigabilité de l'organisme agréé conformément à une procédure approuvée par l'organisme agréé (voir §13 et §14).**

**14.2.1** PEN au sein d'un organisme CAMO ou M/G – Aéronefs exploités en CAT nécessitant une licence d'exploitation délivrée en accord avec le règlement (CE) N°1008/2008 ou aéronefs ayant une MTOM > 2730 kg hormis les ballons

M.A.707(a)(1)(a) / CAMO.A.310(a)(1): Le postulant doit avoir une expérience d'au moins 5 ans dans le domaine du maintien de la navigabilité.

Dans la pratique, cette expérience de 5 ans peut avoir été obtenue de différentes manières par combinaison d'expériences suivantes :

- expérience dans le management d'une activité de gestion de maintien de navigabilité / entretien (exemple responsable Bureau Technique pendant au moins 2 à 3 ans, responsable de service d'entretien aéronefs en atelier d'entretien 145). Toutefois l'expérience de maintenance ne devrait pas dépasser 75% du total,
- expérience réelle d'au moins deux à trois ans dans la réalisation de tâches de gestion du maintien de navigabilité (élaboration de programme d'entretien, gestion des AD, gestion des réparations, fiabilité, etc.).
- **expérience d'au moins deux à trois ans dans la surveillance de la conformité de tâches de gestion du maintien de la navigabilité (réalisation d'audits, vérification de la conformité réglementaire, etc.)**

MA.707(a)(1)(b) / CAMO.A.310(a)(2): Le postulant doit être détenteur d'une licence Partie 66 appropriée ou d'un diplôme aéronautique ou d'un équivalent national.

Les licences Partie 66 appropriées sont les suivantes (il n'est pas nécessaire de satisfaire aux prérequis d'expérience propres à la Partie 66 au moment de l'examen du dossier du postulant):

- une licence de catégorie B1 dans la sous-catégorie correspondant aux aéronefs associé à la demande, ou
- une licence de catégorie B2 ou C,
- dans le cas des aéronefs à moteur à piston, non pressurisés, de MTOM  $\leq$  2000 kg, une licence de catégorie B3.

Le diplôme aéronautique attendu ici doit être au moins d'un niveau de technicien supérieur (BAC + 2 de type DUT, BTS) dans un domaine lié à l'aéronautique.

Un «Diplôme équivalent national» désigne un diplôme d'études supérieures type ingénieur (BAC + 4 ou 5) en aéronautique, mécanique, électricité, électronique, avionique, ou tout autre domaine technique pertinent ou une qualification de mécanicien d'entretien aéronautique et une formation aéronautique complémentaire:

- les qualifications de mécanicien d'entretien aéronautique acceptables pour les avions et hélicoptères sont celles équivalentes de niveaux BAC Pro avec un minimum d'expérience pratique en maintenance de l'ordre de 2 ans (Les CAP et Brevets aéronautiques ne répondent pas à ces conditions),
- une formation aéronautique complémentaire acceptable sera celle permettant d'arriver au même niveau de qualification que celui demandé pour l'obtention d'une licence Part 66 pour la sous-catégorie aéronefs en question (ex: équivalent à la Mention Complémentaire de l'Éducation Nationale).

Ces conditions peuvent être remplacées par 5 ans d'expérience en plus par rapport aux 5 ans d'expérience exigés au M.A.707(a)(1)(a)/CAMO.A.310(a)(1) et il est possible d'envisager des combinaisons acceptables de formation et d'expérience (si par exemple le postulant est titulaire d'un BAC + 5).

M.A.707(a)(1)(c)/CAMO.A.310(a)(3) : La personne doit avoir reçu une formation d'entretien aéronautique qui couvre :

- les sections des règlements de navigabilité initiale (règlement (UE) N°748/2012) et de maintien de navigabilité (règlement (UE) N°1321/2014) utiles à l'exercice des examens de navigabilité,
- les parties concernées des règlements opérationnels et les procédures associées (règlement (UE) N°965/2012),
- les procédures du **manuel** de l'organisme,
- les méthodes d'entretien,
- un échantillon représentatif de type(s) d'aéronef ayant des systèmes similaires au(x) type(s) d'aéronef sur le(s)quel(s) la prérogative d'examen de navigabilité est demandée. Les formations doivent ici être au moins **équivalentes à un niveau 1 selon la Partie-66 (familiarisation) délivrée par le constructeur, un organisme agréé Part-147 ou à défaut tout autre organisme accepté par OSAC\***. La notion d'échantillon représentatif signifie que les cours suivis couvrent les systèmes caractéristiques du (des) type(s) d'aéronef(s) pour le(s)quel(s) la prérogative d'examen de navigabilité est demandée :
  - Type de motorisation (jet, turboprop, piston),
  - commandes de vol (mécaniques, hydro-électriques ou électriques),
  - avionique (analogique ou numérique),
  - structure (bois, métal, composite).

*\* Les cas d'acceptation par OSAC d'une formation dispensée par un organisme non agréé Partie-147 sont ceux des aéronefs « orphelins », absence d'organisme Partie-147 pour le type d'aéronef considéré / éloignement géographique économiquement incompatible, ou nécessité opérationnelle justifiée*

M.A.707(a)(1)(d)/CAMO.A.310(a)(4) : Le postulant doit avoir un poste au sein de l'organisme agréé avec des responsabilités appropriées, à savoir :

- être autorisé à effectuer des examens de navigabilité uniquement sur des aéronefs pour lesquels il n'a pas participé aux tâches de gestion du maintien de la navigabilité. Par exemple en réalisant des examens de navigabilité sur un type aéronef donné tout en étant responsable du maintien de la navigabilité sur d'autres type aéronef,
- un poste au sein du département Qualité/**conformité** de l'organisme M/G **ou CAMO**,
- un poste qui donne l'entière responsabilité de la gestion du maintien de navigabilité de l'aéronef en question, à savoir :
  - Dirigeant Responsable ou Responsable Désigné Entretien,
  - être responsable de l'ensemble des activités de gestion du maintien de navigabilité pour l'aéronef en question (automatiquement le cas si l'organisme est composé d'une seule personne).

La conformité à tous les points listés ci-dessus doit être démontrée via le renseignement d'un Formulaire 4 **ou d'une déclaration** et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance.

14.2.2 **PEN au sein d'un organisme M/G ou CAO – Aéronefs dont l'exploitation ne nécessite pas une licence d'exploitation délivrée en accord avec le règlement (CE) N°1008/2008 ayant une MTOM ≤ 2730 kg et pour les ballons**

M.A.707(a)(2)(a) : Pour un agrément Partie-M/G, le postulant doit avoir une expérience d'au moins 3 ans dans le domaine du maintien de la navigabilité.

CAO.A.045(a)(1) : Pour un agrément Partie-CAO, le postulant doit avoir une expérience :

- d'au moins 3 ans dans le domaine du maintien de la navigabilité au cas où les examens de navigabilité visés concernent des avions, et/ou
- d'au moins 1 an dans le domaine du maintien de la navigabilité au cas où les examens de navigabilité visés concernent des planeurs et/ou des ballons.

Dans la pratique, cette expérience peut avoir été obtenue de différentes manières par combinaison des deux expériences suivantes :

- expérience dans la maintenance ou la gestion de la maintenance (exemples: responsable technique d'entretien d'aéronefs ou auditeur ou inspecteur qualité en atelier Partie 145 ou M/F ou CAO ou UEA ou AEA, mécanicien d'aéronef déclaré en cadre agréé, technicien ou ingénieur de production de matériel aéronautique),
- expérience dans la gestion du maintien de navigabilité (responsable de gestion de navigabilité déclaré, technicien de réalisation de tâches de gestion du maintien de navigabilité, auditeur, inspecteur qualité d'un organisme de gestion de navigabilité, ingénieur ou technicien d'étude de conception de modification/réparation de produits ou d'équipement aéronautique).
- **expérience d'au moins deux à trois ans dans la surveillance de la conformité de tâches de gestion du maintien de la navigabilité (réalisation d'audits, vérification de la conformité réglementaire, etc.)**

L'expérience requise ici peut avoir été acquis via une activité à plein temps ou en temps partiel ou hors d'un cadre professionnel, à l'initiative du postulant.

*M.A.707(a)(2)(b) / CAO.A.045(a)(2)* : Le postulant doit être détenteur d'une licence Partie 66 appropriée ou d'un diplôme aéronautique ou d'un équivalent national.

Les licences Partie 66 appropriées sont les suivantes (il n'est pas nécessaire de satisfaire aux prérequis d'expérience propres à la Part-66 au moment de l'examen du dossier du postulant):

- une licence de catégorie B1 dans la sous-catégorie correspondant aux aéronefs associé à la demande de prérogative d'examen de navigabilité, ou
- une licence de catégorie B2 ou C, ou
- dans le cas des aéronefs à moteur à piston, non pressurisés, de MTOM  $\leq$  2000 kg, une licence de catégorie B3,
- une LNMA dans la sous-catégorie correspondant aux aéronefs associés à la demande de prérogative d'examen de navigabilité.
- dans le cas des planeurs, moto-planeurs, avions ELA1, ballons et dirigeables, une licence de catégorie L dans la sous-catégorie appropriée.

Pour les planeurs et ballons, sont reconnues les personnes habilitées APRS des ateliers de planeurs et/ou de ballons et les personnes qui démontrent avoir depuis plus de 5 ans effectué et libéré (APRS) les travaux de maintenance d'un planeur et/ou ballon hors cadre agréé.

Diplôme aéronautique ou équivalent désigne un diplôme d'études supérieures type ingénieur (BAC + 4 ou 5) en aéronautique, mécanique, électricité, électronique, avionique, ou tout autre domaine technique pertinent ou une qualification de mécanicien d'entretien aéronautique et une formation aéronautique complémentaire:

- les qualifications de mécanicien d'entretien aéronautique acceptables pour les avions et hélicoptères sont celles équivalentes de niveaux BAC Pro avec un minimum d'expérience pratique en maintenance de l'ordre de 2 ans (Les CAP et Brevets aéronautiques ne répondent pas à ces conditions),
- une formation aéronautique complémentaire acceptable sera celle permettant d'arriver au même niveau de qualification que celui demandé pour l'obtention d'une licence Part 66 pour la sous-catégorie aéronefs en question (ex: équivalent à la Mention Complémentaire de l'Éducation Nationale).

**Pour un agrément Partie-M/G**, ces conditions peuvent être remplacées par 4 ans d'expérience en plus par rapport aux 3 ans d'expérience exigés au M.A707(a)(2)(a).

Pour un agrément Partie-CAO, ces conditions peuvent être remplacées par :

- 4 ans d'expérience en plus par rapport aux 3 ans d'expérience exigés au CAO.A.045(a)(1) au cas où les examens de navigabilité visés concernent des avions, et/ou
- 2 ans d'expérience en plus par rapport au 1 an d'expérience exigé au CAO.A.045(a)(1) au cas où les examens de navigabilité visés concernent des planeurs et/ou des ballons.

Il est dans tous les cas possible d'envisager des combinaisons acceptables de formation et d'expérience (si par exemple le postulant est titulaire d'un BAC + 5).

M.A.707(a)(2)(c) / CAO.A.045(a)(3): Le postulant doit avoir reçu une formation d'entretien aéronautique appropriée sur:

- les sections des règlements de navigabilité initiale (règlement (UE) N°748/2012) et de de la sous-partie C de l'annexe I (Partie M) et Vb (Partie-ML) du règlement (UE) N°1321/2014,
- les parties concernées des règlements opérationnels et les procédures associées (règlement (UE) N°965/2012) si applicable,
- les procédures du manuel de l'organisme,
- les méthodes d'entretien,
- un échantillon représentatif de type(s) d'aéronef ayant des systèmes similaires au(x) type(s) d'aéronef sur le(s)quel(s) la prérogative d'examen de navigabilité est demandée. Les formations doivent ici être au moins équivalentes à un niveau 1 selon la Partie-66 (familiarisation) délivrée par le constructeur, un organisme agréé Part-147 ou à défaut tout autre organisme accepté par OSAC\*. La notion d'échantillon représentatif signifie que les cours suivis couvrent les systèmes typiques du (des) type(s) d'aéronef(s) pour le(s)quel(s) la prérogative d'examen de navigabilité est demandée:
  - type de motorisation (jet, turboprop, piston),
  - commandes de vol (mécaniques, hydro-électriques ou électriques),
  - avionique (analogique ou numérique),
  - structure (bois, métal, composite).

*\* Les cas d'acceptation par OSAC d'une formation dispensée par un organisme non agréé Partie-147 sont ceux des aéronefs « orphelins », absence d'organisme Partie-147 pour le type d'aéronef considéré / éloignement géographique économiquement incompatible, ou nécessité opérationnelle justifiée*

M.A.707(a)(2)(d): Pour les agrément Partie-M/G, le postulant doit avoir un poste au sein de l'organisme agréé avec des responsabilités appropriées, à savoir:

- être autorisé à effectuer des examens de navigabilité uniquement sur des aéronefs pour lesquels il n'a pas participé aux tâches de maintien de la navigabilité. Par exemple en réalisant des examens de navigabilité sur un type aéronefs donné tout en étant responsable du maintien de la navigabilité d'aéronefs de type différents.
- un poste au sein du département Qualité de l'organisme M/G,
- un poste qui donne l'entière responsabilité de la gestion du maintien de navigabilité de l'aéronef en question, à savoir:
  - Dirigeant Responsable ou Responsable Désigné Entretien,
  - être responsable de l'ensemble des activités de gestion du maintien de navigabilité pour l'aéronef en question (automatiquement le cas si l'organisme est composé d'une seule personne).

Cette dernière exigence ne s'applique pas aux PEN des organismes Partie-CAO.

### 14.2.3 PEN au sein d'un organisme 145 ou M/F

Attention:

- Les critères de nomination ci-dessous sont propres aux PEN nommés par un organisme 145 ou M/F qui réalise l'inspection annuelle contenue dans le programme d'entretien de l'aéronef considéré.
- Les organismes 145 sont limités à la réalisation d'examen de navigabilité sur les aéronefs redevables de la Partie-ML (aéronef light dont l'exploitation ne nécessite pas l'obtention d'une licence d'exploitation délivrée conformément au règlement (CE) 1008/2008).
- Les organismes M/F sont limités à la réalisation d'examen de navigabilité sur les aéronefs ELA1 dont l'exploitation est non commerciale.

145.A.30(k)/ M.A.606(i): Le postulant doit satisfaire aux exigences suivantes:

- être titulaire d'une habilitation de personnel de certification pour l'aéronef correspondant,
- justifier d'au moins 3 années d'expérience en tant que personnels de certification,
- être indépendants du processus de gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef soumis à l'examen ou avoir une autorité globale concernant le processus de gestion du maintien de la navigabilité de l'ensemble de l'aéronef soumis à l'examen\*,
- avoir acquis une connaissance de la sous-partie C de l'annexe I (Partie M) et Vb (Partie-ML) du règlement (UE) N°1321/2014,
- avoir acquis une connaissance avérée des procédures de l'organisme de maintenance pertinentes pour l'examen de navigabilité et la délivrance du certificat d'examen de navigabilité,

La conformité à tous les points listés ci-dessus doit être démontrée via le renseignement d'un Formulaire 4 et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance.

*\* Si l'organisme, 145 ou M/F souhaite nommer comme PEN un personnel de maintenance, ce dernier ne doit pas avoir été impliqué dans la remise en service de l'aéronef sur lequel est conduit l'examen de navigabilité (en dehors de la remise en service qui couvre les éventuelles tâches nécessaires à la réalisation de l'inspection physique de l'aéronef).*

## 15 SUPERVISION D'EXAMEN PAR OSAC

### 15.1 Généralités et durée de l'examen sous supervision

Si OSAC (appelé l'examineur dans la suite du texte) est satisfait du Formulaire 4 ou le cas échéant sur la déclaration, il organise avec l'organisme un examen de navigabilité (documentaire et physique) sous supervision.

Un seul examen de navigabilité est suffisant pour valider un candidat, sauf si le domaine d'agrément concerne des types d'aéronefs très différents (exemple : avion de plus de 5.7t et hélicoptère, monomoteur à piston et multimoteur à turbine, instruments classiques et EFIS en aviation générale). Dans ce cas, le candidat sera soumis à deux examens de navigabilité, le second pouvant être allégé et orienté sur les spécificités du second type d'aéronef.

De la même façon, si le domaine d'activité de l'organisme comporte des aéronefs relevant de la Partie-M et de la Partie-ML, un seul examen de navigabilité sur un aéronef du référentiel le plus représentatif est suffisant pour valider un candidat. En revanche, l'examineur s'assurera lors de l'examen que le candidat maîtrise bien les deux référentiels Partie-M et Partie-ML.

La prérogative d'examen de navigabilité pourra être limitée aux aéronefs similaires ou référentiel réglementaire à celui / ceux sur lequel / lesquels le contrôle de compétence a eu lieu.

L'examen sous supervision réalisé par le candidat s'effectue en temps limité.

Ce temps moyen dépend de la catégorie d'aéronef concerné et du choix d'effectuer ce contrôle au cours ou en dehors d'un renouvellement de CEN. Il sera pris en compte, en plus du temps nécessaire à la réalisation de l'examen par le candidat, le temps nécessaire à son évaluation et à la finalisation de l'examen s'il s'agit d'un examen sous supervision combiné à un renouvellement.

L'évaluation est programmée en s'assurant de la disponibilité du candidat, de l'aéronef qui sera pris comme exemple et d'un représentant de l'organisme qui devra être présent pour suivre ce processus.

La présence de ce représentant peut ne pas être continue, mais doit être prévue dans les phases importantes (réunion de démarrage, fin de l'interview, fin de la phase d'évaluation documentaire, fin de la phase d'évaluation physique, réunion de clôture).

Le contrôle de compétence se déroule en trois phases :

- vérification du dossier individuel,
- vérification au cours d'une interview, du niveau de connaissance du candidat sur les principes généraux liés à la gestion du maintien de navigabilité et à la maintenance,
- vérification des compétences par l'observation d'un examen de navigabilité effectuée par le candidat (examen documentaire, examen physique et enregistrement).

Le contrôle de compétence débutera par une réunion dans laquelle l'examineur expliquera l'objet du contrôle et les méthodes de vérification utilisées.

L'examineur utilise le formulaire F-03-05-0 permettant d'enregistrer ses observations tout au long de son évaluation.

Le contrôle de compétence fait aussi l'objet d'un CRIS.

Si, à un stade du contrôle, les résultats démontrent une méconnaissance significative de la procédure d'examen de navigabilité (des vérifications non réalisées, des sondages non adaptés, des écarts évidents non relevés, une mauvaise décision de la part du candidat, etc.), ce contrôle de compétences peut s'arrêter immédiatement sans aller jusqu'à son terme.

### 15.2 Vérification du dossier individuel

L'examineur vérifie le dossier individuel disponible au sein de l'organisme et les éléments documentaires associés aux informations enregistrées sur le Formulaire 4 **ou le cas échéant sur la déclaration** :

- Nom, âge,
- formation basique et expérience,
- diplôme ou licence,
- formation initiale/continue,
- expérience en maintien de navigabilité et à l'intérieur de l'organisme M/G,
- responsabilités passées,
- responsabilités du poste actuel,
- copie des autorisations.

### 15.3 Vérification des compétences par une interview du candidat

L'examineur valide par l'intermédiaire d'une interview le niveau de connaissance du candidat sur les principes généraux liés à la gestion du maintien de navigabilité et à la maintenance.

Le RS pose des questions au candidat pour vérifier ses connaissances dans les domaines suivants :

- réglementation et exigences relatives aux parties M/ML et M/G, M/F, 145, CAO et CAMO,
- connaissance des prérogatives d'un organisme M/G M/F 145, CAO ou CAMO,
- conscience de l'importance des responsabilités liées à la validation et l'émission d'une recommandation ou d'un CEN,
- procédures du manuel de l'organisme (ou associées) que le candidat devra mettre en œuvre pour l'examen de navigabilité,
- connaissance des particularités liées à l'importation d'un aéronef en provenance de l'UE ou d'un pays tiers,
- connaissance de la documentation aéronef, (MRB, MPD, AMM, IPC, CMM, SRM, etc.),
- connaissance du Programme d'Entretien et de l'élaboration des révisions,
- connaissance du CRM (type d'informations devant y figurer, utilisation MEL, etc.) si applicable
- connaissance des notions de CMR, ALI, CDCCL (concepts, sources, règles d'utilisation, cas des déviations, etc.),
- gestion des modifications / réparations (type, approuvateur, selon le cas, etc.),
- gestion des AD (sources, informations à faire figurer dans le statut, etc.),
- enregistrement des données de maintien de navigabilité (statut, livrets, temps d'archivage, etc.),
- si applicable, connaissance des principes de gestion et d'entretien liés à un régime d'exploitation particulier (ETOPS, SET-IMC, temps d'exposition) spécificités relatives documents provenant des ateliers d'entretien (145, CAO et M/F) (CRS, Formulaire 1 ou équivalent, carte de travail, etc.).

L'examineur enregistre les questions non répondues ou réponses trop partielles ou fausses de la part du candidat.

La méconnaissance d'un point particulier significatif pourra justifier une formation complémentaire du candidat sur le point en question.

À la fin de l'interview, l'examineur fait un bilan et notifie au candidat les principaux points justifiant un complément de formation si nécessaire.

#### 15.4 Observation d'un examen de navigabilité effectué par le candidat

Lors de l'examen de navigabilité, l'évaluation du candidat est conduite par l'examineur et se déroule en 3 étapes :

- l'examen documentaire du statut aéronef,
- la visite de l'aéronef,
- la phase d'enregistrement des analyses pour l'émission de la REN ou du CEN.

Dans chacune de ces étapes, l'examineur évalue la compétence du candidat dans les domaines suivants :

- technicité relative au type de l'aéronef,
- connaissance des procédures définies dans le manuel de l'organisme et leur bonne application,
- connaissance des caractéristiques de l'aéronef et de ses statuts,
- principes de collecte et d'obtention des informations, principes des vérifications, d'analyse des enregistrements aéronef,
- capacité d'analyse entre le dossier d'enregistrements de l'examen et l'état physique de l'aéronef,
- indépendance lors de ses prises de décisions (exemple : demande d'actions correctives, nécessité de faire appel à une personne possédant les qualifications appropriées, etc.).
- rédaction et gestion des écarts avant émission du CEN

- rédaction du rapport d'examen de navigabilité et du CEN

L'examineur demande au candidat de réaliser les tâches tout en les commentant à haute voix de façon continue.

Cette évaluation se fait à «livre ouvert» à savoir que le candidat doit pouvoir s'aider des procédures de son organisme prévues à cet effet.

L'examineur vérifie que le candidat suit correctement les différents points des procédures de l'organisme avec assurance, qu'il sait où se trouve tel ou tel outil / tableau / guide qui va l'aider dans ces tâches.

Le candidat peut faire des erreurs pendant son évaluation. Ces erreurs ne doivent pas être notifiées de suite. Le RS attend la fin d'un processus donné pour vérifier si ces erreurs sont ou ne sont pas détectées et rectifiées par le candidat lui-même.

Il est nécessaire que l'examineur fasse continuellement la différence entre l'objectif de valider les compétences d'un candidat pour faire des examens de navigabilité et le résultat des conclusions de l'examen de navigabilité permettant de pouvoir faire une recommandation, voire signer un CEN en fin d'un processus d'examen normal pour un aéronef donné.

En d'autres termes, des informations peuvent manquer dans un dossier aéronef présenté à un candidat, des éléments peuvent démontrer que l'aéronef présenté ne peut pas recevoir un REN ou CEN dans cet état sans pour cela interdire au RS de valider un candidat en fin d'évaluation si celui-ci a correctement fait son travail (points inspectés, écarts relevés, enregistrés pour notification et correction et surtout décision de ne pas émettre un REN ou CEN).

#### 15.5 Vérification de l'examen documentaire

Le candidat démontre sa connaissance des procédures de l'organisme :

- en obtenant l'ensemble des documents nécessaires à l'étude documentaire,
- en analysant les informations obtenues,
- en produisant et en enregistrant les constats dans les documents de synthèses prévus.

L'examineur vérifie les compétences du candidat à examiner les points significatifs suivants :

- les heures de vols et cycle de l'aéronef, des moteurs et des hélices sont bien enregistrés,
- le Manuel de vol de l'aéronef et ses suppléments par rapport à la configuration de l'aéronef devant refléter la dernière révision,
- les travaux d'entretien ont bien été effectués conformément au programme d'entretien approuvé et à la partie M,
- tous les défauts connus ont été rectifiés ou reportés le cas échéant d'une manière contrôlée,
- toutes les consignes de navigabilité applicables ont été suivies et correctement enregistrées,
- toutes les modifications, et les réparations appliquées à l'aéronef ont été enregistrées et sont approuvées conformément à la partie 21 ou sont standards (21.A.90B et 21.A.431B),
- tous les éléments à durée de vie limite montés sur l'aéronef sont correctement identifiés, enregistrés, et n'ont pas dépassé leur durée de vie approuvée,
- tous les travaux d'entretien ont été réalisés conformément à la partie 145 ou M/F selon l'exploitation et le type d'aéronef,
- le devis de masse actuel reflète la configuration de l'aéronef et est valide,
- l'aéronef est conforme à la dernière révision de sa définition de type approuvée par l'agence,

- si applicable, l'aéronef dispose d'un certificat acoustique conforme aux dispositions de la sous-partie I de l'annexe I (Partie-21) du règlement (UE) N°748/2012.

### 15.6 Vérification de l'examen physique de l'aéronef

Le candidat est complètement responsable de l'examen de l'aéronef, l'examineur ne doit pas l'assister.

Le candidat peut par contre se faire assister d'une personne habilitée APRS ayant la licence adaptée, dans le cas où il n'aurait pas l'habilitation APRS sur le type d'avion examiné.

L'examineur vérifie les compétences du candidat **à examiner** les points significatifs suivants :

- toutes les marques et plaques signalétiques sont correctement installées,
- l'aéronef est en conformité par rapport au manuel de vol approuvé,
- la configuration de l'aéronef est en conformité avec les documents approuvés,
- aucun défaut évident n'a été trouvé qui n'aurait pas été traité selon le M.A.403/ML.A.403,
- aucune incohérence n'a été observée entre l'aéronef examiné et les documents examinés dans la phase précédente.

### 15.7 Enregistrement de l'examen de navigabilité et émission du CEN ou de la recommandation

L'examineur vérifie que le candidat enregistre et atteste qu'un examen complet de navigabilité selon le M.A.710/M.A.901/ML.A.903 **le cas échéant** a été effectué. Il évalue également durant le contrôle, la capacité du candidat à statuer sur l'état de navigabilité de l'aéronef et à renseigner :

- une Recommandation d'Examen de Navigabilité ;
- un Certificat d'Examen de Navigabilité.

### 15.8 Fin du contrôle

À l'issue du contrôle de compétences, lors d'une réunion de clôture avec un responsable de l'organisme, l'examineur complète le formulaire F-03-05-0, fait part de ses remarques et notifie les éventuels écarts au candidat et à l'organisme. Il demande à l'organisme de lui proposer au plus vite les actions correctives nécessaires en cas d'écart.

Le responsable de surveillance émet ensuite sa recommandation ou formalise les écarts sur le candidat proposé via un compte-rendu d'inspection dans les 14 jours calendaires suivants le contrôle.

## 16 EXAMINATEUR DE PERSONNEL D'EXAMEN DE NAVIGABILITE

Un organisme agréé (M/G, 145, M/F, **CAO, CAMO**) peut demander la prérogative de recommandation de Personnel d'Examen de Navigabilité, via une demande de modification majeure (Formulaire 2-12-50-51-60 accompagné **des justificatifs requis concernant** l'examineur proposé et de la procédure associée au manuel d'organisme).

**Au sein des organismes M/G, 145, M/F ou CAMO, un examinateur de PEN d'un organisme agréé ne peut ni nommer ni recommander un autre examinateur de PEN, ce qui signifie que chaque examinateur de PEN doit être accepté par OSAC de manière individuelle. Ce n'est pas le cas au sein des organismes CAO ou conformément au CAO.A.045(b), un personnel qualifié en tant que PEN au sein de l'organisme peut superviser un candidat PEN sans avoir été qualifié en tant qu'examineur par OSAC.**

Un organisme agréé détenteur de la prérogative de recommandation de Personnel d'Examen de Navigabilité doit solliciter l'acceptation d'un examinateur de PEN supplémentaire en adressant un Formulaire 2-12-50-51-60 et **les justificatifs requis vis-à-vis du candidat examinateur** à OSAC.

L'examineur OSAC évalue tout d'abord la procédure associée au manuel de l'organisme. Cette dernière doit prévoir:

- les mêmes critères que ceux établis dans cette RP en matière de diplômes, connaissances et compétences des Personnel d'Examen de Navigabilité,
- un contrôle de compétence réalisé de la même manière que celui établi dans cette RP,
- la transmission à OSAC, **en plus des justificatifs d'expérience et de qualification requis**, des preuves associées et l'enregistrement du contrôle (y compris un équivalent du formulaire F-03-05-0).

L'examineur OSAC évalue ensuite **les justificatifs d'expérience et de qualification** de l'examineur de PEN proposé. Il doit au minimum satisfaire les conditions pour être PEN lui-même.

L'examineur OSAC fait part de ses éventuelles remarques et questions via **un** CRIS.

L'examineur OSAC accepte chaque examinateur de PEN proposé via un contrôle de compétence sous supervision, analogue à celui pratiqué pour les PEN, sauf s'il a déjà été accepté examinateur de PEN dans un autre organisme agréé et pour le même domaine technique.

Le contrôle de compétence sous supervision de l'examineur de PEN doit porter sur un candidat PEN, et non pas un PEN déjà accepté.

L'examineur OSAC évalue pendant ce contrôle non pas l'aéronef ni le candidat PEN mais l'aptitude de l'examineur de PEN proposé à juger des compétences de ce candidat PEN.

L'examen de navigabilité peut ne pas être positif (l'aéronef n'étant pas en état de navigabilité), et le candidat PEN peut ne pas réussir son contrôle de compétence sans que cela n'invalide le contrôle de compétence de l'examineur de PEN.

L'examineur OSAC doit s'attacher à évaluer la capacité de l'examineur proposé à faire face à ces situations et à ne recommander à OSAC que des candidats PEN satisfaisants.

À l'issue du contrôle de compétences, lors d'une réunion de clôture avec un responsable de l'organisme, l'examineur OSAC complète le formulaire **F-03-00-0-3**, fait part de ses remarques et notifie les éventuels écarts au candidat et à l'organisme via deux CRIS distincts. Il demande à l'organisme de lui proposer au plus vite les actions correctives nécessaires en cas d'écart(s). Si le contrôle s'avère satisfaisant, l'examineur OSAC émet ensuite sa recommandation concernant l'approbation de l'examineur de PEN.

Les comptes rendus d'intervention de surveillance (CRIS) sont transmis par le responsable de surveillance dans les 14 jours calendaires suivants le contrôle.

## 17 REDEVANCES

La prestation d'OSAC est soumise à redevance conformément à l'article 2 §B de l'arrêté du 28 décembre 2005 référencé. La redevance due pour l'évaluation d'un candidat PEN ne comprend pas la redevance due pour l'obtention du privilège d'examen de navigabilité (sous-partie I de l'annexe I du règlement (UE) N°1321/2014).

Pour les PEN et les examinateurs de PEN (appartenant à un organisme agréé), l'évaluation du candidat se fait dans le cadre de la modification majeure associée. La redevance s'établira au temps passé dans la limite des valeurs données dans l'arrêté précédemment cité.

En cas d'échec, les redevances prévues seront à nouveau appliquées lors d'un éventuel réexamen sous supervision.