



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



G-48-00

Guide de rédaction du manuel CAME de l'organisme agréé Partie CAMO

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction technique Navigabilité et Opérations
Édition n° 1
Version n° 0
Publiée le 12 mars 2025

Gestion documentaire

Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed 0 v0 (ex-Ind A)	16 septembre 2020	Création.
Ed 1 v0	12 Mars 2025	Modification introduite par les Règlements (UE) n°2022/410 et (UE) n°2025/111 Mise à jour des modalités de notification des évènements via ECCAIRS 2 Précisions sur la gestion de configuration aéronaf Corrections diverses

Toute remarque ou proposition de modification portant sur un document peut être adressée à OSAC sur le site internet. Pour cela, le demandeur doit rechercher le document concerné sur la page Documentation Technique et sélectionner « Demander une modification » dans la colonne Actions.

Cette procédure est disponible en téléchargement sur le site internet : <https://documentation.osac.aero/>

Sommaire

Gestion documentaire	2
Historique des révisions.....	2
Sommaire	3
1. OBJET	5
2. ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS	5
2.1. Abréviations.....	5
2.2. Définitions.....	6
3. DOMAINE D'APPLICATION	7
4. RÉFÉRENCES	7
4.1. Principaux règlements concernés.....	7
5. GÉNÉRALITÉS	8
6. FORMAT ET PRÉSENTATION DU MANUEL	9
7. CORPS DU CAME	10
8. PRÉSENTATION DES AMENDEMENTS	10
9. ANNEXE	11
PAGE DE GARDE.....	11
LISTE DES PAGES EN VIGUEUR.....	11
LISTE DES EDITIONS/AMENDEMENTS DU DOCUMENT AVEC LES DATES D'EDITION/AMENDEMENT ASSOCIEES.....	11
PAGES D'AMENDEMENTS.....	11
LISTE DES DESTINATAIRES.....	11
TABLE DES MATIÈRES.....	11
Part 0 ORGANISATION GÉNÉRALE, POLITIQUE SÉCURITE ET OBJECTIFS.....	14
Part 1 PROCÉDURES DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ.....	24
1.1a Utilisation du système d'enregistrement de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef, et si applicable, du système de Compte Rendu Matériel d'aéronef.....	24
1.1b Application de la LME.....	26
1.2 Programme d'Entretien aéronef – Développement, amendement et approbation.....	28
1.3 Enregistrements de maintien de la navigabilité : responsabilités, archivage, accès.....	30
Part 2 PROCÉDURES DU SYSTÈME DE GESTION.....	39
Part 3 CONTRAT(S) DE MAINTENANCE.....	49
Part 4A PROCÉDURES D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ.....	51
SOUS-PARTIE A : Examen de navigabilité réalisé par une entité externe : organisme agréé autre que celui de l'organisme, PEN indépendant ou autorité compétente.....	52
SOUS-PARTIE B : Examen de navigabilité réalisé par l'organisme agréé CAMO+I et Prorogation d'un CEN.....	53
Part 4B PROCÉDURES DE DÉLIVRANCE DE LAISSEZ-PASSER.....	57
GÉNÉRALITÉS.....	57
4.B.1 Conformité aux conditions de vols approuvées.....	57
4.B.2 Délivrance d'un laissez-passer par l'organisme de gestion détenant le privilège.....	58
4.B.3 Personnes autorisées à délivrer un laissez-passer.....	59
4.B.4 interface avec l'autorité locale pour le vol.....	59
4.B.5 Responsabilités, conservation et accès aux enregistrements relatifs aux laissez-passer.....	59
Part 5 DOCUMENTS ASSOCIÉS.....	60
5.1 Exemples de documents incluant le CRM.....	60
5.2 Liste du personnel d'examen de navigabilité selon le CAMO.A.300(a)(8).....	60

5.3	Liste des sous-traitants effectuant des tâches de gestion du maintien de navigabilité selon le CAMO.A.125(d)(3)	60
5.4	Liste des organismes de maintenance sous contrat et liste des contrats de maintenance selon CAMO.A.300(a)(13)	60
5.5	Copie des contrats de sous-traitance des tâches de gestion du maintien de navigabilité (Appendice II de l'AMC1 CAMO.A.125(d)(3))	60
5.6	Liste des programmes d'entretien approuvés selon CAMO.A.300(a)(12).....	60
5.7	Liste des moyens alternatifs de conformité approuvés de l'organisme selon CAMO.A.300(a)(14)	60
5.8	Liste des documents, procédures et manuels associés au manuel CAME	60
5.9	Liste des opérateurs et contrats du groupement économique de transporteurs aériens	60

1. OBJET

Le présent guide est une aide à la rédaction et à la vérification du Manuel des spécifications de l'organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité (CAME), référentiel de base d'un organisme CAMO effectuant la Gestion du Maintien de la Navigabilité d'aéronefs suivant l'annexe Vc (Partie-CAMO) conformément aux annexes I (Partie-M) et/ou Vb (Partie-ML) du règlement (UE) 1321/2014 modifié.

Il comprend des indications générales concernant la présentation et les informations devant constituer ce document (CAME).

Ce guide ne couvre pas les modalités d'élaboration du Manuel des spécifications des organismes de Gestion du Maintien de la Navigabilité Part CAO qui font l'objet de guides dédiés.

2. ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS

2.1. Abréviations

AltMOC :	Moyen alternatif de conformité
AMC :	Moyen acceptable de conformité
AMM :	Aircraft Maintenance Manual / Manuel de maintenance aéronef (constructeur)
ALI :	Airworthiness limitation item / Pièce à limitation de navigabilité
EASA :	European Aviation Safety Agency / Agence Européenne pour la Sécurité de l'Aviation
CAME :	Manuel des spécifications de l'organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité de l'organisme CAMO
MOE :	Manuel des spécifications d'un Organisme d'Entretien
CDCCL :	Critical Design Control Configuration Limitation / Contrôle des limitations relatives à une conception critique de la configuration
CDL :	Configuration Deviation List / Liste de déviation de configuration (structure)
CDN :	Certificat de Navigabilité (Formulaire 25 de l'AESA)
CEN :	Certificat d'Examen de Navigabilité (Formulaire 15a ou 15b de l'AESA)
CMR :	Certification Maintenance Requirements / Exigences de maintenance de certification
CMPA :	« Complex Motor-Powered Aircraft » / Aéronef motorisé complexe:
	<ul style="list-style-type: none">• Un avion:<ul style="list-style-type: none">ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5700 kg, ou1. certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf, ou2. certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou3. équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur, ou• Un hélicoptère certifié :<ul style="list-style-type: none">1. pour une masse maximale au décollage supérieure à 3175 kg, ou2. pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf, ou3. pour une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou• jusqu'au 13/02/2026 : un aéronef à rotors basculant• à compter du 13/02/2026 : un aéronef non conventionnel certifié :<ul style="list-style-type: none">1. pour une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg, ou2. pour une masse maximale au décollage supérieure à 3 175 kg, s'il peut maintenir une vitesse horizontale nulle en vol, ou3. pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf;

CPCP :	Corrosion Prevention and Control Program / Programme de prévention et de contrôle de la corrosion
CRM :	Système de Compte Rendu Matériel d'aéronef (« Aircraft Technical Log »)
CTA :	Certificat de Transport Aérien
ETOPS:	Extended-range Twin Engine Operation of Performance Standards
EWIS :	Electrical Wiring Interconnection System / Système de câblage électrique et de connectique
IATA :	« International Air Transport Association » / Association Internationale du Transport Aérien.
LME/MEL :	Liste Minimale d'Équipement / Minimum Equipment List
MAREPS :	Maintenance Reports / action de maintenance liée au CRM
MPD :	Maintenance Planning Document / Document de planification de l'entretien
MRB :	Maintenance Review Board
MRBR :	Maintenance Review Board Report
NCC :	Exploitation non commerciale avec des aéronefs motorisés complexes.
PIREPS :	Pilot Reports / anomalies signalées par l'équipage de conduite sur le CRM
RDE :	Responsable Désigné Entretien
REN :	Recommandation d'Examen de Navigabilité (avis émis à l'issue d'un examen de navigabilité).
SET-IMC :	Single-engine Turbine in instrument meteorological conditions (désigne l'exploitation en avion monomoteur de nuit et/ou en conditions IMC)
TAC :	Transport Aérien Commercial nécessitant la délivrance d'une licence d'exploitation conformément au règlement (CE) 1008/2008
TCH :	Détenteur du certificat de type (Type Certificate Holder)
STCH :	Détenteur du certificat de type supplémentaire (Supplemental Type Certificate Holder)

2.2. Définitions

Activités commerciales :

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. Cela comprend toute exploitation spécialisée commerciale, exploitation à des fins de transport aérien commercial (européen sous licence octroyée conformément au règlement (CE) 1008/2008 ou selon le règlement national), et/ou exploitation par des organismes de formations (ATO) commerciaux.

Aéronef light (léger) :

- avion non-CMPA de MTOM maximale de 2730 kg,
- hélicoptère non-CMPA de MTOM maximale de 1200 kg ayant une capacité de 4 occupants maximum
- autres aéronefs ELA2 (aéronefs ELA1 inclus)

- à compter du 13/02/2026 : aéronef non conventionnel ayant une masse maximale au décollage :
 1. de MTOM maximale de 1200 kg s'ils peuvent maintenir une vitesse horizontale nulle en vol, ou
 2. de MTOM maximale de 2730 kg pour les aéronefs autres que ceux visés au point 1.

Aéronef non conventionnel : un aéronef autre qu'un avion, un hélicoptère, un planeur, un ballon ou un dirigeable

3. DOMAINE D'APPLICATION

Ce guide **concerne tous** les organismes agréés ou postulant à un agrément selon la Partie-CAMO pour effectuer la Gestion du Maintien de la Navigabilité des aéronefs :

- motorisés complexes (CMPA) quel que soit le régime d'exploitation, et/ou
- exploités par une entreprise de transport aérien commercial détentrice d'un Certificat de Transport Aérien (CTA) et d'une licence d'exploitation délivrée conformément au règlement (CE) 1008/2008 quel que soit le type d'aéronef, et/ou
- tout aéronef quel que soit le régime d'exploitation et dont la gestion du maintien de la navigabilité n'est pas assurée par un pilote propriétaire ou par un organisme agréé suivant l'annexe **V** (Partie **CAMO**) ou l'annexe Vd (Partie-CAO) du règlement (UE) 1321/2014.

Le suivi des directives de ce guide concernant la rédaction du Manuel des spécifications de l'organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité (CAME) est recommandé par OSAC pour répondre aux exigences de la Partie-CAMO.

Note : Les organismes agréés ou postulant à un agrément selon la Partie-CAO peuvent se référer au guide G-47-00 Partie-CAO disponible sur le site internet d'OSAC.

4. RÉFÉRENCES

4.1. Principaux règlements concernés

Documents Européens :

- Règlement (UE) 1321/2014 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 et les AMC/GM associés.
- Règlement (UE) 965/2012 du 05 octobre 2012 relatif aux exigences techniques communes et aux procédures administratives applicables aux aéronefs de Transport Aérien Commercial amendé notamment par le règlement (UE) 2019/1184 corrigé du 24 juillet 2019 relatif aux vols de contrôle de maintenance (Maintenance Check Flight – MCF).
- Règlement (UE) 748/2012 du 03 août 2012 établissant les 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 (CE) 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte).

- Règlement (UE) 376/2014 du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile.

Documents d'OSAC :

- G-06-00 Guide du Système de Gestion (publication à venir)
- G-40-01 Guide général Partie-M et Partie-ML.
- P-03-01 Instruction et Surveillance des Agréments d'Organisme avec système de gestion
- P-04-00 Autorisations exceptionnelles dans le domaine de la navigabilité
- P-05-00 Approbation des AMC et GM alternatifs (AltMOC)
- P-42-14 Instruction des exigences d'entretien rattachées à l'exploitation d'hélicoptères avec un temps d'exposition.
- R-43-00 Exigences relatives aux organismes de gestion du maintien de la navigabilité qui exploitent en transport aérien commercial des avions monomoteur à turbine en conditions IMC et/ou de nuit
- RP-42-10 Gestion de maintien de navigabilité et entretien des aéronefs dans le cadre d'une exploitation ETOPS.

La version en vigueur est disponible sur le site Internet d'OSAC à l'adresse <https://documentation.osac.aero/> rubrique " Procédures et Guides".

5. GÉNÉRALITÉS

Tout organisme de Gestion du maintien de la Navigabilité agréé suivant la Partie-CAMO doit élaborer un Manuel des Spécifications de Gestion du Maintien de la Navigabilité (CAME) qui décrit les procédures, les moyens et les méthodes mis en place afin de respecter le règlement (UE) 1321/2014 annexe Vc (Partie-CAMO) et conformément à l'annexe I (Partie-M) pour les aéronefs non light et/ou exploités en transport aérien sous licence. Le cas échéant, il doit également prendre en compte l'annexe Vb Partie-ML s'il gère des aéronefs light non exploités en transport aérien commercial sous licence.

Le CAME devrait contenir les informations présentées dans l'AMC1 CAMO.A.300. En cas de **non-respect** de la trame proposée par **cet AMC1 CAMO.A.300** et reprise par le présent guide, l'organisme devra fournir une matrice de conformité à OSAC afin de démontrer que tous les points attendus par la réglementation sont bien couverts par son manuel.

Le règlement (UE) 1321/2014 impose que l'organisme agréé selon la Partie-CAMO dispose d'un manuel CAME afin de maîtriser la navigabilité des aéronefs gérés.

Si l'organisme partie-CAMO décide de sous-traiter des tâches de gestion du maintien de la navigabilité, alors le manuel CAME devra inclure :

- des procédures traitant de cette sous-traitance,
- le contrat de sous-traitance
- le nom du sous-traitant, qui sera repris le Certificat d'agrément Form 14, (AMC CAMO.A.125(d)(3)),

Le CAME devra expliciter comment l'organisme « contrôle effectivement et entérine formellement » (selon les termes de l'AMC CAMO.A.125(d)(3)) les recommandations ou propositions du sous-traitant.

Le contrat de sous-traitance de tâches de gestion du maintien de navigabilité suivra les recommandations de l'appendice II de l'AMC CAMO.A.125(d)(3). Lorsqu'un organisme CAMO décide de sous-traiter des tâches de gestion du maintien de la navigabilité, les paragraphes concernés du CAME devront détailler les spécifications et les règles de fonctionnement de cette sous-traitance.

Dans le cas où l'organisme met en œuvre une spécificité particulière dans la gestion du maintien de la navigabilité, (par exemple l'inscription sur sa liste de flotte pour une courte durée d'un aéronef), les paragraphes concernés du CAME devraient être amendés pour intégrer ces particularités dans les procédures de l'organisme.

6. FORMAT ET PRÉSENTATION DU MANUEL

Par défaut, les organismes devraient transmettre à OSAC, un manuel sous format électronique
Lors des évolutions du manuel, une version complète consolidée du document devra être fournie à OSAC à chaque amendement.

Cas d'un groupement économique de transporteurs aériens

Pour que toutes les parties concernées puissent assumer leurs responsabilités, tous les manuels, toutes les procédures et toutes les communications entre elles doivent être rédigés au moins dans une langue commune, par exemple l'anglais. Les parties concernées comprennent les autorités compétentes avec lesquelles cette langue commune doit être convenue.

7. CORPS DU CAME

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

L'application des dispositions de l'agrément CAMO+I implique que le CAME couvre :

- les procédures relatives à l'agrément de gestion du maintien de la navigabilité (agrément CAMO), et
- les procédures liées aux renouvellements des Certificats d'examens de navigabilité même si l'organisme ne dispose pas de privilège Partie-CAMO sous-partie I (CAMO.A.125(e)) et contracte ses renouvellements de CEN.

Certaines informations requises dans le CAME peuvent se retrouver dans des documents séparés du manuel de base.

C'est le cas par exemple d'informations sur le système de Gestion de l'organisme qui peuvent être présentées dans un Manuel du Système de Gestion spécifique. Dans ce cas, les chapitres concernés du CAME devraient faire référence aux chapitres du Manuel du Système de Gestion en question.

Les parties concernées du Manuel du Système de Gestion devraient être alors considérées comme faisant parties intégrantes du CAME et sont donc soumises à approbation.

Il est également possible de présenter des procédures détaillées associées dans un document séparé du CAME basique. Dans ce cas, le CAME basique devrait décrire les principes de base de chaque procédure détaillée en question, à savoir :

- l'objet de la procédure
- la référence de la procédure détaillée associée
- les conditions d'application de la procédure

Ces procédures sont approuvées avec le CAME basique, et leurs modifications suivent les mêmes règles de modification/approbation (modifications nécessitant ou pas l'accord préalable de l'autorité).

L'organisme devrait fournir un index à jour de son référentiel identifiant ses procédures associées au chapitre 5.8 du CAME.

8. PRÉSENTATION DES AMENDEMENTS

Chaque amendement est daté et numéroté; ces indications sont reportées sur chaque page modifiée. Une indication succincte, mais suffisamment explicite, des changements qui ont motivé l'émission de l'amendement est formulée sur la page d'amendement et dans la lettre d'accompagnement si nécessaire.

Chaque page amendée comporte au niveau du changement une identification telle qu'un trait vertical dans la marge de gauche pour indiquer la partie amendée. Dans le cas où l'amendement est motivé seulement par une modification de pagination, l'identification tel qu'un trait est porté au niveau du numéro de la page.

Le RDE est tenu de conserver toutes les pages d'amendements et toutes les éditions antérieures.

Pour les CAME qui, après justification et avec l'accord d'OSAC, restent exceptionnellement sous format papier, la page d'amendement indique la liste des pages à remplacer (ou à ajouter ou à annuler), elle comporte une colonne intitulée "motif" ou "objet". Cette colonne est renseignée par page amendée ou groupe de pages si l'amendement concerne plusieurs pages consécutives.

Le papier et le système de reliure utilisés doivent être suffisamment robustes pour garantir une manipulation et un archivage sans dégradation.

Rappel : Lors des évolutions du CAME sous forme électronique, une version complète consolidée du document devra être fournie à OSAC à chaque amendement.

9. ANNEXE

MANUEL DES SPÉCIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DE NAVIGABILITÉ (CAME)

PAGE DE GARDE

La page de garde devrait préciser :

- Nom officiel (Kbis) et nom commercial de l'organisme le cas échéant
- Numéro d'agrément
- Adresse (postale et électronique), numéros de téléphone du Siège Social et de la Direction Technique
- Numéro d'identification du manuel/Édition/Date/Référence.

LISTE DES PAGES EN VIGUEUR

LISTE DES ÉDITIONS/AMENDEMENTS DU DOCUMENT AVEC LES DATES D'ÉDITION/AMENDEMENT ASSOCIÉES

PAGES D'AMENDEMENTS

LISTE DES DESTINATAIRES

La liste de diffusion du manuel CAME devrait être intégrée afin de garantir une diffusion appropriée du manuel et pour démontrer à l'Autorité que tous les personnels impliqués 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 disponible à l'intérieur de l'organisme afin que le personnel concerné y ait un accès aisé et rapide.

En fonction du destinataire, les parties pertinentes du manuel devront notamment être diffusé :

- au personnel de l'exploitant,
- au personnel d'encadrement de l'organisme et à toute autre personne impliquée ;
- aux organismes d'entretien contractés (Partie 145 ou CAO le cas échéant) ;
- aux sous-traitants ;
- à OSAC.

TABLE DES MATIÈRES

Part 0 Organisation générale, politique sécurité et objectifs

- 0.1 Politique sécurité, objectifs et engagement du Dirigeant responsable.
- 0.2 Information générale et domaine d'activité.
- 0.3 Personnel.
- 0.4 Organigramme.
- 0.5 Procédure relative aux évolutions soumises à approbation préalable
- 0.6 Procédure relative aux évolutions non soumises à approbation préalable.
- 0.7 Procédure de gestion des moyens de conformité alternatifs

Part 1 Procédures de gestion du maintien de la navigabilité

- 1.1a Utilisation du système d'enregistrement de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef, et si applicable, du système de Compte Rendu Matériel d'aéronef.
- 1.1b Application de la LME.

- 1.2 Programme d'Entretien aéronef (PE) – Développement, Amendement et approbation.
- 1.3 Enregistrement de maintien de la navigabilité : responsabilités, archivage, accès.
- 1.4 Exécution et contrôle des consignes de navigabilité.
- 1.5 Analyse de l'efficacité du Programme d'Entretien aéronef.
- 1.6 Procédure de mise en œuvre des modifications et inspections optionnelles.
- 1.7 Traitement des modifications et réparations.
- 1.8 Notification de défauts.
- 1.9 Activités d'ingénierie.
- 1.10 Programme de fiabilité.
- 1.11 Visite pré vol.
- 1.12 Pesée de l'aéronef.
- 1.13 Procédures de vol de contrôle de maintenance.

Part 2 Procédures du système de gestion

- 2.1 Identification des dangers et gestion des risques
- 2.2 Recueil des événements internes et traitements
- 2.3 Planification des actions de sécurité
- 2.4 Surveillance de la performance de la sécurité
- 2.5 Gestion du changement
- 2.6 Formation et promotion de la sécurité
- 2.7 Plan d'action immédiat et coordination avec le plan d'intervention d'urgence (ERP) de l'opérateur
- 2.8 Surveillance de la conformité
 - 2.8.1 Programme et procédures d'audits.
 - 2.8.2 Surveillance des activités de gestion du maintien de navigabilité.
 - 2.8.3 Surveillance de l'efficacité du (des) programme(s) d'entretien.
 - 2.8.4 Surveillance que tout l'entretien est effectué par un organisme de maintenance approprié.
 - 2.8.5 Surveillance que tout l'entretien réalisé sous contrat est effectué en accord avec le(s) contrat(s) incluant la surveillance des sous-traitants utilisés par le/les organismes agréés objet(s) du/des contrat(s).
 - 2.8.6 Personnel de la surveillance de la conformité.
- 2.9 Contrôle des compétences du personnel
- 2.10 Archivage des enregistrements du système de gestion
- 2.11 Comptes rendus d'événements

Part 3 Contrat(s) de maintenance – Gestion de la maintenance

- 3.1 Procédure de sélection du/des organismes contractés pour la réalisation de la maintenance
- 3.2 Audit produit aéronef.

Part 4A Procédures d'examen de navigabilité

Sous-partie A : Examen de navigabilité réalisé par une entité externe : organisme agréé autre que celui de l'organisme, PEN indépendant ou autorité compétente

- 4.0 Appel à une entité extérieure

Sous-partie B : Examen de navigabilité réalisé par l'organisme agréé CAMO+I et Prorogation d'un CEN

- 4.1 Personnel d'examen de navigabilité
- 4.2 Examen des enregistrements de l'aéronef
- 4.3 Examen physique de l'aéronef
- 4.4 Procédure complémentaire pour l'importation d'un aéronef
- 4.5 Recommandation fournie à l'Autorité pour l'obtention d'un CEN (Form 15a)
- 4.6 Emission du certificat d'examen de navigabilité
- 4.7 Procédure de revue des enregistrements des examens de navigabilité, responsabilités, conservation et accès

4.8 Extension (prorogation) des Certificats d'Examen de Navigabilité.

Part 4B Procédures de délivrance de laissez-passer

- 4.B.1 Conformité aux conditions de vols approuvées.
- 4.B.2 Délivrance d'un Laissez-passer par l'organisme de gestion détenant le privilège.
- 4.B.3 Personnes autorisées à délivrer un laissez-passer.
- 4.B.4 Interface avec l'Autorité locale pour le vol.
- 4.B.5 Responsabilités, conservations et accès aux enregistrements des Laissez-passer.

Part 5 Documents associés

- 5.1 Exemples de documents incluant le CRM
- 5.2 Liste du personnel d'examen de navigabilité
- 5.3 Liste des sous-traitants de gestion selon CAMO.A.125(d)(3)
- 5.4 Liste des organismes de maintenance sous contrat et liste des contrats de maintenance selon CAMO.A.300(a)(13)
- 5.5 Copie du contrat de sous-traitance en gestion (Appendice II de l'AMC1 CAMO.A.125(d)(3))
- 5.6 List des programmes d'entretien approuvés selon CAMO.A.300(a)(12)
- 5.7 Liste des moyens alternatifs de conformité approuvés de l'organisme selon CAMO.A.300(a)(13)
- 5.8 Liste des documents, procédures et manuels associés au manuel CAME
- 5.9 **Liste des opérateurs et contrats du groupement économique de transporteurs aériens**

Part 0 ORGANISATION GÉNÉRALE, POLITIQUE SÉCURITE ET OBJECTIFS

0.1 Politique sécurité, objectifs et engagement du Dirigeant Responsable

CAMO.A.200(a)(2)	AMC1 / GM1 CAMO.A.200(a)(2)
CAMO.A.300(a)(1)	AMC1 CAMO.A.300(a)(1)
CAMO.A.300(a)(2)	AMC1 M.A.201(ea)(a)(3)

Ce paragraphe devrait inclure la politique sécurité Cette dernière devrait à minima contenir non seulement les éléments listés à l'AMC1 CAMO.A.200(a)(2), mais également un engagement sur ce que le système de gestion est destiné à atteindre. Les principaux objectifs de sécurité de l'organisation devront y être définis.

Par ailleurs, un engagement à tous les niveaux d'appliquer les principes de la « culture juste » devra y être intégré. Il devra détailler ces principes sur la base du règlement 376/2014 (en particulier les articles 2 et 16(11)), décrire comment ils sont garantis et mis en œuvre.

De plus, un engagement du Dirigeant Responsable (si différent, contresigné par le PDG) devra être inclus conformément au CAMO.A.300(a)(1). Cette déclaration devrait respecter l'esprit du paragraphe ci-dessous qui peut être repris tel quel. Toute modification ne doit pas en altérer le sens.

« Ce manuel, et tout autre document associé, décrit l'organisation et les procédures sur la base desquelles OSAC approuve l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité.

Ces procédures sont validées par le signataire et doivent être respectées, selon ce qui est applicable, afin de garantir que toutes les activités de gestion du maintien de la navigabilité, y compris la maintenance des aéronefs gérés, sont effectuées à temps et selon un standard approuvé.

Ces procédures ne remplacent pas la nécessité de se conformer à toute nouvelle exigence ou exigence modifiée, lorsque ces exigences sont en conflit avec ces procédures.

Il est entendu que l'approbation de l'organisme CAMO est basée sur le maintien de la conformité de l'organisme avec la partie-CAMO, la partie-M et la partie-ML, selon le cas, et avec les procédures de l'organisme décrites dans ce manuel. OSAC a le droit de limiter, suspendre ou révoquer le certificat d'agrément si l'organisme ne respecte pas les exigences imposées par la partie-CAMO, la partie-M et la partie-ML, selon le cas, ou toute autre exigence selon laquelle l'approbation a été délivrée.

Dans le cas des transporteurs aériens titulaires d'une licence conformément au règlement (CE) 1008/2008, la suspension ou la révocation du certificat CAMO invalidera le CTA.

Date.....

Signature(s).....

Nom..... Dirigeant Responsable et titre.....

et

Nom..... PDG

de la Société XXXXX

0.2 Information générale et domaine d'activité

0.2.1 – Brève description de l'organisme

CAMO.A.300	
CAMO.A.215	AMC1 CAMO.A.215

Ce paragraphe devrait décrire sommairement l'organisation générale de l'organisme de gestion du maintien de navigabilité, et de l'opérateur associé le cas échéant, placée sous la responsabilité du Dirigeant Responsable.

Il devrait également faire référence aux organigrammes présentés au paragraphe 0.4; préciser le statut juridique et donner un bref historique de la Société.

Il devrait présenter d'autre part les moyens matériels dont dispose l'organisme de gestion (en faisant par exemple référence à un plan des installations inclus en annexe).

Si l'organisme sous-traite des tâches de gestion du maintien de navigabilité, la description devrait couvrir aussi celle des moyens mis en œuvre par le sous-traitant pour effectuer ces tâches.

0.2.2 – Relation avec les autres organismes

CAMO.A.300(a)	
M.A.201(ea)	GM2&3 M.A.201(ea)

Ce paragraphe n'est applicable qu'aux organismes faisant partie d'un groupe ou consortium.

0.2.2.1. – Filiales et maison mère

Lorsque l'organisme appartient à un groupe, ce paragraphe devrait décrire les relations spécifiques que l'organisme peut avoir avec les autres membres du groupe – Ex : liens avec la compagnie aérienne, une Société de leasing, une holding financière, un atelier d'entretien, un organisme détenant le privilège I, etc.

Cas groupement économique de transporteurs aériens

Lorsqu'au moins deux exploitants faisant partie d'un même groupement économique de transporteurs aériens confient au même CAMO la responsabilité de la gestion du maintien de la navigabilité de tous les aéronefs qu'ils exploitent, toutes les exigences suivantes doivent être remplies:

- 1) le CAMO est agréé conformément à l'annexe partie CAMO pour les aéronefs concernés;
- 2) le CAMO fait partie du même groupement économique de transporteurs aériens que les exploitants concernés;
- 3) un contrat est établi conformément à l'appendice I de la partie M entre le CAMO et le titulaire du certificat de transporteur aérien qui n'est pas lui-même agréé en tant que CAMO;
- 4) le CAMO a son principal établissement sur le territoire auquel la réglementation de base s'applique;
- 5) les différents systèmes de gestion des organismes qui concluent un contrat sont harmonisés les uns avec les autres.

Lorsque l'organisme appartient à un groupement économique de transporteurs aériens, ce paragraphe devrait décrire son éligibilité et les relations avec les autres opérateurs.

0.2.2.2. – Consortiums

Ce paragraphe devrait préciser si l'organisme appartient à un consortium.

Les autres membres du consortium devraient être listés, ainsi que leurs domaines d'activités respectifs (ex. : opérations, maintenance, navigabilité, production, formation etc.).

Ce paragraphe devrait démontrer que les procédures définies dans le CAME et les contrats sont compatibles avec les protocoles internes du consortium.

Dans le cas d'un consortium international, les domaines de responsabilités des Autorités concernées devraient être clairement établis et l'accord de ces Autorités obtenu avant la mise en œuvre de ces protocoles.

Si un CAME ou une procédure de gestion du maintien de navigabilité est utilisé dans le cadre du consortium, sa référence devrait être mentionnée dans ce paragraphe.

0.2.3 – Domaine d'activité

CAMO.A.125(c)
CAMO.A.300(a)(3)

Ce paragraphe devrait contenir les privilèges et prérogatives dont dispose l'organisme.

PRIVILÈGES	
CAMO.A.125(d)(1) - Gérer le maintien de la navigabilité des aéronefs, à l'exception de ceux utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) 1008/2008	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
CAMO.A.125(d)(2) - Gérer le maintien de la navigabilité des aéronefs utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement (CE) 1008/2008, lorsqu'ils figurent à la fois sur la liste de son certificat et sur son certificat de transporteur aérien	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
CAMO.A.125(d)(3) - Confier l'exécution de tâches limitées de maintien de la navigabilité à un organisme sous-traitant, travaillant selon son système de gestion	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
CAMO.A.125(d)(4) - Prolonger un certificat d'examen de navigabilité aux conditions visées au point f) du point M.A.901 de l'annexe I (Partie-M) ou au point ML.A.903 de l'annexe Vb (Partie-ML)	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
CAMO.A.125(d)(5) – Approuver les programmes d'entretien en accord avec l'article ML.A.302(b)(2) pour les aéronefs redevables de la Partie-ML et gérés par l'organisme.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
CAMO.A.125(e) - Réaliser des examens de navigabilité conformément au point M.A.901 de l'annexe I (Partie-M) ou au point ML.A.903 de l'annexe Vb (Partie-ML)	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
CAMO.A.125(f) - Délivrer une autorisation de vol conformément au point d) du point 21.A.711 de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) 748/2012 pour les aéronefs pour lesquels il peut délivrer le certificat d'examen de navigabilité	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
PRÉROGATIVES	
CAMO.A.120 – Moyens alternatifs de conformité	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
§f de l'AMC1 CAMO.A.200(a)(6) - Etendre son cycle de surveillance interne de 12 à 24 mois	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
P-04-00 §9 : approuver des déviations « aéronef » mineures.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
M.A.302(c) - Approuver le programme d'entretien d'un aéronef et ses amendements pour les aéronefs redevables de la Partie-M	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
CAMO.A.310(c) – Supervision d'un candidat PEN	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non

De plus, ce paragraphe devrait lister tous les types d'aéronefs gérés, leur type d'exploitation ainsi que les privilèges et lieux couverts par l'approbation de l'organisme.

La composition de la flotte et les immatriculations des aéronefs sont données par le CTA, et/ou par une liste, précisant le régime d'exploitation, et tenue à jour pour les aéronefs ne figurant pas sur un CTA. Pour les opérateurs qui disposent d'une licence d'exploitation délivrée conformément au règlement (CE) 1008/2008, ce paragraphe peut faire référence aux manuels des spécifications de l'opérateur dans lequel les immatriculations devraient être listées.

Indiquer où ces documents sont consultables, qu'ils soient associés au CAME ou simplement référencés dans le cas de l'exploitation en aviation générale.

Préciser les domaines d'agrément, les privilèges détenus par l'organisme, et les lieux d'implantation de l'organisme couverts par l'agrément.

Exemple de présentation du domaine d'activité de l'organisme Partie CAMO

Type Aéronef	Propriétaire / Opérateur	Privilège I (Oui/Non)	Laissez-passer autorisés Oui/Non		Sous-traitant de tâches de gestion	Régime d'exploitation	Entretien*

*Indiquer dans cette colonne si pour le type d'aéronef considéré, la maintenance est assurée :

- en interne (Part-145 ou Part CAO), ou
- via un ou plusieurs contrats de maintenance avec un organisme externe ou mécanicien indépendant ou pilote propriétaire ou
- une partie en interne et une autre partie via un ou plusieurs contrats de maintenance.

Préciser la référence des contrats de maintenance concernés le cas échéant.

L'organisme précisera pour quels types d'aéronefs les agréments de Gestion de Maintien de la Navigabilité (CAMO) et Examen de Navigabilité (privilège I) sont demandés.

La désignation des types d'aéronefs devrait être conforme à celle figurant sur la liste des types de catégorie d'aéronefs inscrits à l'appendice I de l'AMC de la Partie-66 du règlement (UE) 1321/2014 modifié.

Ce paragraphe devrait également fournir une information sommaire sur la nature de l'exploitation des aéronefs gérés par l'organisme (court/moyen/long courrier, vol régulier/charter, régions/pays/continents survolés, etc.).

Au-delà des informations de haut niveau demandées ci-dessus, ce paragraphe devrait également indiquer le régime d'exploitation (TAC sous licence 1008/2008, TAC hors licence, commerciale spécialisée, etc.) et le régime de gestion du maintien de la navigabilité applicable (Partie-M ou Partie-ML le cas échéant) de chaque aéronef géré par l'organisme.

0.3 Personnel

0.3.1 – Dirigeant responsable

CAMO.A.305(a)

AMC1 CAMO.A.305(a)

Ce paragraphe devrait décrire les tâches et responsabilités du Dirigeant Responsable au sens du règlement (UE) 1321/2014 Partie-CAMO et devrait démontrer que celui-ci a l'autorité nécessaire pour assurer que toutes les activités de gestion du maintien de navigabilité peuvent être financées et exécutées selon les normes requises, conformément à l'Annexe I (Part M) et le cas échéant l'Annexe Vb (Part ML) du règlement (UE) 1321/2014. Il devrait également faire référence à la responsabilité du Dirigeant Responsable en matière de sécurité.

0.3.2 – Responsable désigné (pour le transport aérien commercial sous licence)

CAMO.A.305(b)(2)

AMC3 CAMO.A.305(b)(2)

CAMO.A.315(e)

Ce paragraphe devrait en particulier :

- décrire l'étendue de l'autorité du Responsable désigné (RDE) en ce qui concerne le maintien de navigabilité au sens des Parties-M, CAMO et ML le cas échéant.
- insister sur ses responsabilités vis-à-vis de la réalisation de tout l'entretien en temps utile selon les standards approuvés et à cette fin, de la mise en œuvre des contrats d'entretien (ceci inclut qu'il s'est assuré que le sous-traitant possède les installations adéquates, le matériel et les outillages, le personnel compétent, qualifié et en nombre suffisant),
- insister sur ses responsabilités vis-à-vis de la mise en œuvre et du suivi des actions correctives résultant de la surveillance du responsable conformité,
- indiquer comment il assure le lien avec le département des opérations aériennes (retour des équipages sur la qualité de l'entretien, renseignement et évolutions des CRM, entretien en escale, évolution de le LME, ...),
- indiquer comment est organisée sa suppléance.

Remarque :

Le Responsable Désigné Entretien ne peut occuper un poste dans un organisme d'entretien Partie 145 contracté sauf accord d'OSAC.

0.3.3 – Personne ou groupe de personnes nommées conformément au CAMO.A.305(a)(3)

CAMO.A.305(a)(3)

AMC1/GM1 CAMO.A.305(a)(3)

CAMO.A.305(f)

GM1 CAMO.A.305(f)

CAMO.A.315(e)

CAMO.A.305(ba)

Ce paragraphe devrait lister les fonctions qui constituent le "groupe de personnes" comme exigé par CAMO.A.305(a)(3) et le cas échéant CAMO.A.305(f), en incluant suffisamment de détails pour montrer que toutes les responsabilités décrites dans la Partie-M ou la Partie-ML le cas échéant et la Partie-CAMO sont couvertes par les membres de ce groupe.

Dans le cas des petits organismes où le Responsable désigné constitue aussi le "groupe de personnes", ce paragraphe peut être fusionné avec le précédent.

Pour les organismes qui sous-traitent des tâches de gestion du maintien de navigabilité, le CAME devrait mentionner les compétences de son propre personnel qui lui permettent d'assumer sa responsabilité technique, et donc de mener à bien sa supervision, selon les différents domaines : cellule, moteurs et avionique, sur les différents types d'aéronefs gérés.

0.3.4 – Tâches et responsabilités

CAMO.A.305(a)(3)	AMC1/GM1 CAMO.A.305(a)(3)
CAMO.A.305(a)(4)	AMC1 CAMO.305(a)(4) ;(a)(5)
CAMO.A.305(a)(5)	GM1 CAMO.A.305(a)(5)
CAMO.A.315(e)	

Ce paragraphe devrait détailler les tâches et responsabilités :

- du personnel listé au paragraphe 0.3.3 «Personne ou groupe de personnes nommées conformément au CAMO.A.305(a)(3)»,
- du responsable sécurité pour les processus liés à la gestion de la sécurité et les tâches requises par le CAMO.A.305(a)(5)
- du responsable de la surveillance de la conformité, pour la fonction de surveillance de la conformité requise par le CAMO.A.305(a)(4))
- du personnel du sous-traitant dans le cas de la sous-traitance de tâches de gestion du maintien de la navigabilité, et du personnel de l'organisme CAMO en charge de sa supervision.

0.3.5 – Ressources humaines et politique de formation

0.3.5.1 Ressources humaines

CAMO.A.305(d)	AMC1 CAMO.A.305(d)
CAMO.A.200	
CAMO.A.315(e)	

Ce paragraphe devrait décrire les effectifs de l'organisme ainsi que le système de planification de la disponibilité du personnel permettant de démontrer que l'organisme dispose du personnel qualifié en nombre suffisant pour planifier, exécuter, superviser, inspecter et surveiller les activités de gestion du maintien de la navigabilité.

Conformément à l'AMC1 CAMO.A.305(d), 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 devrait réaliser une analyse des tâches à effectuer et 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 devrait être mise à jour.

Cette analyse devrait, entre autres, prendre en compte :

- Le type d'exploitation.
- Les éventuelles spécificités opérationnelles (ETOPS, SE-IMC, vol avec temps d'exposition etc.).
- Le nombre total d'aéronefs.
- Le nombre de type aéronefs.
- La complexité des aéronefs.
- La nécessité de mettre en œuvre des programmes de fiabilité.
- 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 organisme d'entretien en interne ou nombreux contrats de maintenance).
- Activités effectuées comme sous-traitant pour le compte d'un autre organisme.
- Etc.

Lorsque des tâches de gestion du maintien de la navigabilité sont sous-traitées, l'organisme doit conserver en interne un noyau de personnel permanent capable de planifier, exécuter, superviser et surveiller les activités de l'organisme afin d'en garantir la stabilité.

L'effectif interne à l'organisme et les effectifs du sous-traitant, dédiés à ces tâches, devrait être pris en compte dans l'analyse de l'adéquation des ressources. Il en va de même dans le cas où l'organisme est lui-même sous-traitant pour le compte d'un autre organisme.

Les effectifs devraient être détaillés selon leur domaine de compétence (Gestion de la sécurité, Conformité, Gestion du maintien de la navigabilité, Personnel d'Examen de Navigabilité, Planning, Technique,...), et leur niveau d'emploi (temps plein ou partiel). Pour cela, le tableau suivant est suggéré :

	Temps-plein	Temps partiel
Système de gestion de la sécurité	AA1	aa1
Conformité	AA2	aa2
Tâches de gestion du maintien de la navigabilité	BB	bb
Détails concernant le personnel de management	BB1	bb1
	BB2	bb2
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.*

Lorsque des tâches de gestion du maintien de la navigabilité sont sous-traitées, il est suggéré à l'organisme, lorsque cela est possible, de détailler également les effectifs du/des sous-traitant(s) dédiés à ces tâches.

Conformément au CAMO.A.200, l'organisme devrait développer une procédure dans le cadre de son système de gestion afin d'évaluer et atténuer les risques :

- lorsque la disponibilité réelle du personnel est inférieure au niveau d'effectifs prévu pour des tâches données ou pour une période ;
- en cas d'augmentation temporaire de la part de personnel sous-traité dans le cadre de besoins opérationnels spécifiques.

Un renvoi au paragraphe 2.2 est possible si ce point y est traité.

0.3.5.2 Politique de formation

CAMO.A.305(g)

AMC1 à AMC5 et GM1 à GM3 CAMO.A.305(g)

Ce paragraphe devrait permettre d'apprécier que la formation et les critères de qualifications du personnel mentionné ci-dessus sont adaptés à la taille et à la complexité de l'organisme.

Il devrait également indiquer comment sont évalués les besoins en formation continue, les principes d'enregistrement, de contrôle et de suivi du maintien des compétences des personnes impliquées dans la surveillance de la conformité, la gestion de la sécurité, la gestion du maintien de la navigabilité, les revues de navigabilité et si concerné la délivrance des laissez-passer. (cf.CAMO.A.305(g)).

Les procédures utilisées pour le contrôle des compétences devraient permettre à l'organisme de s'assurer que son personnel reste adapté aux responsabilités qui lui sont confiées et ainsi de vérifier que les programmes de

formation établis sont efficaces et pertinents. Ces procédures devraient définir les acteurs de ces contrôles, la population concernée, les critères d'évaluation, la fréquence de ces contrôles.

Les contrôles de compétences peuvent se présenter sous forme de Questions à Choix Multiples (intégrant des questions issues du module de formation et des retours d'expérience), de supervision en direct ou double contrôle de dossiers traités, d'entretiens techniques individuels dont la sanction est formalisée etc....

Le traitement des formations facteurs humain (formation initiale et formation continue selon les personnels de l'organisme, fréquence, programme, etc.), devraient être décrites dans ce paragraphe.

Le cas échéant, le traitement des formations Fuel Tank Safety airworthiness limitation (descriptif et incorporation des formations CDCCL phase 1, phase 2 et formation continue selon les personnels de l'organisme) devraient être décrites dans ce paragraphe.

Le cas échéant, le traitement des formations EWIS (Formation initiale et formation continue selon les personnels de l'organisme) devraient également être décrites dans ce paragraphe. L'AMC 20-22 spécifie les différents syllabus de formation, en particulier celui du groupe 5 applicable à la formation initiale et continue du personnel de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité.

Pour les organismes ayant en gestion des aéronefs dont l'exploitation nécessite l'obtention d'une licence délivrée conformément au règlement (CE) 1008/2008, la politique de formation aux visites prévol pour tous les personnels amenés à réaliser des visites prévol devrait être décrite. Au-delà de la formation aux tâches des visites prévol, ce paragraphe devrait également définir les responsabilités associées à ces visites et dans le cas où les tâches sont confiées à d'autres organismes, la manière dont leur réalisation est soumise au système de gestion du CAMO.A.200 (un renvoi à la Partie 2 est possible si ce point y est traité).

Les dispositions prévues pour l'analyse du besoin en formation du personnel, notamment lors de l'intégration de nouveaux types d'aéronefs ou de nouvelles exigences client, devraient également être décrites.

Lorsque des tâches de gestion du maintien de la navigabilité sont sous-traitées, la formation des personnels du sous-traitant concernés par ces tâches devrait faire l'objet d'un traitement similaire à celle des personnels de l'organisme

0.4 Organigramme

CAMO.A.300(a)(7)
CAMO.A.200(a)(1)

Les organigrammes devraient faire apparaître les titres attribués au personnel de l'encadrement au sein de l'organisme.

0.4.1 – Organigramme général

Cet organigramme devrait permettre une compréhension globale de l'ensemble de l'organisation de l'entreprise.

0.4.2 – Organigramme de gestion du maintien de navigabilité

Cet organigramme devrait donner plus de détails sur le système de gestion du maintien de la navigabilité et montrer clairement l'indépendance de la fonction de surveillance de la conformité. En fonction de la taille et de la complexité de l'organisme, il peut être combiné avec l'organigramme général du 0.4.1.

0.5 Procédure relative aux évolutions soumises à approbation préalable

CAMO.A.130(a)	AMC1, AMC2, GM1 CAMO.A.130
CAMO.A.130(b)	GM1 et GM2 CAMO.A.130(a)(1)
	GM1 CAMO.A.130(b)
CAMO.A.300(c)	

Ce paragraphe devrait détailler la procédure utilisée pour soumettre et gérer les changements nécessitant un accord préalable d'OSAC. Il devrait notamment détailler le périmètre des évolutions concernées, le processus de gestion de ces évolutions et les procédures d'approbation par l'autorité.

Les amendements du CAME qui nécessitent dans tous les cas l'approbation préalable d'OSAC avant mise en œuvre, sont listés dans la procédure P-03-01 il s'agit :

- des modifications concernant le périmètre du certificat ou les termes de l'agrément de l'organisme, et
- des modifications relatives au personnel désigné conformément aux points CAMO.A.305(a)(3) à (5) et (b)(2) , et
- des modifications d'organisation impactant les liens directs entre le Dirigeant Responsable et les personnels conformément aux points CAMO.A.305(a)(3) à (5) et (b)(2) , et
- la procédure relative aux évolutions non soumises à approbation préalable.

Il est à noter que ces cas ne sont pas exhaustifs. En effet d'autres modifications nécessitent une approbation préalable de l'autorité, notamment les cas repris au GM1 CAMO.A.130(b).

La procédure de l'organisme devrait prendre en compte que ces modifications devront être évaluées et approuvées par OSAC avant d'être mises en application. Elles devront être soumises de façon suffisamment anticipée, et au moins 30 jours ouvrés avant la date d'implémentation envisagée. Dans le cas d'un changement planifié de personnel désigné, ce délai sera ramené à au moins 20 jours ouvrés.

Les conditions de fonctionnement de l'organisme pendant la phase de mise en œuvre d'une modification (exemple : déménagement de l'organisme Partie-CAMO) seront définies au cas par cas par OSAC.

De plus, l'organisme devrait préciser que ces modifications nécessitent une étude de risque appropriée qui devra être mise à disposition d'OSAC.

Remarque : Lorsque le CAME est composé d'un manuel de base et d'autres documents (manuels, procédures, listes, etc) toute révision de ces derniers documents doit aussi être soumise à l'Autorité pour approbation (exemple : manuel SGS).

0.6 Procédure relative aux évolutions non soumises à approbation préalable.

<i>CAMO.A.115(b)</i>	<i>GM1 CAMO.A.115(b)</i>
<i>CAMO.A.130(c)</i>	<i>AMC2 CAMO.A.130 et GM1 CAMO.A.130</i>
<i>CAMO.A.300(b)</i>	
<i>CAMO.A.300(c)</i>	
<i>CAMO.A.300(a)(11)(iv)</i>	
<i>CAMO.A.300(a)(11)(v)</i>	

Ce paragraphe devrait définir qui est responsable de la gestion des amendements du CAME et de leur transmission à OSAC. Cela inclut la procédure d'intégration des évolutions ne nécessitant pas l'approbation préalable de l'autorité. Elle devrait détailler le périmètre des évolutions concernées et le processus de gestion de ces évolutions.

Il est à noter que la désignation des « modifications non soumises à approbation préalable de l'autorité » tel que repris dans la réglementation, n'appelle pas une approbation à posteriori par l'autorité de ces modifications. L'organisme les valide et les mets en œuvre dès leur notification suivant sa procédure, l'autorité les évalue par sondage et s'assure de leur conformité dans le cadre de la surveillance de l'organisme.

Dans le cadre de la surveillance, et suite à constat de non-conformité sur la procédure relative aux évolutions non soumises à approbation préalable, le périmètre d'approbation de ces modifications pourra être limité par OSAC et l'agrément susceptible d'être suspendu, limité ou révoqué.

Ce paragraphe devrait spécifier quels types de changements sont considérés comme ne nécessitant pas l'accord préalable de l'autorité et quelles sont les procédures de validation internes.

Une attention particulière devrait être apportée par les Sociétés disposant de plusieurs agréments et gérant plusieurs manuels exigés réglementairement. Pour les sujets communs à ces agréments, ces Sociétés devraient avoir un processus en interne permettant de garantir que les amendements du CAME sont intégrés en cohérence avec les autres manuels. Sans donner une liste exhaustive, ces sujets communs entre le règlement Partie-CAMO, Partie-CAO, Partie-145 et le règlement (UE) 965/2012 à prendre en compte concernent en particulier :

- La structure d'encadrement, l'organigramme
- Le CRM et les procédures associés, les procédures d'utilisation, de gestion des MEL
- Visite pré-vol, pesée aéronef, vol de contrôle
- Procédures Système de Gestion de la Sécurité et Surveillance de la Conformité

Ces changements ne peuvent être incorporés qu'après envoi de l'amendement à OSAC.

0.7 Procédure de gestion des moyens de conformité alternatifs

CAMO.A.120

Si l'organisme souhaite développer des moyens de conformité alternatifs, ce paragraphe devrait en détailler la procédure de gestion en précisant notamment qui est responsable des demandes d'approbation et de leur justification. Cette procédure devrait également montrer comment est géré le processus d'évaluation des risques permettant de démontrer que le moyen alternatif développé par l'organisme atteint un niveau de sécurité équivalent au moyen alternatif adopté par l'autorité.

Les conditions d'approbation des moyens de conformité alternatifs sont définies dans la procédure P-05-00 « Approbation des AMC et GM alternatifs (AltMOC) » (publication à venir).

L'organisme devrait également prendre en compte dans ce paragraphe que la mise en œuvre d'un AltMOC approuvé impose l'approbation préalable par l'autorité de l'évolution de son organisme. Un renvoi au §0.5 pourra être fait.

Part 1 PROCÉDURES DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

L'organisme devrait détailler ses procédures suivant la Partie-ML sous-partie C pour les aéronefs lights non exploités en transport aérien commercial sous licence et suivant la Partie-M sous-partie C pour tous les autres aéronefs.

Par ailleurs, conformément au CAMO.A.315(e), les facteurs humains et les limitations des performances humaines devraient être prises en compte par l'organisme pour toutes les procédures de gestion du maintien de la navigabilité.

1.1a Utilisation du système d'enregistrement de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef, et si applicable, du système de Compte Rendu Matériel d'aéronef

1.1a.1 Système d'enregistrements de la gestion du maintien de la navigabilité

M.A.305(b)	GM M.A.305 et AMC M.A.305(b)1
ML.A.305(b)	AMC1 ML.A.305

L'organisme devrait présenter de façon générale dans ce paragraphe les éléments de son système d'enregistrement de la gestion du maintien de la navigabilité conformément aux exigences du M.A.305 et le cas échéant ML.A.305.

Il devrait entre autres présenter les différents documents et supports utilisés tels que carnet de route ou CRM, statuts aéronefs, rapports de pesée, etc.

Dans le cas où l'exploitation des aéronefs gérés ne nécessite pas l'utilisation d'un CRM comme décrit au 1.1.a.2, l'organisme devra décrire plus particulièrement les documents de liaison entre les pilotes, le CAMO et les organismes d'entretien mis en place en lieu et place du CRM.

Ces documents seront détaillés selon les paragraphes de ce manuel.

1.1a.2 Compte Rendu Matériel (CRM)

1.1a.2.1 Généralités

M.A.306	AMC M.A.306(a) et (b)
---------	-----------------------

Voir guide G-40-01 et en particulier son annexe VIII.

Le but du CRM devrait être rappelé en introduction de ce paragraphe (par exemple en citant et détaillant le premier paragraphe de l'AMC M.A.306(a)). Il devrait être également rappelé que le CRM n'est exigible que pour les aéronefs relevant de la Partie-M et/ou dont l'exploitation est commerciale.

Le CRM pour un exploitant en Transport Aérien Commercial, et pour les autres exploitants commerciaux (SPO/ATO/DTO), est un système d'enregistrement des défauts et dysfonctionnements lors de l'utilisation de l'aéronef, et pour l'enregistrement des détails de la maintenance effectué sur l'aéronef entre deux visites d'entretien en base programmées. De plus, il est utilisé pour enregistrer des informations de sécurité de vol et de maintenance qui doivent être portés à la connaissance de l'équipage de conduite.

Les défauts ou dysfonctionnements en cabine affectant la navigabilité ou la sécurité des occupants sont considérés faire partie intégrante du CRM lorsque enregistrés sur un support dédié.

Le CRM d'un exploitant peut être composé d'une variété de sections allant d'un document basique jusqu'à un ensemble complexe composé de plusieurs sections mais dans tous les cas il devra inclure au minimum les informations listés dans les 5 sections sur support papier ou électronique tel que spécifiée en exemple dans le Guide G-40-01 et son annexe VIII.

Le CAMO devrait lister les documents constitutifs du CRM (feuillelet basique, liste des travaux reportés, Compte Rendu Cabine à inclure en annexe du CAME) en précisant leurs références respectives. (L'approbation du CRM englobera l'ensemble de ces documents).

Dans le cas où le CRM est constitué de plusieurs documents (en particulier pour ce qui concerne la gestion du carburant, les temps de vol, ...), ceux-ci devraient être conçus pour que l'ensemble des informations relatives à un vol puisse être rattaché entre elles.

Dans le cas où l'exploitant met en œuvre un support particulier pour enregistrer les défauts cabine (Compte Rendu Cabine par exemple), il faut préciser dans ce paragraphe comment celui-ci est utilisé :

- si les défauts touchant la sécurité des vols ou des occupants sont reportés au CRM : décrire le processus de report de ces défauts au CRM par les équipages de conduite,

ou

- si le compte rendu cabine est utilisé comme partie intégrante du CRM : décrire les principes d'utilisation permettant de répondre à l'AMC M.A.306(a), section 3 V (prise en compte équipage, formulation APRS ...).

1.1a.2.2 Instruction d'utilisation

<i>M.A.306</i>	<i>AMC M.A.306(a)</i>
----------------	-----------------------

Ce paragraphe devrait détailler les consignes d'utilisation du CRM en insistant sur les responsabilités respectives du personnel de maintenance et de l'équipage. Un exemplaire du CRM renseigné inséré en partie 5 « Annexes » peut faciliter l'explication.

Tous les items listés dans l'AMC M.A.306(a) devraient être traités en prenant en compte les indications présentées dans la suite pour les différentes sections du CRM.

1.1a.2.3 Approbation du CRM

<i>M.A.306(b)</i>
<i>CAMO.A.130(c)</i>
<i>CAMO.A.300(c)</i>

Ce paragraphe devrait détailler la procédure de gestion et d'approbation des amendements du CRM.

L'organisme devrait détailler l'approbation initiale, qui relève exclusivement d'OSAC, des amendements qui relèvent de l'organisme. Un renvoi respectivement aux §0.5 et §0.6 pourra être fait.

1.1b Application de la LME

<i>M.A.301(b)</i>	<i>AMC M.A.301(b)</i>
<i>ML.A.301(b)</i>	<i>AMC ML.A(b)</i>
<i>M.A.403(b)(c)</i>	<i>AMC M.A.403(b)(d)</i>
<i>ML.A.403(b)(c)</i>	<i>AMC ML.A.403(d)</i>

Bien que la LME soit un document qui n'entre pas dans le domaine de contrôle du système de gestion du maintien de la navigabilité, et que la décision d'acceptation d'une tolérance LME relève de la responsabilité de l'équipage, ce paragraphe devrait décrire de façon suffisamment détaillée la procédure d'application de la LME (la LME est un outil que le personnel de la maintenance doit maîtriser afin de favoriser une communication efficace avec l'équipage en cas de travaux reportés).

1.1b.1 Généralités

Ce paragraphe devrait expliquer sommairement ce que signifient LME (appelée également MEL) et CDL.

Cette information peut être extraite du manuel d'exploitation (MANEX) ou du manuel de vol.

La LME doit prendre en compte les différents types d'aéronefs et les différentes zones d'exploitations. La LME doit faire apparaître les équipements de navigation et tenir compte des éventuelles exigences de performances pour les routes et zones d'opérations.

1.1b.2 Catégories

Lorsqu'un exploitant utilise un système de classification (Ex : A, B, C, D) faisant intervenir des butées calendaires pour la rectification de défauts, il devrait expliquer ici le principe général d'un tel système. Il est essentiel pour le personnel s'occupant d'entretien d'être familiarisé avec ce système pour la gestion des travaux reportés.

1.1b.3 Application

Ce paragraphe devrait expliciter comment le personnel responsable de la gestion du maintien de la navigabilité et le personnel de maintenance communique à l'équipage via le CRM les tolérances ouvertes conformément à la LME.

La procédure devrait préciser qu'en cas de report, la maintenance :

- s'assure à l'aide de la LME qu'un tel report est possible,
- effectue le cas échéant les actions de maintenance associées à l'item LME et les mentionne au CRM,
- prononce l'APRS,
- propose l'ouverture de la tolérance technique correspondante (n° de la LME figurant au Manex) à l'équipage qui a la responsabilité d'accepter ou non celle-ci,
- reporte l'item LME en section 4 du CRM en cas d'acceptation par l'équipage.

La procédure devrait de plus préciser comment les tolérances sont clôturées suite à la correction des défauts correspondants par la maintenance.

1.1b.4 Acceptation par l'équipage

Ce paragraphe devrait préciser comment l'équipage formalise son acceptation ou son refus des tolérances proposées par la maintenance.

La procédure d'acceptation de l'équipage devrait montrer comment est matérialisée la prise en compte de l'aéronef avec l'acceptation de la tolérance. Cela peut se faire par exemple à travers la signature du Commandant de bord dans un cartouche prévu à cet effet (les numéros des items LME, classe et date d'ouverture ou la mention « Nil » peuvent y être portés).

La procédure de refus par un équipage d'un item proposé en MEL devrait clairement montrer le refus d'acceptation de la prise en compte de l'aéronef, et le maintien de l'ouverture du défaut nécessitant une action de maintenance et la délivrance de l'APRS correspondante avant le prochain vol.

1.1b.5 Gestion des limites calendaires de la LME

Lorsqu'une tolérance a été acceptée par l'équipage, le défaut doit être corrigé avant une limite calendaire spécifiée dans la LME.

L'exploitant devrait expliquer dans ce paragraphe par quel moyen il s'assure que le défaut sera effectivement corrigé avant cette limite. Ce système peut s'appuyer sur le CRM pour les exploitants qui l'utilisent comme système de planification ou par un système de suivi pour les exploitants qui contrôlent les échéances des tolérances par un autre moyen (informatique ou autre).

1.1b.6 Dépassement de la limitation LME

Ce paragraphe devrait décrire la procédure à utiliser par l'organisme partie CAMO pour gérer en liaison avec l'exploitant les cas d'extension ponctuelle d'une butée d'application d'un item LME.

Cette procédure devrait décrire la manière dont l'organisme partie CAMO apporte son support à l'exploitant pour que ce dernier puisse faire une demande d'extension en interne (description de l'extension demandée, circonstance/raisons, mesures compensatoires, situation technique de l'aéronef), de l'accepter, ou de la présenter pour acceptation auprès des services compétents et selon les cas, de suivre son application et de l'enregistrer.

Le processus de validation interne devrait clairement désigner les services et les personnes habilités à intervenir sur le sujet et ayant autorité pour valider ces demandes avant acceptation interne ou transmission pour acceptation auprès de la DGAC. Le rôle du système de Gestion vis-à-vis de ces demandes d'extensions devrait être précisé.

Une butée d'un item LME pour un aéronef donné ne peut être étendue en interne que dans les limites offertes par la LME de l'exploitant acceptées par la DGAC.

La procédure devrait finalement préciser comment l'équipage est informé qu'une extension a été accordée et des limites de cette extension.

Cette procédure devrait être décrite de façon complémentaire dans ce chapitre du CAME vis-à-vis de la procédure du MANEX.

1.2 Programme d'Entretien aéronef – Développement, amendement et approbation

M.A.302	AMC et GM M.A.302
ML.A.302	AMC et GM ML.A.302 Appendice I de AMC M.A.302 et AMC M.B.301(b)

Les exigences spécifiques pour les programmes d'entretiens des aéronefs relevant de la Partie-M ou le cas échéant de la Partie-ML sont à prendre en compte pour la rédaction de ce paragraphe. Voir guide G-40-01 et ses annexes.

1.2.1 Généralités

Cette introduction devrait rappeler que le but du programme d'entretien aéronef est de fournir des informations de planification de l'entretien nécessaires à l'exploitation sûre des aéronefs.

1.2.2 Contenu

Ce paragraphe devrait décrire le type de programme d'entretien (conforme aux données du TCH/STCH ou MIP pour les aéronefs relevant de la Partie-ML), et le format du programme d'entretien (nombre de sections et contenu de chacune d'entre elles).

1.2.3 Développement

1.2.3.1 Sources

Ce paragraphe devrait lister toutes les sources utilisées pour le développement du programme d'entretien (MRBR, MPD, Manuel de maintenance, CMM des équipements pour lesquels le MRBR renvoie aux recommandations du fabricant, exigences nationales, organisme/propriétaire responsable de la navigabilité de l'opérateur...).

Il devrait préciser comment ces documents sont obtenus du constructeur (abonnements, format papier ou électronique).

En cas de sous-traitance de l'élaboration du programme d'entretien, la mise à disposition par l'organisme des documents nécessaires auprès du sous-traitant doit être explicitée.

Le guide G-40-01 donne des indications sur la prise en compte des instructions pour le maintien de la navigabilité.

L'élaboration du programme d'entretien doit intégrer ces recommandations concernant par exemple les ALI, les CMR, le CPCP, les tâches CDCCL et EWIS, les exigences d'entretien particulières liés à des types d'exploitation comme l'ETOPS, le survol de zones à risque pour les hélicoptères selon le règlement (UE) 965/2012, le transport aérien commercial des avions monomoteurs à turbine en conditions IMC et/ou de nuit ...). **Il doit également intégrer les spécificités liées à la configuration de l'aéronef, notamment les modifications et réparations, et le cas échéant aux modes d'exploitations telles qu'une atmosphère saline, désertique, sableuse, etc.**

1.2.3.2 Responsabilités

Ce paragraphe devrait préciser les responsabilités relatives au développement du programme d'entretien (la responsabilité finale étant toujours celle du RDE).

Si l'élaboration du programme d'entretien est effectuée par un sous-traitant, les méthodes de contrôle du processus par le RDE devraient être explicitées.

1.2.3.3 Amendement du programme

Une revue détaillée des documents applicables doit être effectuée de façon périodique et au minimum une fois par an afin que l'organisme s'assure de la validité continue du programme d'entretien.

Remarque : le cas échéant, ce paragraphe devra prendre en compte pour les aéronefs relevant de la Partie-ML la possibilité et les conditions de réalisation de la revue annuelle du PE par le PEN effectuant l'examen de navigabilité (cf. G-40-01).

Ce paragraphe devrait expliquer en particulier comment sont prises en compte les consignes des autorités (AD, SIB ...), les recommandations du détenteur du CDN de type (AMM, MPD, SB), les révisions du rapport MRB si applicable, les modifications, les exigences réglementaires, le retour d'expérience, les rapports de fiabilité (voir Guide G-40-01), etc.

Le programme d'entretien doit tenir compte des évolutions des données d'entretien issues des modifications et réparation.

Le cas échéant, l'organisme devrait également intégrer une procédure définissant les conditions d'amendement des tâches du programme d'entretien suite à l'exploitation d'un programme de fiabilité. Une procédure permettant l'augmentation du pas de certaines tâches d'entretien pourrait y être intégrée.

1.2.3.4 Approbation du programme par OSAC, y compris les approbations indirectes par l'organisme

Le cas échéant, ce paragraphe devrait décrire la procédure d'approbation par OSAC des programmes d'entretien d'aéronefs relevant de la Partie-M suivant le M.A.302(b) et par l'organisme sous délégation suivant le M.A.302(c). Voir G-40-01.

Ce paragraphe devrait identifier le responsable chargé de la mise à disposition du programme d'entretien (ou d'amendements au programme d'entretien) à OSAC

Ce paragraphe peut inclure une procédure d'approbation déléguée applicable, après approbation d'OSAC, aux organismes agréés depuis au moins un an.

Cette procédure pourra concerner les amendements mineurs du programme d'entretien, en particulier lorsque il s'agira de mettre en conformité le programme avec des données déjà approuvées (révision du manuel constructeur, SB, etc.).

Les types d'amendements du programme d'entretien pouvant faire l'objet d'une approbation déléguée devraient être précisés ainsi que le processus d'élaboration et d'approbation des amendements dans les cas indiqués ci-dessus. Ce processus devra notamment comprendre :

- les personnes responsables
- les contrôles
- les enregistrements

Note : l'approbation d'un programme d'entretien en Part M étant du ressort de l'Autorité d'immatriculation (OSAC pour la France), la procédure de délégation ne peut pas être utilisée pour un aéronef d'un registre différent de celui de l'organisme de gestion, sauf accord entre Autorités.

1.2.3.5 Approbation du programme par le CAMO

Le cas échéant, ce paragraphe devrait décrire la procédure d'approbation par l'organisme CAMO des programmes d'entretien d'aéronefs relevant de la Partie-ML suivant le ML.302(b)(2). Voir G-40-01.

Il est suggéré que cette approbation des programmes d'entretien par l'organisme CAMO pour les aéronefs redevables de la Partie-ML fasse l'objet d'une checklist similaire au formulaire F-40-01-2 disponible sur le site internet d'OSAC mais adapté au ML.A.302.

1.2.4 Utilisation des tolérances et autorisations exceptionnelles

1.2.4.1 Utilisation des tolérances

Ce paragraphe devrait décrire la procédure d'utilisation des tolérances d'opérations d'entretien définies par le détenteur de la certification de type (TCH, STCH, etc...) et introduites dans le(s) programme(s) d'entretien de l'opérateur.

L'organisme devrait décrire :

- le processus de demande en interne d'utilisation de tolérance (qui, comment, avec quoi, quand),
- le processus de validation de la demande (qui, comment, quand),

- le suivi de l'application des éventuelles conditions précisées dans le programme d'entretien et/ou le CAME dans le cas d'utilisation d'une tolérance (exemple : rattrapage de la tolérance octroyée d'un intervalle à l'autre entre deux opérations d'entretien consécutives),
- le suivi de la nouvelle échéance et règles dans le cas d'atteinte de cette nouvelle échéance,
- la communication des informations associées aux personnes concernées en interne,
- le suivi de l'ensemble des tolérances utilisées et le processus d'analyse par l'organisme et de définition des actions si nécessaires,
- la mise à disposition à l'autorité de ces informations,
- l'archivage du dossier constitué.

1.2.4.2 Autorisations exceptionnelles

Réf. : Procédure relative aux autorisations exceptionnelles

Ce paragraphe présente la procédure relative aux autorisations exceptionnelles selon le document P-04-00.

La procédure devrait préciser :

- qui est responsable de l'analyse et du dépôt de la demande (Responsable Désigné Entretien pour les petits organismes et au minimum un responsable de service dépendant du RDE pour les autres organismes),
- comment l'analyse de la demande est effectuée et quels sont les critères appliqués pour juger de son acceptabilité,
- quelles sont les liaisons avec le contractant Partie-145 ou Partie-CAO dans le cas d'un atelier non intégré (information demandée, avis technique...), et éventuellement avec le constructeur,
- quels sont les documents supports utilisés/archivés,
- comment l'organisme s'assure que le contrôle des autorisations exceptionnelles est adapté (revue périodique des autorisations délivrées),
- quel est le rôle du Système de Gestion de la sécurité et celui de la Surveillance de la Conformité par rapport à cette activité.

1.2.4.3 Procédure d'approbation indirecte de certaines déviations exceptionnelles "aéronefs" mineures

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.

Cette procédure devrait être intégrée dans le PE ou décrite dans ce chapitre du CAME et référencée dans le PE.

1.3 Enregistrements de maintien de la navigabilité : responsabilités, archivage, accès

M.A.305	AMC M.A.305(a), (b)1, (c)1, (c)2, (c)3, (e), (e)(1), (e)(2), (e)(3), (f) GM M.A.305, (c)(2), (d), (d)(2), (e)(2), (e)(3)
ML.A.305	AMC1 ML.A.305
CAMO.A.220	AMC1, AMC2 et GM1 CAMO.A.220

Des précisions concernant les enregistrements des travaux d'entretien sont disponibles dans le guide G-40-01.

1.3.1 Recueil, utilisation et enregistrement des heures et des cycles dans les états de navigabilité

L'enregistrement des heures et cycles est essentiel pour la planification des tâches d'entretien. Ce paragraphe devrait préciser comment l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité accède aux données en continu et de façon adaptée au rythme d'exploitation de l'aéronef et comment l'information est traitée.

En particulier, l'utilisation du « vieillissement » des aéronefs pour programmer les échéances d'entretien et les déposes d'équipements devrait être explicitée.

L'organisme de gestion devrait lister dans ce paragraphe l'ensemble de la documentation détenue pour gérer la navigabilité des aéronefs exploités tel que définis dans le M.A.305 le ML.A.305 le cas échéant :

Si la mise à jour de ces états est effectuée par un sous-traitant, leur mise à disposition (qui doit être effectuée de manière régulière de façon à pouvoir les présenter à l'Autorité compétente selon l'exigence du M.A.305(f) et ML.A.305(f) le cas échéant devrait être présentée dans ce paragraphe. Dans ce cas, la transmission des états par internet est acceptable.

Pour répondre à l'exigence du M.A.305(g), et ML.A.305(g) le cas échéant, sur la traçabilité des modifications des enregistrements lorsqu'un système informatique est utilisé, l'utilisation de mots de passe pour différencier les utilisateurs peut constituer un moyen acceptable de conformité.

Ce paragraphe devrait entre autre préciser qui est responsable de la planification des travaux et selon quelle procédure le lancement de l'entretien est effectué.

Il devrait décrire la documentation support qui sera fournie à l'atelier d'entretien Partie-145 ou Partie-CAO (ensemble des travaux incluant les cartes de travail, liste des déposes programmées d'équipements, modifications à incorporer, etc.).

Pour les travaux d'entretiens contractés une commande explicite doit être établie (bon de lancement).

Le contenu des informations que doit recevoir le responsable de la planification des travaux en retour de l'atelier d'entretien Partie-145, ou Partie-CAO le cas échéant, contracté pour planifier l'entretien dû devrait également figurer dans ce paragraphe.

En cas de sous-traitance de la planification des travaux, la procédure devrait décrire de manière précise le contenu des échanges d'information.

- pour que l'atelier puisse planifier l'entretien dû en temps utile,
- pour que l'organisme puisse contrôler in fine que l'atelier d'entretien Partie-145 ou Partie-CAO contracté effectue l'entretien dû en temps opportun et conformément aux normes approuvées.

Le cas échéant, l'organisme devrait préciser également dans ce paragraphe la façon dont sont traitées et suivies les CDCCL issues de réparations, modifications, échanges standards non programmés.

1.3.2 Enregistrement des travaux d'entretien

Ce paragraphe devrait établir la liste des documents que l'organisme se doit d'archiver en précisant pour chacun d'eux le nom du document, la durée d'archivage, la personne responsable de l'archivage ainsi que le lieu d'archivage.

Note 1 : Bien que par défaut l'archivage des enregistrements des travaux d'entretien soit de la responsabilité de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité, il peut également sous-traiter cette tâche à l'organisme d'entretien. Pour ce faire, cette tâche de gestion de maintien de la navigabilité sous traitée devra être explicitement mentionnée dans le contrat de contractance d'entretien tel que spécifié par le point 2.21 de l'appendice IV de l'AMC1 CAMO.A.315(c). Elle devra donc être bien différenciée par rapport aux activités d'entretien contracté.

Pour les ateliers intégrés, la procédure devrait spécifier les responsabilités des deux parties et faire clairement la différence entre les archivages pour le compte de l'organisme d'entretien et le service proposé pour le compte de l'organisme CAMO. Il devrait être notamment pris en compte les différences d'exigences telles que durée d'archivage ou transfert en cas de cession d'un aéronef ou de cessation d'activité.

Note 2 : L'organisme définira le cas échéant la procédure lui permettant d'enregistrer la réalisation des CDCCL.

1.3.3 Conservation des enregistrements

Ce paragraphe devrait décrire 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).

1.3.4 Transfert des enregistrements

Ce paragraphe devrait décrire la procédure de transfert des enregistrements lors d'achat, location, vente, retour de location d'un aéronef ou lors d'un changement d'organisme de gestion. Il devrait préciser en particulier qui est responsable du transfert quels sont les enregistrements transférés, et quels sont ceux dont une copie doit être conservée par l'organisme et sur quelle durée.

1.4 Exécution et contrôle des Consignes de Navigabilité

<i>M.A.301(f)</i>	<i>AMC M.A.301(f)</i>
<i>M.A.303</i>	
<i>ML.A.301(d)</i>	
<i>ML.A.303</i>	

Ce paragraphe devrait démontrer que l'organisme a mis en place un système adapté pour gérer les consignes de navigabilité.

Il devrait inclure les sous-paragraphe suivants :

- **Information sur les consignes de navigabilité**
 - les sources des CN/AD applicables, telles que définies dans le guide G-40-01, devraient être décrites,
 - les destinataires au sein de l'organisme devraient être listés,
 - le cas des Consignes de Navigabilité Urgente (CNU) devrait être traité.

- **Décision d'application de consignes de navigabilité**

Le responsable de la gestion des consignes de navigabilité devrait être désigné.

Afin de déterminer si une consigne de navigabilité est applicable sur un aéronef donné, l'organisme doit maîtriser la configuration des équipements, notamment ceux installés par modification après sortie de chaîne de production. Cette procédure doit prendre en compte plus notamment les modifications de configuration avionique.

La méthode d'analyse appliquée ainsi que les informations fournies à l'atelier de maintenance contracté pour planifier et effectuer les consignes de navigabilité devrait être décrite. Si nécessaire, une procédure pour les consignes de navigabilité urgentes (CNU) devrait être distinguée.

- **Contrôle des consignes de navigabilité**

Ce paragraphe devrait préciser comment l'organisme s'assure que toutes les consignes de navigabilité sont appliquées en temps et en heure.

Ceci inclut le retour d'information permettant de vérifier que pour chaque consigne de navigabilité et pour chaque aéronef :

- la consigne de navigabilité est ou n'est pas applicable,
- la consigne de navigabilité n'est pas encore appliquée mais sa butée n'est pas dépassée,
- la consigne de navigabilité est appliquée, et les inspections répétitives sont identifiées et effectuées.

Ce retour d'information devrait également permettre de vérifier que :

- lorsqu'une CN comporte plusieurs parties, chaque partie de la CN fait l'objet d'un enregistrement après exécution,
- lorsqu'il existe plusieurs méthodes de mise en conformité, l'enregistrement précise la méthode qui a été adoptée.

Le contrôle peut être continu ou peut être basé sur des vérifications programmées. Des détails concernant les consignes de navigabilité sont disponibles dans le guide G-40-01.

Note : Les principes de contrôle de la bonne application des CN doivent aussi être appliqués à celle des vies limites et des ICA dont le **non-respect** est tout aussi important que celui des CN.

1.5 Analyse de l'efficacité du programme d'entretien aéronef

<i>M.A.301(e)</i>	<i>M.A.301(e)</i>
<i>M.A.302(h)</i>	<i>AMC M.A.302</i>
<i>ML.A.302(c)(9)</i>	<i>AMC ML.A.302(c)(9)</i>
<i>ML.A.903(h)</i>	

Ce paragraphe n'est pas applicable aux organismes gérant exclusivement des aéronefs ayant un programme de fiabilité (cf. §1.10).

Tout organisme gérant au moins un type d'aéronef non soumis à un programme de fiabilité devrait développer une analyse de l'efficacité de son programme d'entretien.

La liste des données utilisées pour analyser l'efficacité du programme d'entretien, devrait être établie, par exemple :

- PIREPS (plaintes équipages au CRM : nombre/classement ATA/objet)
- MAREPS (actions de maintenance liées au CRM : nombre/classement ATA/objet)
- QRF (Demi-tour en vol)
- Consommation de pièces de rechange (éléments d'aéronef)
- Problèmes et défauts répétitifs en entretien programmé (nombre/classement ATA/objet)
- Retards techniques (à travers des statistiques)
- Incidents techniques (à travers des statistiques : aéronef et moteur)
- Contrôle de la corrosion au travers de l'application du CPCP, lorsqu'il est défini par le constructeur de l'aéronef
- Retour d'expérience relatif au suivi et à l'application des CDCCL
- etc.

Le responsable de l'analyse et les enregistrements associés à cette activité (rapport de synthèse et prise de décision associée, éventuels comptes rendus de réunion ...) devraient être précisés. Ce suivi devrait permettre à l'organisme de répondre aux exigences liées à des types d'exploitation particuliers comme le suivi des paramètres moteurs pour l'ETOPS, le survol en environnement hostile pour les hélicoptères ou le transport aérien commercial des avions monomoteur à turbine en conditions IMC et/ou de nuit.

Le cas échéant, les conditions de réalisation de l'analyse par le PEN lors de l'examen de navigabilité pour les aéronefs relevant de la Partie-ML devront être détaillées (cf. G-40-01)

Les prises de décision peuvent conduire à :

- l'amendement du programme d'entretien aéronef
- l'amendement des procédures d'entretien et d'exploitation
- la mise en œuvre de modification optionnelle (cf. §1.6)
- etc.

1.6 Procédure de mise en œuvre des modifications et inspections optionnelles

<i>CAMO.A.315 (b)(4)</i>	<i>AMC CAMO.A.315 (b)(4)</i>
<i>CAMO.A.200(a)(3)</i>	<i>AMC1, GM1, GM2 CAMO A.200(a)(3)</i>

Ce paragraphe devrait expliquer comment les modifications et inspections optionnelles, éditées généralement par SB, constructeurs sont traitées par l'organisme.

Il devrait désigner les personnes en charge de l'évaluation et de la décision d'application ou de non-application des modifications et inspections pour le compte de l'exploitant ou du propriétaire et par rapport à l'expérience opérationnelle. Il devrait préciser les principaux critères sur lesquels se basent les décisions.

Il devrait décrire les enregistrements associés à cette activité: liste des SB étudiés, décisions application/non-application avec observations correspondantes et contraintes éventuelles à prendre en compte (CDCCL).

Conformément au CAMO.A.315(b)(4), pour les aéronefs CMPA et les aéronefs exploités en transport aérien commercial sous licence, la procédure d'évaluation et de décision d'application des modifications et inspections optionnelles devrait intégrer une approche de la gestion des risques et le cas échéant d'associer la décision d'application ou non sur la base d'une étude de risque.

1.7 Traitement des modifications/réparations

<i>M.A.304</i>	<i>AMC M.A.304</i>
<i>ML.A.304</i>	

Ce paragraphe devrait indiquer comment sont traités les dossiers de modifications/réparations, en fonction du type de classement majeur ou mineur. Ceci inclut l'évaluation du besoin d'une approbation par l'Agence ou par un organisme de conception.

Il devrait aussi identifier le type d'approbation requise et la procédure à suivre pour faire approuver une modification/réparation par l'Agence ou par un organisme agréé conception.

Il devrait mentionner également comment sont établis et tenus à jour les états des modifications et réparations appliqués aux aéronefs.

Des détails concernant le traitement des modifications sont disponibles dans le guide G-40-01.

Note : Les procédures associées aux activités de conception et justification (engineering) sont traitées plus particulièrement au paragraphe 1.9.

Dans ce paragraphe, l'organisme précisera également la façon dont sont traitées et suivies les tâches CDCCL et EWIS issues de réparations.

1.8 Notification des défauts

<i>M.A.301(b)</i>	<i>AMC M.A.301(b),</i>
<i>ML.A.301(b)</i>	

1.8.1 Analyse

Ce paragraphe concerne la gestion des défauts. Il devrait expliquer comment les notifications de défauts fournis par les équipages, les organismes d'entretien, internes ou contractés, sont analysées par l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité afin d'adapter les programmes d'entretien et la politique d'application des modifications non obligatoires.

Conformément à l'AMC M.A.301(b), pour les organismes de gestion de maintien de navigabilité CAMO intégrés à un opérateur de transport aérien sous licence suivant le règlement (CE) 1008/2008, ou gérant des aéronefs CMPA, ce paragraphe devrait particulièrement décrire le système d'évaluation des défauts permettant d'identifier les récurrences et de déterminer les actions correctives permettant d'éviter leur reproduction.

Dans certains cas, il se peut que l'évaluation d'un défaut entraîne par ailleurs l'émission d'un compte rendu d'événement tel que précisé au paragraphe 2.11.

1.8.2 Liaison avec les constructeurs et les autorités réglementaires

Le cas des relations entre l'organisme CAMO et les constructeurs dans le cadre des recherches de pannes, solutions de réparations, modifications, laissez-passer, etc. devrait être détaillé dans ce chapitre.

En fonction de l'impact du défaut sur le maintien de la navigabilité de l'aéronef, la gestion du défaut peut conduire également à la nécessité d'émettre un compte rendu d'événement tel que précisé au paragraphe 2.11

1.8.3 Procédures relatives aux travaux reportés

Ce paragraphe devrait indiquer que, pour les aéronefs soumis à MEL et/ou CDL, la mise en travaux reporté devra être effectuée conformément à ces documents approuvés. Un renvoi au §1.1b pourra être fait.

Pour les aéronefs non soumis à MEL et/ou CDL, ou pour les défauts tels que criques et anomalies structurales qui ne sont pas pris en compte dans ces documents et dont il peut être nécessaire dans certains cas de reporter la correction, ce paragraphe devrait détailler la procédure pour mettre en travaux reportés ce type de défaut sans remettre en question la sécurité des vols.

Cette procédure permettant l'évaluation du défaut et les conséquences induites sur l'aéronef, ou l'élément d'aéronef, par son report devrait inclure un échange avec le détenteur du certificat de type. Cette relation appropriée avec le constructeur s'avère nécessaire lorsque les documents émis par celui-ci ne permettent pas de traiter le problème. Conformément au M.A.403 et ML.A.403, il devrait également être détaillé dans ce paragraphe les personnes en charge de l'évaluation des défauts.

Enfin, la procédure devrait préciser que l'accord de l'organisme de gestion pour tout report de travaux hors MEL et CDL doit être obtenu au plus tard avant la délivrance de l'APRS par l'organisme d'entretien.

1.9 Activités d'ingénierie

<i>M.A.304</i>	<i>AMC M.A.304</i>
<i>ML.A.304</i>	

Lorsque l'organisme souhaite concevoir des modifications/réparations majeures, il devrait établir la procédure de développement et de dépôt d'une demande d'approbation de conception de modification/réparation à l'Agence en incluant la référence de la documentation et des formes utilisées. Il devrait de plus désigner la personne chargée d'accepter la conception avant transmission à l'Agence.

Seules trois possibilités s'offrent à l'organisme :

- soit il détient un agrément de conception conformément à la sous-partie J de la Partie 21,
- soit il a obtenu l'approbation de procédures alternatives par l'EASA.
- soit il ne dispose d'aucun agrément relatif à la conception et est alors limité au développement de modifications/réparations mineures qui doivent faire systématiquement l'objet d'une approbation auprès de l'EASA (approbation qui est dans la plupart des cas déléguée à l'autorité nationale compétente) ou d'un organisme approuvé conformément à la sous-partie J de la Part-21.

Selon le cas applicable, ce paragraphe devrait mentionner les références du manuel correspondant, le cas échéant.

1.10 Programme de fiabilité

<i>M.A.302(d)</i>	<i>AMC M.A.302(d)</i>
<i>M.A.302(g)</i>	<i>AMC M.A.302(g)</i>

Ce paragraphe concerne les organismes de gestion gérant un ou plusieurs aéronefs soumis à l'exigence de mise en œuvre d'un programme de fiabilité associé au programme d'entretien. Voir le guide G-40-01 et son annexe V.

Pour chaque type d'aéronef concerné, il devrait décrire les principes de base de développement et d'approbation du programme de fiabilité, nécessairement intégré au programme d'entretien, au sein de l'organisme de gestion.

Il devrait également décrire ici comment ce programme est géré en traitant en particulier les points suivants :

- la description de l'organisation du programme
- les procédures concernant le fonctionnement du programme

Le paragraphe peut être divisé en sous-chapitres, structure, moteurs, équipements.

En cas d'exploitation particulière comme les vols ETOPS (voir RP-42-10), le survol en environnement hostile pour les hélicoptères (voir P-42-14) ou le transport aérien commercial des avions monomoteur à turbine en conditions IMC et/ou de nuit (voir R-43-00), les procédures spécifiques à ces régimes d'exploitation devraient figurer dans ce paragraphe.

1.11 Visite prévol

M.A.201(d)	
M.A.301(a)	AMC M.A.301(a)
ML.A.201(d)	
ML.A.301(a)	

Ce paragraphe devrait montrer comment le périmètre et le contenu de la visite prévol, effectuée par le personnel navigant technique restent cohérent avec la maintenance effectuée par l'organisme d'entretien. Il devrait notamment montrer comment les évolutions du programme d'entretien sont répercutées sur le protocole des visites prévol et donc de la cohérence entre les deux.

Des consignes doivent être publiées à l'usage du personnel de vol et d'entretien et à tout autre personnel effectuant des tâches de la visite prévol. Ces consignes, lorsque cela est possible, peuvent être incorporées au contenu de la visite prévol.

En fonction des aéronefs gérés par l'organisme, ce paragraphe devrait préciser quels sont les documents supports utilisés (protocole de réalisation) et quels sont les enregistrements d'exécution de la visite prévol.

Le pilote en fonction de l'aéronef, ou dans le cas du transport aérien sous licence l'opérateur, est responsable de la bonne exécution de la visite prévol. Cette inspection peut être exécutée par le pilote ou toute autre personne qualifiée et ne constitue pas une opération de maintenance. A ce titre, il n'est pas obligatoire qu'elle soit réalisée par du personnel d'un organisme d'entretien et ne nécessite pas la délivrance d'une APRS

L'organisme devrait démontrer que le personnel effectuant la visite prévol a reçu la formation requise à l'exécution de celle-ci (formation dispensée sanctionnée par une attestation de l'organisme).

Quand il est fait appel à des sous-traitants pour l'exécution de la visite prévol, ce paragraphe devrait préciser comment la réalisation des consignes de l'organisme est soumise aux exigences de son système de gestion de la sécurité et de la surveillance de la conformité.

Note : Les compléments de fluide et le gonflage des pneus font partie de la visite prévol: les limites acceptables pour les interventions liées à la visite prévol devraient être clairement définies. Une attention particulière devra être apportée à l'identification des tâches d'entretien avant vol ou avant le premier vol de la journée définies par certains constructeurs et qui ne relèvent pas de la visite prévol. Ces tâches, identifiées au programme d'entretien, relèvent pour leur exécution d'un organisme d'entretien et sont soumises à APRS.

1.12 Pesée de l'aéronef

Ce paragraphe devrait préciser en quelles occasions un aéronef doit être pesé (par exemple après une modification majeure, du fait des exigences opérationnelles en matière de masse et de centrage, etc.), qui

effectue la pesée, selon quelle procédure, qui calcule les nouvelles masses et centrages et comment les résultats sont pris en compte par l'organisme.

1.13 Procédures de vol de contrôle de maintenance

<i>Article 5 du règlement (UE) 965/2012</i>	
<i>M.A.301(j)</i>	<i>AMC M.A.301(j)</i>
<i>M.A.801(f)</i>	<i>AMC M.A.801(f)</i>
<i>ML.A.301(f)</i>	<i>GM1 ML.A.301(f)</i>
<i>MLA.801(f)</i>	<i>AMC1 ML.A.801(f)</i>

Ce paragraphe devrait avoir pour objet d'expliquer comment la procédure de vol de contrôle est établie en fonction de son objectif, et sur la base des programmes d'entretien et des données approuvées du constructeur : par exemple après entretien majeur, changement moteur ou commande de vol, etc. (faire référence aux documents préétablis et préciser le cas échéant les principes d'élaboration des documents spécifiques).

Il devrait décrire les procédures de remise en service pour permettre un tel vol.

Ce paragraphe devrait également décrire les moyens mis en place pour s'assurer que les vols de contrôle de maintenance (Maintenance Check Flight – MCF) sont bien effectués conformément à l'article 5 du règlement (UE) 965/2012 modifié par le règlement (UE) 2019/1384 (voir BI 2019/05).

Il devrait également préciser comment le CAMO, en lien avec l'organisme d'entretien, définit le type de vol MCF à exécuter et assure la coordination avec l'exploitant réalisant le MCF et/ou le pilote propriétaire.

Le rôle du CAMO, avant, pendant et après l'exécution du vol MCF devrait être détaillé.

Part 2 PROCÉDURES DU SYSTÈME DE GESTION

Note : Un guide spécifique (G-06-00) sur les attendus du système de gestion **est disponible sur le site OSAC**.

L'option de ce guide est de décrire les procédures liées au système de gestion de l'organisme partie CAMO directement dans le CAME (partie 2).

Si le choix de l'organisme est de décrire ses procédures dans un ou plusieurs manuels associés tel que par exemple un Manuel du Système de Gestion séparé du manuel de base CAME, alors ce Manuel du Système de Gestion devrait être considéré comme faisant partie intégrante du CAME. Il devrait comporter les informations concernant le système de gestion exigé par la Partie-CAMO, chaque chapitre du manuel de base CAME devrait alors mentionner les références des éléments précis du Manuel du Système de Gestion couvrant les sujets à aborder. Les chapitres du CAME et ceux associés du Manuel du Système de Gestion devraient couvrir les points de la partie ci-dessous.

A titre d'information, il est à noter que :

Les exigences des articles CAMO.A.200 à CAMO.A.220 et leurs AMC associés constituent le cadre du système de gestion à mettre en œuvre par l'organisme CAMO à ce titre, il est à noter que le Système de Gestion attendu par la réglementation Partie-CAMO doit faire partie intégrante du Système de Gestion de l'exploitant, notamment pour les transporteurs aériens titulaires d'une licence conforme au règlement (CE) 1008/2008.

Lorsque l'organisme fait partie d'un groupement économique de transporteurs aériens, le CAMO devra faire en sorte que son système de gestion soit harmonisé avec les systèmes de gestion des exploitants faisant partie de ce groupement (voir G-06-00).

La réglementation précise que le Système de Gestion doit correspondre à la taille de l'organisation, à la nature et à la complexité de ses activités, en tenant compte des dangers et des risques associés inhérents à ces activités.

L'organisme CAMO pourra détailler dans cette introduction une présentation générale de l'organisation du référentiel de son système de gestion.

2.1 Identification des dangers et gestion des risques

CAMO.A.200(a)(3)

AMC1, GM1 et GM2 CAMO.A.200(a)(3)

Ce paragraphe devrait décrire les moyens mis en place pour identifier les dangers et les risques impactant la sécurité, les méthodes, outils et procédures utilisés pour les évaluer, les éviter ou en réduire les conséquences. Le rôle des différents acteurs et instances (SRB, SAG, etc.) devraient également être précisé dans cette procédure.

Pour le rédiger, l'organisme devrait prendre en compte les points suivants :

A/ L'identification des dangers et des risques consiste à identifier les éléments comme des phénomènes dangereux ou des situations dangereuses susceptibles de causer des dommages présents dans le processus de gestion du maintien de la navigabilité et dans l'ensemble du fonctionnement de l'organisation (processus de décision, sous-traitance, communication-coopération-concertation...).

Il sera également nécessaire de prendre en compte les limitations de la performance humaine et les schémas de sous-traitance complexes le cas échéant

Cette identification devra fonctionner lors du démarrage du Système de Gestion et sera actualisée en permanence afin de refléter les conditions de l'activité selon des sources d'information comme :

- Les événements notifiés ;
- L'analyse de l'activité en matière de sécurité (approche prédictive);

- La veille externe ;
- La surveillance de la conformité interne et externe ;
- Les résultats d'études spécifiques ;

B/ Après l'identification des dangers et des risques, il conviendra de déterminer, par la corrélation des facteurs de fréquence et de gravité, du niveau de risque associé. Lors de l'analyse des risques on cherchera à établir la vraisemblance de l'occurrence d'un événement et la gravité des dommages à l'aide d'outils spécifiques d'évaluation. Cette étude sera conduite par les personnels du système de gestion de la sécurité en collaboration avec les acteurs de terrain (Manager, technicien, agent de gestion de la navigabilité, etc.).

C/ Dans une troisième étape, ce niveau de risque devra être qualifié de risque acceptable ou non. Le processus de détermination du seuil au sein de l'organisme devra être détaillé en identifiant les différents acteurs et instances impliqués. Les niveaux inférieurs ou égaux à ce seuil seront considérés comme acceptables, dont certains sous conditions, et les niveaux supérieurs seront qualifiés d'inacceptables.

D/ Le traitement du risque ou atténuation consistera à amener les risques inacceptables sous le seuil fixé et les rendre ainsi acceptables.

On distinguera comme principes de réduction :

- La prévention qui réduit la probabilité de la survenue de l'événement ;
- La protection qui réduit la gravité des conséquences de l'événement.

Note: la récupération est évoquée lorsqu'il s'agit de reprendre en main une situation à risque.

Ces principes sont applicables à travers des lignes de défense appelées « barrières ». Une barrière est un dispositif conçu par des acteurs qui souhaitent prévenir un risque, récupérer une situation sérieuse ou atténuer les effets d'un événement.

E/ Comme tout ensemble de dispositions, conçu puis exploité, une barrière doit être suivie, contrôlée, maintenue et éventuellement modifiée ou remplacée si elle a été jugée inefficace.

Le Système de Gestion doit donc évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation à travers des revues régulières basées sur des tests et des retours d'expérience.

2.2 Recueil des événements internes et traitements

<i>CAMO.A.202</i>	<i>AMC1 et GM1 CAMO.A.202</i>
<i>CAMO.A.200(a)(2)</i>	<i>AMC1 et GM1 CAMO.A.200(a)(2)</i>
<i>CAMO.A.200(a)(3)</i>	<i>AMC1, GM1 et GM2 CAMO.A.200(a)(3)</i>
<i>CAMO.A.300(a)(10)</i>	
<i>Règlement (UE) 376/2014</i>	
<i>Règlement (UE) 2015/1018</i>	

Ce paragraphe devrait décrire le système interne de compte rendus d'événements de l'organisme et explique comment l'information recueillie à travers ces processus alimente l'identification et la gestion des risques, ainsi que la planification des actions de sécurité.

Il devrait également décrire les responsabilités et procédures relatives aux enquêtes internes consécutives aux événements, erreurs, incidents, ou quasi-accidents identifiés. Cela inclut également que les règles internes relatives à la « culture juste » soient garanties et mises en œuvre.

L'organisme devrait mettre en œuvre un système de compte rendu d'événements interne (obligatoire et volontaire) conforme aux exigences définies dans le règlement (UE) 376/2014 et le règlement d'exécution (UE) 2015/1018.

De plus, il devrait déterminer quand ces rapports internes doivent faire l'objet d'une notification externe suivant le paragraphe 2.11 et conformément au CAMO.A.160.

L'organisme CAMO devrait prendre en compte les éléments suivants pour la rédaction de ce paragraphe :

L'ensemble des événements recueillis doit être évalué et afin que les événements pertinents soient analysés, le but étant d'identifier les causes/facteurs contributifs afin de détecter d'éventuelles non-conformités, d'alimenter le système de gestion des risques et de définir les éventuelles actions correctives pouvant être mises en place.

L'analyse constitue une étape indispensable du processus de traitement d'un événement. Dans le cas général, elle devra être composée d'une description factuelle de l'événement rapporté et d'une interprétation des faits. En tout état de cause, **elle devra être proportionnée au niveau de risque associé à l'événement.** Ainsi, pour les événements les moins significatifs, l'analyse pourra se réduire à une simple évaluation et à un classement sans suite. A l'inverse, les événements les plus significatifs feront l'objet d'une analyse approfondie.

La ou les personnes en charge de cette mission doivent être identifiées et compétentes. Elles peuvent s'appuyer sur l'expertise des personnes compétentes dans l'entreprise et des personnes concernées par l'événement. Il n'est en aucun cas possible que l'analyse soit faite uniquement par la ou les personnes directement impliquées dans l'événement (pour ne pas être juge et partie).

L'ensemble des événements doit être enregistré et suivi, ainsi que les actions correctives en résultant.

La mise en œuvre des principes de la « culture juste » doit encourager les personnes à communiquer les informations relatives à la sécurité. Pour ce faire, l'organisme devrait préciser dans ce paragraphe que, conformément à la politique de sécurité, l'application de ces principes de la « culture juste » aux rapports de sécurité internes et aux enquêtes sur les événements doit en particulier garantir que les informations transmises ne seront pas mises à disposition ou utilisées pour sanctionner ou blâmer les personnels de l'organisme, et le cas échéant de ses sous-traitants et contractants sauf :

- en cas de manquement délibéré aux règles;
- en cas de méconnaissance caractérisée, sérieuse et grave d'un risque évident et de manquement très grave à l'obligation professionnelle de prendre des mesures manifestement requises dans ces circonstances, causant un dommage qui était prévisible à une personne ou à un bien ou ayant pour effet de compromettre sérieusement le niveau de la sécurité aérienne;

L'objectif du maintien ou de l'amélioration de la sécurité aérienne doit être la seule finalité recherchée des rapports de sécurité internes et enquêtes sur les événements.

2.3 Planification des actions de sécurité

CAMO.A.200(a)(3)

AMC1, GM1 et GM2 CAMO.A.200(a)(3)

Ce paragraphe devrait décrire comment l'organisme détermine les mesures de sécurité à partir de ses processus d'identification des dangers et de gestion des risques, et définit les responsabilités pour l'établissement et le suivi du plan d'action de sécurité.

Les éléments suivants devraient être pris en compte dans la rédaction de ce paragraphe :

Le traitement du risque, que ce soit dans le cas d'études de sécurité (processus évoqué au §2.1), d'études de changement ou de comptes rendus d'événements de sécurité, implique la définition d'actions prioritaires (actions curatives, correctives...) et leur mise en œuvre.

A cette fin il est nécessaire d'effectuer une planification de ces actions, de les programmer dans le temps, de leur attribuer un porteur avec une allocation de moyens (temps, matériel, finance...) et d'en effectuer le suivi.

Une concertation doit donc avoir lieu entre les Responsable de Gestion de la Sécurité, le Responsable Désigné et le Dirigeant Responsable sur la mise en œuvre de ce plan.

2.4 Surveillance de la performance de la sécurité

Ce paragraphe devrait décrire les procédures de surveillance et de mesure d'efficacité de ses performances en terme de sécurité par rapport à la politique et aux objectifs fixés conformément à l'AMC1 CAMO.A.200(a)(3) item (d).

L'organisme devrait détailler son système de mesure de la performance de la sécurité basé notamment sur :

- la remontée d'événements ou de problématiques de conformité ;
- les études de sécurité portant sur des incertitudes : introduction de nouvelles technologies, mise en place de procédures ou évolutions organisationnelles... ;
- les résultats des audits du Système de Gestion ;
- le contrôle et le suivi des barrières ;
- la surveillance de points spécifiques à l'origine de dysfonctionnements internes perturbants la gestion des tâches.

L'organisme pourra s'appuyer sur des réunions périodiques pour faire des bilans sur la performance de la sécurité et son efficacité, notamment lors des réunions SRB (Safety Review Board,) ou SAG (Safety Action Group) si applicables, et garantir l'implication de la direction et du DR.

Cas du groupement économique de transporteurs aériens

Un forum peut être créé pour partager les résultats et les conclusions des SRB de chaque organisation, auquel devraient participer a minima les Dirigeants Responsables et les Responsables de la Gestion de la Sécurité. Ce forum peut par exemple prendre la forme de réunions conjointes régulières de l'organisation de la réunion du SRB.

2.5 Gestion du changement

Ce paragraphe devrait décrire comment l'organisme identifie les dangers et gère les risques liés à un changement. Cela peut être basé sur les processus d'identification des dangers, de la gestion des risques et de la mise en œuvre des mesures de sécurité.

La gestion du changement est une étude de sécurité (§2.1) couplée à un plan d'action dont les porteurs **sont les** responsables identifiés.

Dans le cadre de l'identification des risques liés aux changements l'organisme devrait prendre en compte le risque relatif à un changement interne, temporaire ou permanent, et ainsi définir quels événements peuvent survenir à cette occasion, quelle en serait leur gravité et leur probabilité de survenue.

Des barrières devraient ainsi être définies mises en place en fonction de la gravité potentielle et de la probabilité d'occurrence.

Une concertation entre les différents niveaux de management (direction / proximité) et les autres intervenants, les facteurs humains et organisationnels devront être prise en compte par l'organisme.

Cas du groupement économique de transporteurs aériens

Un mécanisme de coopération est à mettre en place **avec les opérateurs pour gérer les changements dans les éléments harmonisés des systèmes de gestion, de telle sorte que ces changements produisent leurs propres effets en même temps.**

2.6 Formation et promotion de la sécurité

Ce paragraphe devrait décrire comment l'organisme assure la promotion de la sécurité, à travers la formation et la communication en matière de sécurité, afin de promouvoir une culture positive de la sécurité.

Les éléments suivants devraient être pris en compte dans la rédaction de ce paragraphe :

La promotion de la sécurité participe à la culture de la sécurité positive en ce sens qu'elle favorise le partage des manières de faire et de penser à propos des risques les plus importants de l'organisation.

Elle concourt également à l'atteinte des objectifs de sécurité par l'augmentation des compétences techniques à travers la formation, la sensibilisation et le partage d'informations pertinentes.

Deux piliers seront donc utilisés :

A/ La formation

Un programme de formation à la sécurité devra être développé et actualisé et garantira la compétence nécessaire du personnel pour effectuer ses tâches relatives à la gestion de la sécurité.

Parmi ces dernières, il faudra distinguer celles concernant le domaine technique de celles propre aux responsabilités des Responsable Désignés en la matière. Le champ du programme doit donc être adapté au niveau d'implication de chaque individu. Ces formations devront être délivrées par un personnel compétent.

B/ La communication

Elle porte sur la diffusion de la politique de sécurité avec ses objectifs et de toute autre information pertinente. Elle vise à :

- veiller à ce que le personnel soit au fait de la politique de sécurité ;
- transmettre des informations de sécurité issues de sources internes ou externes et en rapport avec les activités de l'organisation ;
- sensibiliser aux mesures du traitement des risques comme dans les cas de changement;
- informer des nouvelles actions prioritaires et de procédures de sécurité ;
- promouvoir une culture juste, effectuer un retour vers les notifiant ;
- expliquer la nécessité du développement d'une culture de sécurité.

Les supports possibles sont multiples : note sécurité, mail, revues.... Le rédacteur veillera à ce que l'information transmise soit pertinente et stimulante.

2.7 Plan d'action immédiat et coordination avec le plan d'intervention d'urgence (ERP) de l'exploitant

Ce paragraphe devrait décrire les dispositions permettant de réagir rapidement dans le cas où un plan d'intervention d'urgence (ERP) est déclenché par l'exploitant et qui nécessite l'implication du CAMO.

Des instructions claires pour pouvoir contacter le propriétaire / opérateur y compris en dehors des heures ouvrables devraient y être intégrées.

Les éléments suivants devraient être pris en compte dans la rédaction de ce paragraphe :

Une organisation doit agir rapidement lorsqu'elle a identifié des problèmes susceptibles d'avoir un effet imminent sur la sécurité des vols.

Dans le cadre d'un CAMO, une problématique de navigabilité majeure nécessite une information immédiate auprès du propriétaire de l'aéronef ou de l'exploitant.

Les coordonnées de ces contacts devraient être accessibles facilement et mises à jour. Elles permettent une communication en dehors des heures ou jours ouvrables.

Dans le cas où un exploitant déclencherait son plan de gestion de crise interne (ERP), le Responsable Désigné du part CAMO devra apporter son soutien selon le plan établi. Ainsi il pourra :

- dresser une liste des documents administratifs relatifs à la maintenance de l'aéronef impliqué dans l'événement et au maintien de sa navigabilité (Certificat d'immatriculation, Certificat de navigabilité, Certificat d'examen de navigabilité, fiche matricule équipement, livret moteur, etc.), ainsi que tous les enregistrements de l'entretien réalisé sur l'aéronef et ses systèmes, et les met à disposition des autorités chargées de l'enquête ;
- aider les autorités chargées de l'enquête avec l'expertise technique sur demande.

2.8 Surveillance de la conformité

CAMO.A.200(a)(6)

AMC1 à AMC4 et GM1 CAMO.A.200(a)(6)

2.8.1 Programme et procédures d'audits

2.8.1.1 Programme d'audit

Dans le cadre de la surveillance de la conformité de l'organisme, ce paragraphe devrait expliquer comment le programme des audits est élaboré.

Ce programme devrait être constitué d'audits et de sondages programmés de manière à couvrir l'ensemble des exigences des Parties M, ML le cas échéant et CAMO sur une période d'un an.

Cette périodicité pourra être portée jusqu'à deux ans, sous réserve de la validation par OSAC (voir note ci-dessous).

Le processus de planification devrait être dynamique et prendre en compte les résultats du processus d'identification des dangers et de l'évaluation des risques.

En cas de sous-traitance, le programme d'audits devra intégrer les audits externes aux mêmes périodicités que les autres activités de l'organisme.

Note : Pour étendre son cycle de surveillance interne à 24 mois, aucun dysfonctionnement du système de conformité devra avoir été relevé durant la surveillance de l'organisme (audits réalisés dans les temps, rapports d'audits disponibles, échéances respectées pour le solde des écarts,...), et une étude de risque avec des mesures d'atténuation le cas échéant devra être conduite par l'organisme et transmise à OSAC. La validation par OSAC sera formalisée par l'approbation du CAME (modification nécessitant l'accord préalable de l'autorité) Si des dysfonctionnements majeurs sont décelés au cours de la surveillance, cette prérogative pourra être supprimée par l'Autorité.

2.8.1.2 Procédure d'audit

L'audit indépendant constitue l'élément clé du système de surveillance de la conformité. De ce fait, la procédure devrait être suffisamment détaillée pour décrire les étapes de l'audit, de la préparation à la conclusion, ainsi que l'ensemble des supports documentaires utilisés au cours du processus. Un échantillon « produit » sera inclus.

Elle devrait préciser le format des rapports d'audit (à mettre dans les exemples de documents au §5.1) de même que les destinataires (responsable conformité, responsable désigné, dirigeant responsable, etc.).

Un rapport doit être publié chaque fois qu'un audit est effectué décrivant ce qui a été vérifié et les constatations de non-conformité qui en résultent par rapport aux exigences et procédures applicables.

Si du personnel externe est utilisé pour effectuer des audits indépendants :

- Ces audits sont effectués sous la responsabilité du responsable de la surveillance de la conformité ;
- L'organisme demeure responsable de s'assurer que le personnel externe possède les connaissances, les antécédents et l'expérience appropriés aux activités auditées, y compris les connaissances et l'expérience en matière de surveillance de la conformité ;

- L'organisme conserve la responsabilité ultime de l'efficacité de la fonction de contrôle de la conformité, en particulier de la mise en œuvre et du suivi efficaces de toutes les actions correctives ;

Lorsque l'organisation a plus d'un site approuvé, le plan d'audit doit garantir que chaque site est audité chaque année ou à un intervalle déterminé par une évaluation des risques convenue par l'autorité compétente et ne dépassant pas le cycle de planification d'audit applicable.

2.8.1.3 Procédure des actions correctives

Ce paragraphe devrait décrire le système de retour d'information mis en place pour définir les actions correctives, s'assurer qu'elles sont prises en compte dans les délais et que les résultats de ces actions atteignent les objectifs espérés.

Ce système de retour d'information ne devrait pas être contracté.

Si ce système consiste par exemple en une revue périodique des causes et facteurs contributifs, des actions correctives, des instructions devraient être données pour la conduite de cette revue et les points à évaluer.

En cas de groupement économique de transporteurs aériens, un mécanisme de coopération doit assurer la coordination des actions appropriées au niveau du groupement, si des constatations faites dans une organisation ont une incidence sur l'harmonisation des systèmes de gestion.

L'important ici est que le Dirigeant Responsable puisse être tenu informé de tout problème de sécurité et du degré de conformité avec la Partie-CAMO.

Le Dirigeant Responsable doit par défaut organiser des réunions régulières de suivi des actions liées à la surveillance de la conformité. Il peut déléguer ces réunions au RSC à condition de participer à une revue semestrielle avec son équipe dirigeante.

La réunion du Safety Review Board peut-être cumulée avec cette revue semestrielle de la surveillance de la conformité.

2.8.2 Surveillance des activités de gestion du maintien de navigabilité

Ce paragraphe devrait définir une procédure de revue périodique des activités du personnel de gestion du maintien de la navigabilité et la façon dont il s'acquitte de ses responsabilités, telles que définies dans la partie 0 du CAME.

2.8.3 Surveillance de l'efficacité du (des) programme(s) d'entretien

Ce paragraphe devrait définir une procédure permettant de s'assurer périodiquement que l'efficacité du ou des programmes d'entretien est effectivement analysée comme défini dans la partie 1.

2.8.4 Surveillance que tout l'entretien est effectué par un organisme de maintenance approprié

Ce paragraphe devrait définir une procédure permettant d'assurer que les contrats de maintenance en cours de validité sont adaptés à la flotte en gestion (couverture de l'intégralité de la flotte, domaine d'agrément des Part 145 sous contrat conforme aux besoins, etc.). Cette procédure devrait entre autres contenir une revue périodique du (des) contrat(s) d'entretien afin de s'assurer qu'il est adapté à l'entretien à effectuer sur la flotte gérée par l'organisme.

Ceci devrait en particulier inclure une remontée d'information appropriée de l'organisme de maintenance **contractant** sur tous les amendements ou projets d'amendements au MOE qui entraîneront si nécessaire une modification du contrat d'entretien.

La procédure peut être divisée comme suit :

Entretien **contracté** des:

- a) Aéronefs
- b) Moteurs
- c) Equipements

2.8.5 Surveillance que tout l'entretien réalisé sous contrat est effectué en accord avec le(s) contrat(s) incluant la surveillance des sous-traitants utilisés par le/les organismes agréés objet(s) du/des contrat(s)

Ce paragraphe devrait définir une procédure montrant comment l'organisme de gestion s'assure périodiquement que tout l'entretien contracté est bien effectué conformément aux termes du contrat(s) passé(s) avec le(s) organisme(s) d'entretien contractant(s).

Ceci peut intégrer en particulier une procédure permettant à l'ensemble des personnels concernés par le contrat (y compris les sous-traitants de deuxième niveau) d'avoir connaissance de ses termes et d'être informés de tout amendement.

2.8.6 Personnel de la surveillance de la conformité

Ce paragraphe devrait établir le niveau de formation, de qualification et d'expérience requis pour le personnel de la surveillance de la conformité.

Il devrait préciser le cas échéant comment l'indépendance des auditeurs est garantie. Ainsi, en cas d'intervention d'un auditeur à temps partiel, il devrait être précisé qu'il n'est pas directement impliqué dans les activités auditées.

2.9 Contrôle des compétences du personnel

CAMO.A.305(g)	AMC1 à AMC5 et GM1 à GM3 CAMO.A.305(g)
---------------	--

Ce paragraphe devrait définir les responsabilités et les procédures pour établir et contrôler les compétences du personnel impliqué dans la surveillance de la conformité, la gestion de la sécurité, la gestion du maintien de la navigabilité, les revues de navigabilités et recommandations à l'autorité et le cas échéant des laissez-passer.

En plus des compétences techniques nécessaires pour chaque fonction, ce paragraphe devrait prendre en compte pour tout le personnel concerné la formation et le contrôle des compétences dans les domaines de la gestion de la sécurité, les facteurs humains et les limites de la performance humaine.

Il devrait également détailler comment, dans le cadre de la sous-traitance de tâche, l'organisme CAMO évalue et contrôle les compétences du personnel de son sous-traitant réalisant des tâches de de gestion du maintien de la navigabilité sous sa supervision.

2.10 Archivage des enregistrements du Système de Gestion

CAMO.A.220(b)	AMC1 et GM1 CAMO.A.220
M.A.201(ea)	AMC1 M.A.201(ea)(b)

Ce paragraphe devrait définir les responsabilités et les procédures pour l'archivage des enregistrements de tous les processus clés du système de gestion. Cela inclut y compris l'endroit où les enregistrements sont conservés et les moyens d'accès.

Cet archivage doit permettre non seulement de conserver la preuve du bon fonctionnement de ces processus, mais également garantir les processus d'identification des dangers et de gestion des risques.

Cas du groupement économique de transporteurs aériens

Les procédures du CAMO doivent décrire la manière dont l'interface et l'harmonisation entre les systèmes de gestion fonctionnent et spécifier les enregistrements à conserver.

2.11 Comptes rendus d'événements

M.A.202	AMC M.A.202(a), (b)
ML.A.202	AMC1 ML.A.202
CAMO.A.160	AMC1, AMC2 et GM1, GM2 CAMO.A.160
Règlement (UE) No 376/2014	

Ce paragraphe devrait décrire la procédure de notification aux organismes extérieurs concernés de tout état de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef constaté par l'organisme qui a provoqué ou peut provoquer une condition qui porte atteinte à la sécurité des vols. Ces notifications font partie de l'ensemble du système interne de gestion des événements comme décrit dans le M.A.202 ou ML.A.202 et le Règlement (UE) No 376/2014. Cette procédure devrait prendre en compte les points suivants :

- Type d'état ou de constat nécessitant la notification des défauts à l'Autorité, au constructeur, à l'exploitant. Voir signification de la notion de « non-conformités qui portent gravement atteinte à la sécurité des vols » dans :
 - l'AMC M.A.202(a) (crique significative, corrosion ou défaut sur la structure primaire, constat de brûlure, arc électrique, fuite de fuel ou hydraulique significative et système de secours ou un système total en défaut, AD/CN dépassée, ...);

- l'AMC 20-8 qui donne une liste d'événements à rapporter dans le cadre du règlement (UE) No 1321/2014;
- Le règlement d'exécution (UE) No 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) No 376/2014.
- Méthode de notification (rédacteur, respect du délai maximum de 72 heures pour la notification, respect des délais d'envoi de l'analyse préliminaire et définitive, etc.
- Responsable de la transmission.
- Destinataires :
 - **Autorité (DSAC/OSAC) responsable de l'agrément Partie-CAMO via ECCAIRS 2 : [ECCAIRS2 | Login \(aviationreporting.eu\)](#) (voir [guide DSAC E2- Organisations, Notifier un incident | Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires \(ecologie.gouv.fr\)](#))**
 - Etat d'immatriculation (si ce n'est pas la France)
 - Etat de l'opérateur (si ce n'est pas la France)
 - Exploitant/propriétaire (responsable de la gestion de navigabilité de l'aéronef)
 - Organisme responsable de la conception de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef
 - En cas d'accident ou d'incident grave :
 - BEA (Bureau d'Enquêtes et analyses pour la sécurité de l'aviation civile)
 - Bâtiment 153, Aéroport du Bourget
 - 93350 Le Bourget
 - **Permanence H24 +33 1 48 35 86 54 (E-mail : permanence@bea.aero)**
- Document support : Formulaire CRES (Compte Rendu d'Evènement de Sécurité) disponible à sa dernière révision sur le site OSAC.
- Informations (nom et numéro d'agrément de l'organisme, informations sur l'aéronef/élément d'aéronef concerné, situation technique (**heure de vol (HDV)**, Cycles, etc.), événements, résultats de l'analyse, actions correctives..).

De plus, ce paragraphe devrait également inclure une description du processus d'analyse des événements, celle-ci constituant une étape indispensable du processus de traitement d'un événement.

Cette analyse devrait aboutir sur une ou plusieurs mesures correctives à mettre en œuvre en temps utile, ainsi qu'à un contrôle de l'efficacité de celles-ci.

L'organisme devrait promouvoir de manière formelle la "culture juste" pour libérer les individus des craintes qu'ils pourraient avoir à notifier des événements de sécurité.

Note 1: La procédure mise en place par l'organisme et décrite dans ce paragraphe doit être conforme aux exigences du règlement (UE) No 376/2014 et au point réglementaire CAMO.A.160. Pour cela, cette dernière doit contenir des dispositions équivalentes à l'annexe I du **guide DSAC G-40-01 « *Compte-rendu d'événement de sécurité – M.A.202 et ML.A.202* »** dans lequel certains des éléments ci-dessus sont repris.

Note 2 : Au sein d'un organisme, toute personne peut rapporter un événement jugé intéressant, bien que ne rentrant pas dans les critères des événements dont la notification est obligatoire. Pour une notification volontaire, le mécanisme est décrit à l'annexe I du **Guide DSAC G-40-01 « *Compte-rendu d'événement de sécurité – M.A.202 et ML.A.202* »**.

Ce rapport doit être produit sous une forme et d'une manière établie par l'Autorité compétente (sous ECCAIRS 2). L'annexe 1 du **Guide DSAC G-40-01 « *Compte-rendu d'événement de sécurité – M.A.202 et ML.A.202* »** explique les exigences réglementaires et les bonnes pratiques en la matière. Il est accessible sur le site OSAC.

Part 3 CONTRAT(S) DE MAINTENANCE

3.1 Procédure de sélection du/des organismes contractés pour la réalisation de la maintenance

Dans la mesure où l'organisme CAMO n'est pas agréé conformément à la partie-145 et/ou le cas échéant à la partie-CAO (entretien), et que l'entretien requiert un organisme agréé, il doit établir un contrat avec un ou plusieurs organismes agréés partie-145 et/ou CAO pour assurer en temps et en heure la réalisation de la maintenance sur les aéronefs dont il est gestionnaire. A noter qu'un CAMO, pour des raisons propres et bien qu'il soit correctement agréé 145, CAO, peut également être amené à contractualiser avec un organisme d'entretien extérieur.

Le CAMO doit être en mesure de s'assurer que tout l'entretien dû (programmé et non programmé) est effectué par un organisme d'entretien agréé, en temps opportun et conformément aux normes approuvées. En aucun cas un contrat d'entretien ne peut affranchir le CAMO de cette responsabilité d'ensemble.

Le contrat doit donc établir de façon adéquate les devoirs des deux parties et spécifier de façon claire le contenu des informations qui devraient être échangées entre eux pour que :

- l'organisme agréé partie-145 et/ou partie-CAO ait une totale compréhension des tâches d'entretien pour les planifier et les effectuer,
- le CAMO soit capable de contrôler que l'organisme agréé partie-145 et/ou partie-CAO effectue réellement l'entretien dû en temps opportun et conformément aux normes approuvées,
- les interfaces entre les deux parties soient clairement définies.

3.1.1 Procédure pour le développement des contrats de maintenance

CAMO.A.315 (c)	AMC1, AMC2 et GM1 CAMO.A.315(c)
	Appendice IV à l'AMC1 CAMO.A.315(c)
CAMO.A.315 (d)	GM1 CAMO.A.315(d)
CAMO.A.315(e)	

Cette procédure devrait préciser comment l'organisme de gestion de la navigabilité développe les contrats de maintenance. Il est nécessaire ici de décrire comment chacun des éléments de l'appendice IV à l'AMC1 CAMO.A.315(c) est pris en compte par l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité. Une attention particulière devrait être portée sur les points suivants : responsabilités, répartition des tâches et interactions avec l'organisme de maintenance et l'exploitant/opérateur/propriétaire.

Ce paragraphe devrait également décrire, lorsque nécessaire, l'utilisation d'ordre de travail pour la maintenance en ligne non planifiée et la maintenance des composants conformément à l'article CAMO.A.315 (d). L'organisme de gestion de la navigabilité peut être amené à développer un modèle d'ordre de travail pour s'assurer que tous les éléments de l'appendice IV à CAMO.A.315(c) sont pris en compte. Si un tel modèle est utilisé, il devrait alors être listé dans la partie 5.1.

Pour la maintenance en ligne, la trame actuelle des contrats au standard IATA (« IATA Standard Ground Handling Agreement ») peut éventuellement être utilisée comme point de départ au développement d'un contrat. Cependant, cette possibilité n'enlève pas la responsabilité à l'organisme de s'assurer que le contenu du contrat est acceptable. Le contrat doit en particulier permettre à l'organisme de pleinement exercer sa responsabilité du point de vue de la maintenance de l'aéronef. Les parties du contrat sans effet sur les aspects techniques ou opérationnels propres à la navigabilité ne sont pas considérées dans ce paragraphe.

3.1.2 Procédure de sélection des organismes de maintenance

<i>M.A.201(e)(f)(g)(h)</i>	
<i>ML.A.201</i>	
<i>CAMO.A.305 (b)(2)</i>	<i>AMC1 CAMO.A.305 (b)(2)</i>
<i>CAMO.A.315 (c)</i>	<i>AMC1, AMC2 et GM1 CAMO.A.315(c)</i>

Cette procédure devrait préciser comment l'organisme de gestion de la navigabilité, le cas échéant en accord avec l'opérateur, sélectionne un organisme de maintenance. Les principes de sélection ne devraient pas se limiter à la vérification de l'adéquation du domaine d'agrément de l'organisme de maintenance, mais devraient également s'appuyer sur une évaluation de la capacité industrielle pour la réalisation des travaux d'entretien.

Cette procédure devrait d'autre part inclure une revue de contrat afin de s'assurer que :

- le contrat est clair et complet,
- tous les personnels impliqués dans le contrat sont d'accord sur les termes du contrat et ont une idée claire de leurs responsabilités respectives,
- les responsabilités fonctionnelles des parties sont clairement identifiées.

3.2 Audit produit aéronef

Ce paragraphe devrait décrire la procédure d'audit conformité des aéronefs qui doivent être réalisés par l'organisme. Cette dernière devra inclure :

- la conformité aux procédures approuvées,
- la vérification des travaux de maintenance sous-traités en accord avec le contrat,
- la conformité par rapport à la Partie-M ou la Partie-ML le cas échéant.

Un audit produit est à différencier d'un examen de navigabilité, cette procédure devrait indiquer les différences entre la conduite d'un audit produit et la réalisation d'un examen de navigabilité le cas échéant.

L'objectif de l'examen de navigabilité est en effet de réaliser une inspection documentaire et physique avec pour but de vérifier la conformité de l'ensemble aux exigences techniques de la Partie-M ou la Partie-ML le cas échéant.

L'audit produit réalisé par l'organisme a pour objectif de vérifier que les procédures décrites dans le référentiel de l'organisme ont bien été suivies et appliquées pour l'aéronef considéré, la conformité de ces procédures avec la Partie-M ou la Partie-ML le cas échéant devant être également vérifiée pendant cet audit.

Part 4A PROCÉDURES D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ

CAMO.A.320	
M.A.901	AMC et GM M.A.901
M.A.902	
ML.A.901	GM1 ML.A.901
ML.A.902	
ML.A.903	AMC1 ML.A.903(h)

Dans cette partie l'organisme devrait définir, les procédures d'examen de navigabilité en fonction des cas :

- examen de navigabilité externalisé (sous-partie A),
- examen de navigabilité réalisé en interne sous couvert de son agrément CAMO+I (sous-partie B).

Pour les aéronefs lights non exploités en transport aérien commercial sous licence, l'organisme devra prendre en compte les exigences de la Partie-ML et notamment le renouvellement des CEN 15c.

Le guide G-40-01 et son annexe X « examen de navigabilité » apporte des précisions sur les attendus en la matière.

SOUS-PARTIE A : Examen de navigabilité réalisé par une entité externe : organisme agréé autre que celui de l'organisme, PEN indépendant ou autorité compétente

Conformément aux points M.A.901(q) et ML.A.903(g), il est rappelé que les tâches de la revue de navigabilité ne peuvent pas être sous-traitées à une entité externe.

Pour les organismes CAMO+I qui détiennent le privilège d'examen de navigabilité pour l'ensemble des types d'aéronefs dans leur domaine d'activité, cette sous-partie A n'est pas nécessaire (sauf s'ils envisagent de recourir ponctuellement à un intervenant extérieur) : commencer directement par la sous-partie B.

A noter que si l'organisme CAMO envisage de recourir, dans la limite des aéronefs relevant de la Partie-ML, à des PEN indépendants ou à l'autorité (émission de CEN 15c), il devrait également détailler dans ce paragraphe les procédures correspondantes.

4.0. Appel à une entité extérieure.

4.0.1. – Organisme agréé CAMO+I, CAO+II, MF+I ou 145 + I

La procédure devrait décrire, lorsque le CEN de l'aéronef arrive en limite de validité, le processus de sélection par le gestionnaire du maintien de la navigabilité d'un organisme agréé qui sera chargé de réaliser l'examen de navigabilité.

La procédure devrait permettre au gestionnaire du maintien de la navigabilité de s'assurer que l'organisme envisagé est correctement approuvé (agrément avec le privilège d'examen de navigabilité pour le type d'aéronef et le régime d'exploitation considéré).

Pour les aéronefs CMPA ou exploités en transport aérien commercial sous licence, il devrait notamment être précisé que le gestionnaire ne peut s'adresser qu'à un CAMO+I.

Il est à noter par ailleurs que

- les CAO « gestion du maintien de la navigabilité »+I peuvent traiter les aéronefs relevant de la Partie-M et de la Partie-ML ;
- les CAO « entretien »+I et 145+I sont limités aux aéronefs relevant de la Partie-ML ;

La procédure devrait définir quels sont les enregistrements de navigabilité nécessaires pour l'examen de navigabilité, quand et comment l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité les met à disposition de l'organisme contracté.

Elle devrait également spécifier quand et comment l'aéronef est présenté pour l'examen de navigabilité selon les modalités et exigences définies par l'organisme contracté en plus des siennes, les règles de présence de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité durant l'examen ainsi que le contrôle qu'il exerce sur son contractant.

Ce paragraphe devrait notamment préciser :

- l'ensemble des exigences de l'organisme lorsqu'il contracte les examens de navigabilité et les procédures de contrôle exercées par l'organisme CAMO,
- l'ensemble des exigences demandées à ses contractants dans l'hypothèse où il sous-traite en plus une partie des tâches de gestion du maintien de la navigabilité, et les procédures de coordination et de contrôle mises en place.

Pour les aéronefs relevant de la Partie-M, l'organisme CAMO devrait détailler les cas où l'organisme contracté devra effectuer une recommandation à l'autorité et la procédure pour demander la délivrance d'un CEN 15a intégrant notamment les échanges d'informations associées pour présenter la recommandation et les réponses aux questions éventuelles de l'autorité. Par ailleurs, il devrait également être précisé les cas où l'organisme contracté doit délivrer un CEN 15b et les modalités associées.

Pour les aéronefs relevant de la Partie-ML, l'organisme CAMO devrait détailler les cas où l'organisme contracté devra délivrer un CEN 15c et les modalités associées.

4.0.2 – PEN indépendant

Pour les aéronefs relevant de la Partie-ML, ce paragraphe devrait détailler sous quelles conditions l'organisme CAMO peut contracter un PEN indépendant pour la réalisation d'un examen de navigabilité associé à la réalisation de la visite 100h / annuelle et l'émission d'un CEN 15c.

Il devrait détailler la procédure pour le choix du PEN indépendant, la mise à disposition des enregistrements et de l'aéronef et la gestion des échanges entre les deux entités.

Les éléments attendus pour la procédure du 4.0.1 devraient également être pris en compte.

4.0.3 – Autorité compétente

Pour les aéronefs dont la MTOM est inférieure à 2730 kg, suivant le M.A.901(h), et pour les aéronefs relevant de la Partie-ML, suivant le ML.A.901(b) ce paragraphe devrait détailler sous quelles conditions l'organisme CAMO peut s'adresser à l'autorité compétente pour réaliser un examen de navigabilité et délivrer un CEN 15a ou 15c. La procédure devrait détailler les modalités et échanges d'informations associées, en intégrant notamment la demande d'intervention, la mise à disposition des différents enregistrements de navigabilité et de l'aéronef et les réponses aux questions. La mise à disposition de locaux appropriés et de personnel correctement licencié et titulaire de l'APRS sur l'aéronef devrait également y être précisée.

Par ailleurs, ce paragraphe devrait prendre en compte les examens de navigabilités réalisés à l'initiative de l'autorité lorsqu'un risque potentiel impactant la sécurité est détecté (M.A.901(g) et ML.A.901(b)).

SOUS-PARTIE B : Examen de navigabilité réalisé par l'organisme agréé CAMO+I et Prorogation d'un CEN.

Lorsqu'il possède le privilège d'examen de navigabilité, l'organisme partie-CAMO peut réaliser des examens de navigabilité pour les aéronefs qu'il a en gestion mais aussi pour d'autres aéronefs à l'intérieur de son domaine d'agrément.

Même s'il ne possède pas le privilège d'examen de navigabilité, l'organisme partie-CAMO peut aussi selon les conditions décrites au §4.6, proroger un certificat d'examen de navigabilité.

4.1. Personnel d'examen de navigabilité

4.1.1 Infrastructure à disposition pour la réalisation d'un examen de navigabilité

Des locaux appropriés devraient inclure :

- des bureaux adaptés pour effectuer l'étude documentaire.
- un endroit approprié pour garantir la visite de l'aéronef ainsi que les moyens d'accès nécessaires en fonction des examens physiques à réaliser.

4.1.2 Personnel d'examen de navigabilité

Ce sont les personnes listées dans « la liste des personnels d'examen de navigabilité » du §5.2 et qui respectent les critères définis dans ce paragraphe.

Ce paragraphe devrait préciser les procédures permettant l'évaluation du personnel d'examen de navigabilité :

- les conditions garantissant l'indépendance du personnel d'examen de navigabilité ainsi que le suivi et l'enregistrement dans le dossier individuel de l'évaluation des expériences, qualifications, formations...
- les règles définissant l'intervention d'une personne habilitée Partie-66 pour assister une personne désignée pour l'examen de navigabilité mais ne détenant pas de licence
Partie-66,
- les règles d'intervention de techniciens convenablement qualifiés selon la Partie-66 avec les droits APRS adéquats afin d'assurer les éventuelles interventions associées à l'examen physique de l'aéronef (ex: test opérationnel, vérification, ouverture d'accès...) selon les demandes du personnel d'examen de navigabilité,
- les exigences d'habilitations décrites au règlement CAMO.A.310 en plus des exigences du CAMO.A.305,

- les contrôles sous supervision durant un examen de navigabilité complet que devront satisfaire les personnels d'examen de navigabilité,
- le dépôt pour acceptation auprès d'OSAC, du formulaire EASA Form 4,
- les méthodes de validation et d'archivage des dossiers des candidats contrôlés par l'Autorité.

4.2 Examen des enregistrements de l'aéronef

Ce paragraphe devrait décrire de façon détaillée le processus permettant de réunir et de vérifier tous les enregistrements nécessaires au déroulement d'un examen de navigabilité documenté afin de démontrer que tous les points ont été examinés et déclarés conformes à la partie-M ou ML le cas échéant.

Voir guide G-40-01 et son annexe X « examen de navigabilité » disponible sur le site d'OSAC.

4.2.1 Préparation

L'organisme de gestion du maintien de navigabilité détenant le privilège I devrait lister dans ce paragraphe l'ensemble des enregistrements nécessaires de l'aéronef et mis à la disposition du personnel pour un examen de navigabilité. De plus il devrait référencer la procédure décrivant le déroulement de l'examen documentaire.

Il devrait définir les thèmes d'analyses (M.A. 901 et ML.A.903 le cas échéant et AMC associés) prévus dans un examen de navigabilité.

4.2.2 Description de l'analyse

L'organisme devrait décrire la procédure de traitement des informations de la liste définie, en précisant sa politique de vérification pour chaque item ainsi que la méthode d'analyse. Le niveau de détails de l'analyse et l'échantillon des enregistrements considérés devraient être définis.

4.2.3 Enregistrement attendu

Il devrait apporter une attention particulière au traitement et à la traçabilité de tous les défauts découverts durant l'examen documentaire et proposer un document récapitulatif.

Ce document de synthèse devrait formaliser et confirmer à l'issue de l'étude que les informations analysées durant l'examen documentaire sont correctement effectuées, enregistrées, suivies, validées dans un système permettant la gestion du maintien de la navigabilité et/ou dans les enregistrements techniques de l'organisme.

Pour les aéronefs redevables de la Partie-M, à ce niveau de l'examen de navigabilité, si l'étude n'était pas probante, ce paragraphe devrait décrire comment l'Autorité est informée (M.A.901(r)).

A noter que pour tous les aéronefs, ceux relevant de la Partie-M comme ceux de la Partie-ML, le règlement (UE) 376/2014 s'applique.

4.3 Examen physique de l'aéronef

Ce paragraphe devrait décrire les phases permettant l'examen physique de l'aéronef. L'organisme devrait proposer un déroulement de la visite. Il détaillera comment il identifie et liste, en plus des éléments requis dans le M.A 901(m) et ML.A.903(c) le cas échéant, l'ensemble des inspections, vérifications de l'aéronef à effectuer durant la visite.

Voir guide G-40-01 et son annexe X « examen de navigabilité » disponible sur le site d'OSAC.

4.3.1 Préparation

Dans ce paragraphe l'organisme devrait s'assurer que :

- le profil type de la personne qui effectue la visite de tout ou une partie de l'aéronef pour l'examen de navigabilité correspond aux critères définis dans le paragraphe 4.1.2,
- le lieu et la date de la visite de l'aéronef sont en accord avec l'étude à réaliser,
- la configuration de l'aéronef correspond à la configuration standard attendue.

4.3.2 Visite

Ce paragraphe devrait lister les thèmes de l'aéronef qui devraient être passés en revue ainsi que la méthode utilisée.

4.3.3 Enregistrement attendu

Un document de synthèse devra formaliser la visite effectuée et fournir l'état physique de l'aéronef afin d'assurer la traçabilité et permettre :

- de retrouver l'ensemble des vérifications effectuées et autres informations recueillies à la compréhension de l'état physique de l'aéronef,
- d'enregistrer les défauts éventuellement découverts durant la visite de l'aéronef, et de prévoir la planification des actions nécessaires pour les solder,
- d'enregistrer les informations utiles pour corroborer l'examen documentaire de l'aéronef,
- être visé, par le personnel qualifié selon les critères définis au paragraphe 4.1 et ayant effectué la visite.

Pour les aéronefs redevables de la Partie-M, a ce niveau de l'examen de navigabilité, si l'étude n'était pas probante, ce paragraphe devrait décrire comment l'Autorité est informée (M.A. 901(r)).

4.4 Procédure complémentaire pour l'importation d'un aéronef

L'organisme devrait décrire les conditions à remplir pour l'émission du Certificat d'Examen de Navigabilité dans le cas d'importation d'un aéronef. Ce paragraphe devrait lister les différentes possibilités de classification d'un aéronef sur le registre français. Dans chaque cas, il précisera l'ensemble des étapes à suivre pour l'obtention du CEN.

Ce paragraphe devrait préciser :

- les échanges avec l'Autorité compétente d'immatriculation de l'aéronef,
- les items supplémentaires de navigabilité à vérifier durant l'examen,
- les exigences nationales supplémentaires,
- les opérations de maintenance spécifiques restant à effectuer,
- les délais à respecter,
- etc.

Ce paragraphe devrait prendre en compte et détailler la procédure pour l'émission d'une recommandation à l'autorité pour l'établissement d'un CEN 15a pour un aéronef relevant de la Partie M, et l'émission et la fourniture à l'autorité d'un CEN 15c par l'organisme pour un aéronef relevant de la Partie-ML.

Voir procédure P-22-00 « classification des aéronefs importés » disponible sur le site d'OSAC.

4.4.1 Transfert au sein de l'UE

M.A.903	AMC M.A.903
ML.A.905	

L'organisme devrait décrire l'ensemble des étapes préalables à l'élaboration d'un CEN lors de l'importation d'un aéronef d'un pays de l'Union Européenne.

Il devrait distinguer les cas des aéronefs neufs de celui des aéronefs ayant déjà été exploités et des aéronefs lights non exploités en transport aérien commercial sous licence (Partie-ML) des autres aéronefs (Partie-M).

4.4.2 Classification d'un aéronef importé d'un pays tiers

M.A.904	AMC M.A.904
ML.A.906	

L'organisme devrait décrire la procédure permettant l'importation d'un aéronef en provenance d'un pays tiers, en précisant les documents à transmettre à l'Autorité.

Il devrait distinguer le cas des aéronefs neufs (procédure P-22-00 « classification des aéronefs importés ») de celui des aéronefs ayant déjà été exploités et des aéronefs lights non exploités en transport aérien commercial sous licence (Partie-ML) des autres aéronefs (Partie-M).

4.5 Recommandation fournie à OSAC pour l'obtention d'un CEN (Form 15A)

L'organisme devrait préciser les cas où il peut émettre une recommandation à l'autorité. Les procédures d'échanges avec OSAC relatives à l'examen de navigabilité devraient être détaillées.

La transmission d'une recommandation doit être effectuée par le personnel d'examen de navigabilité après l'émission du rapport d'examen.

Le personnel d'examen habilité émet une Recommandation d'Examen de Navigabilité via le formulaire ad hoc et transmet les documents de synthèses à l'attention de l'Autorité pour :

- garantir que l'émission n'est effective qu'après la tenue d'un examen de navigabilité satisfaisant,
- informer, le cas échéant, l'Autorité de l'inaptitude au vol de l'aéronef suite aux anomalies constatées durant cet examen. Le Certificat d'Examen de Navigabilité ne sera pas renouvelé tant que l'organisme détenant le privilège I n'apportera pas la preuve de la mise en œuvre des actions correctives nécessaires pour retrouver la navigabilité de l'aéronef.

Les documents de synthèse prévus aux paragraphes 4.2 et 4.3 devraient pouvoir servir de base à une recommandation. Cette recommandation doit permettre à OSAC de statuer sur l'état de navigabilité de l'aéronef pour fournir un CEN (formulaire 15a).

L'organisme devrait décrire la procédure permettant de prendre en compte le cas échéant les remarques émises par OSAC suite à la recommandation transmise à l'issue de l'examen de navigabilité. Il devrait définir un plan d'actions correctives des défauts découverts en veillant à proposer des délais compatibles avec l'émission d'un Certificat d'Examen de Navigabilité.

Remarque : Une Recommandation d'Examen de Navigabilité négative suspend le Certificat d'Examen de Navigabilité de l'aéronef, le temps de solder les anomalies de navigabilité apparues durant l'examen.

4.6 Émission du certificat d'examen de navigabilité

L'organisme devrait préciser les différents cas où il peut émettre un CEN 15b ou un CEN 15c. La procédure d'émission des CEN15b, ou CEN 15c le cas échéant, devrait être définie à partir des documents de synthèse obtenus suivant les paragraphes 4.2 et 4.3. Il devrait préciser le mode d'archivage des dossiers d'examen et la diffusion des copies de CEN. Cette procédure devrait garantir que l'émission d'un CEN n'intervient qu'après un examen de navigabilité satisfaisant et la clôture de tous les écarts qui auraient pu être notifiés par le PEN lors de l'examen de navigabilité.

A l'issue d'un examen de navigabilité satisfaisant, la personne habilitée renseigne et signe le Certificat d'Examen de Navigabilité (formulaire 15b, ou 15c le cas échéant, de l'EASA) d'une validité de 1 an.

L'émission d'un CEN ou de sa prorogation doit être transmise dans les 10 jours avec le formulaire AC 158 à l'adresse courriel: cen-arc.online@osac.aero avec copie au Responsable de Surveillance OSAC en charge de l'organisme.

Le formulaire AC 158 est disponible sur le site OSAC (adresse : <https://documentation.osac.aero/> à la rubrique « /Formulaires »).

4.7 Archivage des enregistrements des examens de navigabilité, responsabilités, conservations et accès

L'organisme devrait décrire comment les enregistrements relatifs aux examens de navigabilité, les recommandations et les CEN émis/prorogés sont conservés, et indiquer la personne responsable de l'archivage.

Il devrait préciser le lieu, les conditions et la durée d'archivage conformément au CAMO.A.220(a)(3) et (5), ainsi que les personnes autorisées à accéder à ces archives.

4.8 Extension (prorogation) des Certificats d'Examen de Navigabilité

Le personnel habilité d'un organisme détenant le privilège de prorogation conformément au CAMO.A.125(d)(4), peut proroger deux fois un CEN sur une période d'un an, après avoir vérifié le maintien de l'aéronef dans son environnement contrôlé conformément au M.A.901(b) ou le cas échéant au ML.A.901(c).

Une anticipation de 30 jours avant l'expiration du CEN est acceptable.

L'organisme devrait détailler comment sont appliquées puis enregistrées les exigences d'environnement contrôlé du M.A.901(b) et le cas échéant des exigences du ML.A.901(c).

Dans ce cas l'enregistrement des informations dans un document de synthèse et fournissant l'avis du personnel d'examen de navigabilité est à définir.

La prorogation d'un CEN doit être transmise dans les 10 jours avec le formulaire AC 158 à l'adresse courriel: cen-arc.online@osac.aero avec copie au Responsable de Surveillance OSAC en charge de l'organisme.

Le formulaire AC 158 est disponible sur le site OSAC (adresse : <https://documentation.osac.aero/> à la rubrique « Formulaires »)

Part 4B PROCÉDURES DE DÉLIVRANCE DE LAISSEZ-PASSER

GÉNÉRALITÉS

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

- Aéronefs
 - o Types d'aéronefs pour lesquels l'organisme détient les privilèges I et Laissez-Passer.
 - o Cas des aéronefs relevant de la Partie-M et utilisés en Transport Aérien Commercial sous licence suivant le règlement (CE) 1008/2008 et pour les aéronefs dont la MTOM est supérieure à 2730 kg : l'aéronef doit être en environnement contrôlé et géré par le CAMO.
 - o Cas des aéronefs relevant de la Partie-M de MTOM inférieure à 2730 kg et non utilisé en en Transport Aérien Commercial sous licence suivant le règlement (CE) 1008/2008 ainsi que tous les aéronefs relevant de la Partie-ML : absence de restriction.
- Les types de vol pour lesquels un laissez-passer est possible (parmi les possibilités offertes au §21.A.701).

4.B.1 Conformité aux conditions de vols approuvées

Ce paragraphe devrait préciser 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 « conditions de vol », 21.A.709 « demande d'approbation des conditions de vol » et 21.A.710 « approbation des conditions de vol ») (rappel : un organisme Partie CAMO ne peut pas être habilité à approuver des conditions de vol).
Les conditions de vol doivent être approuvées par :
 - soit par un organisme DOA ou l'AESA (EASA form 18A et form 18B) quand les aspects liés à la sécurité de la conception sont impactés (définition non certifiée, dommage/défaut non réparé/rectifié selon un standard approuvé, AD ou Limitations de Navigabilité (ALI, CMR, etc.) non appliquée ...)
 - soit par 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 (§ « Aircraft configuration ») :
- vérification que tous les items invalidant le CEN (CEN périmé, configuration non approuvée, défaut ou dommage non rectifié selon un standard approuvé, AD ou butée d'entretien dépassée...) sont bien identifiés au § « Aircraft configuration » des conditions de vol approuvées,
- réciproquement, pour chacun des points identifiés au § « Aircraft configuration » 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.B.2 et §4.B.3).

4.B.2 Délivrance d'un laissez-passer par l'organisme de gestion détenant le privilège

4.B.2.1 Délivrance

Ce paragraphe devrait décrire 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) (21A.711(d))
- processus de renseignement du formulaire 20b de l'EASA (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 CAMO
- DGAC : dsac-nav-bf@aviation-civile.gouv.fr quel que soit le type d'aéronef

Autorité d'immatriculation pour les aéronefs non F-.

4.B.2.2 Maintien de la validité

L'organisme CAMO 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 devrait décrire 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.

Conformément au règlement (UE) 748/2012, toute modification invalidant les conditions de vol ou une justification associée établie pour le laissez-passer doit être approuvée suivant le 21.A.710. Le cas échéant, une demande doit être faite conformément au 21.A.709.

De plus, une modification impactant la nature du laissez-passer nécessite la délivrance d'un nouveau laissez-passer conformément au 21.A.711.

4.B.2.3 Révocation

Il devrait 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.B.3 Personnes autorisées à délivrer un laissez-passer

CAMO.A.125(f)	GM1 CAMO.A.125(f)
CAMO.A.300(a)(8)	
CAMO.A.310	AMC CAMO.A.310

Ce paragraphe devrait lister le nom, la signature et le domaine d'activité des personnes autorisées à signer les laissez-passer, selon le privilège CAMO.A.125(f).

Ces personnes doivent être Personnel d'Examen de Navigabilité faire l'objet d'une habilitation de l'autorité compétente (OSAC) et satisfaire aux exigences du CAMO.A.310.

Remarque : les informations requises peuvent être enregistrées dans une liste associée dans le CAME.

4.B.4 interface avec l'autorité locale pour le vol

Dans ce paragraphe, l'organisme devrait préciser 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.

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 d'OSAC vaut LSA pour 2 mois.

(*) UIT : Union Internationale des Télécommunications

4.B.5 Responsabilités, conservation et accès aux enregistrements relatifs aux 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 conformément au CAMO.A.220(4) et (5),
- le lieu d'archivage,
- les personnes responsables de l'archivage ainsi que celles qui ont accès aux archives.

Part 5 DOCUMENTS ASSOCIÉS

5.1 Exemples de documents incluant le CRM

- Compte rendu matériel avec la liste des travaux reportés
- Contrat de gestion du maintien de navigabilité (pour les aéronefs hors CTA)
- Demande d'autorisation exceptionnelle
- Bon de lancement travaux
- Rapport d'examen de navigabilité
- Certificat d'examen de navigabilité (Forme 15b et/ou 15c)
- Rapport d'audit conformité
- Modèle d'ordre de travail (CAMO.A.315(d)), si applicable
- Autres documents spécifiques à l'organisme de gestion, etc.

Note : liste non exhaustive

5.2 Liste du personnel d'examen de navigabilité selon le CAMO.A.300(a)(8)

Le personnel d'examen de navigabilité devrait être identifié sur une liste comprenant chaque personne avec sa référence d'habilitation, son nom et sa position dans l'organisation.

5.3 Liste des sous-traitants effectuant des tâches de gestion du maintien de navigabilité selon le CAMO.A.125(d)(3)

5.4 Liste des organismes de maintenance sous contrat et liste des contrats de maintenance selon CAMO.A.300(a)(13)

5.5 Copie des contrats de sous-traitance des tâches de gestion du maintien de navigabilité (Appendice II de l'AMC1 CAMO.A.125(d)(3))

5.6 Liste des programmes d'entretien approuvés selon CAMO.A.300(a)(12)

5.7 Liste des moyens alternatifs de conformité approuvés de l'organisme selon CAMO.A.300(a)(14)

5.8 Liste des documents, procédures et manuels associés au manuel CAME

5.9 Liste des opérateurs et contrats du groupement économique de transporteurs aériens



Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la Sécurité de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 PARIS CEDEX 15
Tél. : +33 (0)1 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr