

<b>Avis de l'Autorité de navigabilité technique (Avis de l'ANT)</b>	
Titre	<b>Attribution de l'autorité de navigabilité technique – Rôles de gestion de la navigabilité</b>
Numéro de l'avis de l'ANT	<b>2013 – 04f – v5</b>
Entrée en vigueur	<b>1<sup>er</sup> novembre 2013 (révisé le 22 janvier 2024)</b>
Référence	<b>MNT, partie 1, chapitre 4, section 2</b>
BPR/Téléphone	<b>DNAST 4-5 / 819-939-4757</b>
Dossier du SGDDI	<b>2182D-1027-812-6 – VOL 1 GPEA 1389002 (français) AEPM 1258857 (English)</b>

## 1. Objet

- 1.1. Le présent avis de l'Autorité de navigabilité technique (ANT) sert de guide aux personnes qui veulent obtenir la désignation de l'ANT « gestionnaire de la navigabilité » dans un organisme accrédité par l'ANT.
- 1.2. Le présent avis de l'ANT, dont l'application n'est pas obligatoire, ne constitue pas un règlement. Il décrit un moyen de se conformer à la réglementation qui est acceptable pour l'ANT, sans pour autant être le seul. Si vous décidez d'utiliser cet avis, vous devez suivre toutes ses dispositions importantes.

## 2. Applicabilité

- 2.1. Le présent avis s'applique à tous les organismes de l'industrie qui demandent une attribution de l'autorité (AdA) pour une personne responsable des activités liées à la navigabilité telles qu'elles sont définies à la section 2 du chapitre 4 de la partie 1 du *Manuel de navigabilité technique* (MNT) et dans les annexes connexes.
- 2.2. Le présent avis de l'ANT a été produit afin d'aider les organismes à obtenir une AdA appropriée en leur fournissant un guide sur les exigences et les méthodes permettant de montrer qu'on y répond.

## 3. Renseignements connexes

- 3.1. Définitions
  - a. Gestionnaire de la navigabilité. Une personne dans un organisme accrédité par l'ANT qui remplit le rôle de gestionnaire de la navigabilité et qui est responsable de toutes les activités liées à la navigabilité exercées dans cet organisme. Cette personne est toujours autorisée directement par le personnel de l'ANT et elle représente le lien essentiel entre l'ANT et l'organisme.
- 3.2. Références réglementaires :
  - a. *Manuel de navigabilité technique* (MNT), partie 1, chapitre 4, section 2 – Attribution de l'autorité de navigabilité technique.

## 4. Analyse

### 4.1 Sélection du gestionnaire de la navigabilité

- 4.1.1. Le rôle de gestionnaire de la navigabilité ne doit pas être rattaché à un poste précis dans l'organisme; il doit plutôt être exercé par une personne compétente, compte tenu de la portée et de l'étendue de l'autorité de navigabilité technique attribuée à l'organisme. Par exemple, il n'est pas nécessaire que l'ingénieur de conception principal (ICP) soit le chef des services techniques ou le dirigeant de l'entreprise. Ce rôle pourrait être confié à l'adjoint au chef des

services techniques, pourvu que le chef de l'entreprise s'engage à ce que l'ICP désigné ait les pouvoirs nécessaires pour contrôler les activités liées à la navigabilité dans l'organisme.

- 4.1.2. Le gestionnaire de la navigabilité devrait occuper un poste qui lui permet de participer activement aux activités de navigabilité technique exercées par l'organisme. Par exemple, un directeur des services techniques ou un directeur d'entreprise n'aura pas nécessairement le temps de participer à l'élaboration des processus.
- 4.1.3. Lorsqu'on choisit un gestionnaire de la navigabilité, il importe de veiller à ce que ses connaissances, ses compétences et son expérience satisfassent aux exigences énoncées dans les normes applicables du MNT. Si ce n'est pas le cas, une demande de dérogation doit accompagner la présentation de la candidature. Le présent avis comprend cinq annexes dans lesquelles figurent les différents critères d'admissibilité pour l'attribution de l'autorité dans les organismes suivants, tels qu'ils sont présentés dans le chapitre 4 de la partie 1 du MNT :
  - a. Annexe A – Ingénieur de conception principal (ICP) au sein d'un organisme technique acceptable (OTA);
  - b. Annexe B – Gestionnaire de construction principal (GConstP) au sein d'un organisme de construction acceptable (OConstA);
  - c. Annexe C – Gestionnaire supérieur de maintenance (GSM) au sein d'un organisme de maintenance acceptable (OMA);
  - d. Annexe D – Gestionnaire du soutien au matériel principal (GSMP) au sein d'un organisme de soutien du matériel acceptable (OSMA);
  - e. Annexe E – Ingénieur de conception principal (ICP) dans un organisme de conception acceptable (OConcA).
- 4.1.4. Dans le cas où les activités liées à la navigabilité sont effectuées dans différents emplacements, une seule personne (un poste) au sein de l'organisme sera autorisée à exercer les fonctions de gestionnaire de la navigabilité. Les titres de poste, les tâches, les responsabilités, les autorités et les critères d'admissibilité définis de la ou des personnes auxquelles on a attribué les responsabilités de gestion pour chaque emplacement doivent être stipulés dans le manuel des procédés de navigabilité (MPN). Ces personnes sont autorisées et relèvent du gestionnaire de la navigabilité, plutôt que de l'ANT.
- 4.1.5. Dans certains cas, il peut être logique pour une entreprise de nommer plusieurs gestionnaires de la navigabilité dans la même catégorie. Par exemple, si une entreprise est responsable de la gestion de deux flottes qui n'ont aucun lien en vertu de deux contrats distincts, la charge de travail pourrait être répartie entre deux ICP ou deux GSM. L'ANT indiquera pendant l'accréditation s'il est logique de créer deux rôles de gestion de la navigabilité dans la même catégorie.

## 4.2 Dossier de candidature

- 4.2.1. Afin d'entamer la procédure d'attribution de l'autorité (AdA), le dirigeant principal de l'entreprise ou un cadre supérieur de l'entreprise doit proposer officiellement la candidature d'un gestionnaire de la navigabilité et présenter le dossier de candidature au personnel de l'ANT (DNAST 4), en faisant parvenir une copie pour information au gestionnaire de système d'armes (GSA) responsable au ministère de la Défense nationale (MDN). Le dossier de candidature doit inclure :
  - a. une lettre de présentation de candidature adressée au personnel de l'ANT (DNAST 4), signée par le dirigeant principal de l'entreprise et le gestionnaire de la navigabilité proposé (s'il y a lieu);
  - b. un curriculum vitae du gestionnaire de la navigabilité proposé;
  - c. un exemplaire rempli du tableau d'admissibilité approprié qui se trouve dans le présent avis;

- d. les demandes de dérogation aux critères d'admissibilité, le cas échéant;
- e. dans le cas des ICP qui effectuent des constats de conformité, un tableau de l'étendue des pouvoirs énumérant les éléments de certification compris (si ce n'est pas déjà inclus dans le MPT);
- f. tout autre renseignement requis par le personnel de l'ANT.

#### **4.3. Diligence raisonnable du personnel de la réglementation**

- 4.3.1. Une fois la personne proposée, il doit y avoir de nombreux contacts entre cette personne et le personnel de l'ANT (DNAST 4) afin de confirmer qu'elle respecte les critères d'admissibilité et qu'elle possède une connaissance suffisante des politiques et procédures de l'entreprise. Le personnel de la DNST étudiera le dossier de candidature et organisera une entrevue au nom de l'ANT.
- 4.3.2. L'entrevue, qui constitue habituellement la dernière étape avant l'attribution de l'autorité par l'ANT, est dirigée et coordonnée par le personnel de la DNST 4. Chaque annexe du présent avis contient une liste non exhaustive de questions d'entrevue typiques. De plus, le candidat peut être appelé pendant l'entrevue à répondre à des questions bien circonscrites ou à décrire des plans de navigabilité provisoires, dont les processus sont vagues, ou des processus en cours d'élaboration. Selon la complexité et l'ampleur de l'organisme, l'entrevue dure habituellement de deux à trois heures.

#### **4.4. Acceptation de l'attribution de l'autorité**

- 4.4.1. La personne responsable des activités liées à la navigabilité aérienne doit officiellement accepter et reconnaître l'attribution de l'autorité associée à son rôle de gestionnaire de la navigabilité. L'un des moyens suivants peut être utilisé pour prouver que la personne accepte l'autorité :
  - a. Une déclaration d'acceptation est ajoutée dans le MPN, signée par le gestionnaire de la navigabilité. Cette déclaration ne remplace pas l'engagement officiel de la haute direction de l'entreprise prévu à la norme 1.4.2.S1.3.a.(8) du MNT. Cette modification du MPN doit être apportée dans les 30 jours suivant la réception de la lettre d'AdA et cet ajout ne requiert pas l'approbation de l'ANT;
  - b. Une lettre d'acceptation signée et envoyée par la poste à l'ANT (DNAST 4) dans les 30 jours suivant la réception de la lettre d'AdA.

#### **4.5. Gestionnaire de la navigabilité par intérim**

- 4.5.1. Il est impératif que le gestionnaire de la navigabilité s'assure qu'en tout temps, une personne au sein de l'organisme est capable d'exercer ses responsabilités à sa place. Le gestionnaire de la navigabilité doit, par lettre, par télécopieur ou par courriel, autoriser officiellement ce délégué à exercer ses responsabilités et préciser toute restriction ou limite à cette autorité qu'il juge nécessaire. Le gestionnaire de la navigabilité par intérim ne peut pas autoriser le personnel de l'organisme à exercer des fonctions ou des tâches de navigabilité sans le consentement explicite de l'ANT.
- 4.5.2. Dans des circonstances où le gestionnaire de la navigabilité quitte de façon définitive ou prolongée l'organisme, l'ANT doit être informée le plus tôt possible de toutes dispositions prises pour que ses responsabilités soient attribuées à une personne compétente. Le gestionnaire de la navigabilité peut attribuer l'autorité temporairement à un remplaçant compétent. L'autorité limitée dont dispose le gestionnaire de la navigabilité par intérim ne devrait pas lui être accordée pendant plus de six mois. La période intérimaire est normalement beaucoup plus courte que six mois, puisque l'ANT s'attend à ce que les organisations soient dotées d'un plan de relève dans le cas d'un départ permanent d'un gestionnaire de la navigabilité. Les périodes prolongées d'autorité limitée sont prévues pour la gestion de départs imprévus au sein d'un organisme. Il est attendu à ce que l'organisme nomme un remplaçant au gestionnaire de la navigabilité avant la fin de cette période, conformément au présent avis.

**ANNEXE A**  
**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER 2024**

**Grille de qualification pour un candidat au poste d'ICP dans un OTA**

1. Le tableau des critères d'admissibilité suivant permet à l'ingénieur de conception principal (ICP) d'un organisme technique acceptable (OTA) de fournir la preuve qu'il satisfait aux exigences minimales du *Manuel de navigabilité technique* (MNT).

<b>Nom :</b>	<b>Date :</b>
<b>Organisation :</b>	

<b>Critères d'admissibilité</b>		<b>Justification</b> (Ne pas simplement renvoyer au CV, mais donner des exemples)	<b>Acceptabilité</b> (à l'usage du personnel du DNAST uniquement)
<b>Connaissances :</b>			
1.	Être diplômé dans une spécialité d'ingénierie pertinente d'une université reconnue par l'ANT ou, selon l'ANT, posséder des connaissances équivalentes acquises par d'autres modes de formation ou d'enseignement.		
2.	Selon l'ANT, posséder une connaissance approfondie du manuel des procédés de navigabilité (MPN) de l'organisme ainsi que des procédures de base et des instructions de travail applicables.		
3.	Posséder une connaissance approfondie, acquise grâce à une formation structurée ou à une expérience de travail, des règles et des normes de navigabilité technique du MDN :		
a.	par la réussite d'un cours d'ICP du MDN ou grâce à une expérience équivalente pertinente		
b.	portant sur les chapitres du MNT traitant de la certification des modifications de conception, de l'autorisation de navigabilité technique, de l'examen de la définition de type, de la gestion des risques, du programme de maintenance approuvé et de la surveillance de la navigabilité.		
4.	Selon l'ANT, posséder une connaissance approfondie, acquise grâce à une formation structurée ou à une expérience de travail, des produits aéronautiques visés.		

**ANNEXE A**  
**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER 2024**

<b>Critères d'admissibilité</b>		<b>Justification</b> (Ne pas simplement renvoyer au CV, mais donner des exemples)	<b>Acceptabilité</b> (à l'usage du personnel du DNAST uniquement)
5.	Bien comprendre le document consacré à l'énoncé sur l'utilisation envisagée (EUE) ou les exigences opérationnelles applicables et l'environnement des produits aéronautiques visés.		
6.	L'ICP qui est aussi détenteur du certificat de type (DCT) doit avoir une excellente compréhension de toutes les responsabilités qui sont associées à ce rôle, notamment du processus du Conseil d'examen de la navigabilité (CEN) du MDN.		
7.	Faire preuve d'une excellente compréhension des sujets qui suivent, à la satisfaction de l'ANT :  <b>NOTE :</b> <i>Ces sujets peuvent aussi être abordés dans une entrevue officielle.</i>		
a.	la portée et l'étendue de l'autorité de navigabilité technique attribuée par l'ANT à l'OTA et aux autres organismes qui participent à la conception et au soutien technique des définitions de type approuvées;		
b.	les responsabilités liées à la navigabilité de l'OTA pour le travail accompli autant par l'organisme lui-même que par les organismes extérieurs en vertu d'accords de soutien;		
c.	les responsabilités liées au rôle de gestion de la navigabilité de l'ICP;		
d.	les responsabilités des personnes de l'OTA qui ont reçu l'autorité pour exécuter des fonctions de navigabilité technique au nom de l'ANT;		
e.	le manuel des procédés techniques (MPT) de l'OTA, y compris les procédures connexes;		
f.	l'interdépendance et les interfaces entre le programme de navigabilité technique et les exigences du système de gestion de la qualité.		
<b>Habiletés :</b>			
Selon la portée et l'étendue de l'autorité de navigabilité technique de l'organisme, détenir les habiletés nécessaires dans ce qui suit et pouvoir en faire la preuve ou pouvoir fournir des exemples actuels ou passés en ce qui concerne la capacité à :			
1.	Interpréter correctement les normes de		

**ANNEXE A**  
**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER 2024**

<b>Critères d'admissibilité</b>		<b>Justification</b> (Ne pas simplement renvoyer au CV, mais donner des exemples)	<b>Acceptabilité</b> (à l'usage du personnel du DNAST uniquement)
	navigabilité.		
2.	Appliquer correctement les procédés de navigabilité.		
3.	Élaborer des procédés d'inclusion dans le MPT qui respectent les règles et les normes de navigabilité applicables.		
4.	Évaluer si les procédures de l'OTA respectent le MPT approuvé par l'ANT.		
5.	Préparer des évaluations des risques.		
6.	Évaluer la catégorie attribuée durant l'élaboration d'une modification de conception à une définition de type approuvée pour un produit aéronautique.		
7.	Préparer des plans d'autorisation de navigabilité technique (Aut NT).		
8.	Approuver des dérogations au programme de maintenance approuvé.		
9.	Guider le personnel de l'organisme pour l'utilisation des études indépendantes sur la navigabilité.		
10.	Appliquer les principes de gestion pour :		
a.	s'assurer que les activités liées à la navigabilité sont menées conformément au MPT approuvé par l'ANT et aux procédures approuvées de l'OTA;		
b.	s'assurer que les autorisations pour le personnel qui exécute les tâches de navigabilité et les fonctions de navigabilité technique sont accordées conformément au MPT approuvé par l'ANT et aux procédures approuvées de l'OTA;		
c.	surveiller les compétences des personnes détentrices d'une autorité de navigabilité technique et celles de l'organisme dans son ensemble;		
d.	superviser le perfectionnement et l'évolution des candidats aux postes d'ingénieur de conception;		
e.	évaluer les aptitudes du personnel en vue de l'attribution de l'autorité de navigabilité technique;		

**ANNEXE A**  
**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER 2024**

<b>Critères d'admissibilité</b>		<b>Justification</b> (Ne pas simplement renvoyer au CV, mais donner des exemples)	<b>Acceptabilité</b> (à l'usage du personnel du DNAST uniquement)
f.	s'assurer que les compétences techniques adéquates servent à la prise de décisions techniques qui pourraient avoir une incidence sur la navigabilité dans une définition de type approuvée d'un produit aéronautique;		
g.	s'assurer que des mesures appropriées sont prises pour corriger toute pratique ou procédure qui peut compromettre la navigabilité d'un produit aéronautique ou que le problème est porté à l'attention de l'ANT.		
11.	Publier des instructions de navigabilité en cas de non-respect des règles et des normes de navigabilité ou de non-conformité à la définition de type approuvée.		
12.	Communiquer avec les organismes externes afin de :		
a.	s'assurer que les contrats ou ententes de niveau de service sont élaborés et conservés comme il se doit pour permettre à l'OTA de fournir la conception et le soutien technique selon la portée et l'étendue requises;		
b.	s'assurer que la relation avec le DCT permet de définir clairement les responsabilités et les rôles du DCT et de l'OTA pour la prestation des services de soutien technique;		
c.	s'assurer que le travail effectué par une agence externe qui n'a pas été accréditée ou reconnue par l'ANT en tant qu'organisme acceptable est effectué conformément aux procédures approuvées de l'OTA.		
<b>Expérience :</b>			
1.	L'ICP doit détenir au moins six ans d'expérience pertinente, avec responsabilités croissantes, dans le domaine du génie aéronautique.		
2.	L'ICP qui est aussi détenteur du certificat de type (DCT) doit détenir une expérience pertinente en génie aéronautique et en maintenance pour le type d'aéronef dont l'OTA assure le soutien.		

**ANNEXE A**  
**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER 2024**

2. Questions d'entrevue pour un candidat ICP dans un OTA
  - 2.1. Pendant l'entrevue, le candidat est censé établir un lien entre les sujets traités et son organisme. On s'attend à ce qu'il montre sa compréhension des exigences de la politique et des principales procédures de génie appliquées dans son organisme. Le candidat peut avoir accès en entrevue à toutes les politiques, procédures ou instructions de travail qui sont nécessaires, selon lui, pour faciliter la discussion. Voici une liste des sujets qui sont habituellement abordés pendant l'entrevue avec un candidat ICP d'un organisme technique acceptable.
    - a. A une compréhension générale du programme de navigabilité. Par exemple : la structure hiérarchique, du ministre à l'ICP, les trois niveaux d'attribution de l'autorité, les principes du programme de navigabilité (les 4 A).
    - b. Peut expliquer les responsabilités de l'ICP, des ingénieurs de conception (IC) et des membres du personnel appelés à fournir des services de soutien technique (à l'intérieur et à l'extérieur de l'organisme).
    - c. Peut décrire les exigences techniques préalables auxquelles doivent satisfaire les IC et le personnel du soutien technique.
    - d. Peut expliquer chaque fonction de navigabilité attribuée à l'OTA (p. ex., approbation de navigabilité, autorisation de navigabilité technique, délivrance des permis de vol) et la signification de la signature.
    - e. Peut expliquer comment la matrice de soutien technique de l'organisme est reliée à l'OTA.
    - f. Peut décrire la portée et l'étendue de l'autorité attribuée à l'OTA ainsi que les limites qui s'y rattachent.
    - g. Peut décrire le soutien technique fourni par l'OTA au MDN (c.-à-d. au gestionnaire de système d'armes [GSA]).
    - h. Peut décrire les processus de l'organisme et la participation de l'OTA à la gestion du dossier de définition du type d'aéronef, notamment la gestion de la configuration.
    - i. Peut décrire les processus de l'organisme et la participation de l'OTA à la surveillance des données sur le service en ce qui a trait à la navigabilité (bulletins de service, consignes de navigabilité, etc.) pour les aéronefs et les produits aéronautiques installés.
    - j. Peut décrire la participation de l'OTA à la gestion du programme de maintenance et aux processus de modification.
    - k. Peut décrire les processus et les activités qui supposent une approbation obligatoire de l'ANT.
    - l. Peut décrire la participation de l'OTA à la délivrance des permis de vol afin d'appuyer le GSA.
    - m. Peut expliquer le programme de vérification de la résistance structurelle des aéronefs de son organisme (s'il y a lieu).
    - n. Peut expliquer la procédure d'approbation des modifications de conception et des réparations non standard qui est appliquée dans l'OTA.
    - o. Peut décrire le système de contrôle de la qualité et expliquer comment il s'applique aux activités de l'OTA.

**ANNEXE A**

**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER 2024**

- p. Peut expliquer le mécanisme adopté dans son organisme pour conclure des accords de soutien et les restrictions qui s'y rattachent.
  - q. Peut décrire la procédure d'examen des définitions de type et les sources de données approuvées.
  - r. Peut discuter des résultats des dernières vérifications effectuées dans l'OTA ou dans l'organisme de maintenance accrédité (OMA) auquel il est associé.
- 2.2 L'entrevue servira également à examiner les problèmes connus qui touchent l'organisme du candidat et à discuter des progrès réalisés ainsi que des activités prévues.

**ANNEXE B**  
**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER 2024**

**Grille de qualification pour un candidat au poste de GConstP**

1. Le tableau des critères d'admissibilité suivant permet au candidat au poste de gestionnaire de construction principal (GConstP) au sein d'un organisme de construction acceptable (OConstA) de fournir la preuve qu'il satisfait aux exigences minimales du *Manuel de navigabilité technique* (MNT).

<b>Nom :</b>	<b>Date :</b>
<b>Organisme :</b>	

<b>Critères d'admissibilité</b>	<b>Justification</b> (Ne pas simplement renvoyer au CV, mais donner des exemples)	<b>Acceptabilité</b> (à l'usage de la DNAST uniquement)
<b>Connaissances :</b>		
1. Être diplômé dans un domaine de génie d'une université reconnue par l'ANT ou détenir un diplôme en technologie aérospatiale reconnu par l'ANT ou encore, selon l'ANT, détenir des connaissances et une expérience équivalentes.		
2. Posséder une connaissance approfondie, acquise grâce à une formation structurée ou à une expérience de travail, des règles et des normes de navigabilité technique :		
a. par la réussite du cours de familiarisation en matière de navigabilité du MDN, ou grâce à une expérience équivalente pertinente;		
b. portant sur les chapitres du MNT traitant des normes des produits aéronautiques.		
3. Selon l'ANT, posséder une connaissance approfondie, acquise grâce à une formation structurée ou à une expérience de travail, des produits aéronautiques visés.		
4. Bien comprendre les responsabilités liées à la navigabilité de l'organisme de construction accrédité (OConstA) pour le travail accompli autant par l'organisme lui-même que par les organismes extérieurs en vertu d'accords de soutien.		
5. Faire preuve d'une excellente compréhension des sujets qui suivent, à la satisfaction de l'ANT :	<b>NOTE :</b> <i>Ces sujets peuvent aussi être abordés dans une entrevue officielle.</i>	
a. la portée et l'étendue de l'autorité de navigabilité technique attribuée par l'ANT à l'OConstA;		

**ANNEXE B**  
**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER 2024**

<b>Critères d'admissibilité</b>		<b>Justification</b> (Ne pas simplement renvoyer au CV, mais donner des exemples)	<b>Acceptabilité</b> (à l'usage de la DNAST uniquement)
b.	les responsabilités liées à la navigabilité de l'organisme de construction accrédité (OConstA) pour le travail accompli autant par l'organisme lui-même que par les organismes extérieurs en vertu d'accords de soutien;		
c.	les responsabilités liées au rôle de GConstP;		
d.	les responsabilités des personnes qui ont reçu l'autorité pour exécuter des fonctions de navigabilité technique au nom de l'ANT;		
e.	le manuel des procédés de construction (MPConst) de l'OConstA, y compris les procédures connexes approuvées;		
f.	l'interdépendance et les interfaces entre le programme de navigabilité technique et les exigences du système de gestion de la qualité.		
<b>Habiletés :</b>			
Selon la portée et l'étendue de l'autorité de navigabilité technique de l'organisme, détenir les habiletés nécessaires dans ce qui suit et pouvoir en faire la preuve ou pouvoir fournir des exemples actuels ou passés en ce qui concerne la capacité à :			
1.	Interpréter correctement les normes de navigabilité.		
2.	Appliquer correctement les procédés de navigabilité.		
3.	Élaborer des procédés dans le MPConst qui respectent les règles et les normes de navigabilité applicables.		
4.	Évaluer si les procédures de l'OConstA respectent le MPConst approuvé par l'ANT.		
5.	Analyser les spécifications préparées pour l'élaboration, l'essai ou le soutien technique d'un produit aéronautique approuvé afin d'assurer le respect des règles et des normes de navigabilité applicables.		
6.	Appliquer les principes de gestion pour :		
a.	s'assurer que les activités liées à la navigabilité sont menées conformément au MPConst approuvé par l'ANT et aux procédures approuvées de l'OConstA;		
b.	s'assurer que les autorisations pour le personnel qui exécute les tâches de navigabilité et les fonctions de navigabilité technique sont accordées conformément au MPConst approuvé par l'ANT et aux		

**ANNEXE B**  
**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER 2024**

<b>Critères d'admissibilité</b>		<b>Justification</b> (Ne pas simplement renvoyer au CV, mais donner des exemples)	<b>Acceptabilité</b> (à l'usage de la DNAST uniquement)
	procédures approuvées de l'OConstA;		
c.	surveiller les compétences des personnes détentrices d'une autorité de navigabilité technique et celles de l'organisme dans son ensemble;		
d.	superviser le perfectionnement et l'évolution des détenteurs éventuels de l'autorité pour la conformité de produit;		
e.	évaluer les aptitudes du personnel en vue de l'attribution de l'autorité de navigabilité technique;		
f.	s'assurer que les compétences techniques adéquates servent à la prise de décisions techniques qui pourraient avoir une incidence sur la navigabilité dans une définition de type approuvée d'un produit aéronautique;		
g.	s'assurer que des mesures appropriées sont prises pour corriger toute pratique ou procédure qui peut compromettre la navigabilité d'un produit aéronautique ou que le problème est porté à l'attention de l'ANT.		
7.	Publier des instructions de navigabilité en cas de non-respect des règles et des normes de navigabilité.		
8.	Communiquer avec les organismes externes afin de :		
a.	s'assurer que les contrats ou ententes de niveau de service sont élaborés et conservés comme il se doit afin de permettre à l'OConstA de fournir le service de soutien et de gestion technique pour le produit aéronautique;		
b.	s'assurer que le travail effectué par une agence externe qui n'a pas été accréditée ou reconnue par l'ANT en tant qu'organisme acceptable est effectué conformément aux procédures approuvées de l'OConstA.		
<b>Expérience :</b>			
1.	Le GConstP doit détenir au moins trois ans d'expérience dans le domaine de la gestion d'activités techniques de complexité semblable à celles de l'organisme.		

**ANNEXE B**  
**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER 2024**

2. Questions d'entrevue pour un candidat GConstP dans un OConstA
  - 2.1. Pendant l'entrevue, le candidat est censé établir un lien entre les sujets traités et son organisme. On s'attend à ce qu'il montre sa compréhension des exigences des politiques et des principales procédures en matière de soutien matériel appliquées dans son organisme. Le candidat peut avoir accès en entrevue à toutes les politiques, procédures ou instructions de travail qui sont nécessaires, selon lui, pour faciliter la discussion. Voici une liste des sujets qui sont habituellement abordés pendant l'entrevue avec un candidat GConstP d'un organisme de construction acceptable.
    - a. A une compréhension générale du programme de navigabilité. Par exemple : la structure hiérarchique, du ministre au GConstP, les trois niveaux d'attribution de l'autorité, les principes du programme de navigabilité (les 4 A).
    - b. Peut expliquer le processus de modification du manuel des procédés de construction (MPConst).
    - c. Peut expliquer les responsabilités du GConstP et des personnes participant au processus de fabrication.
    - d. Peut décrire les exigences techniques préalables auxquelles doivent satisfaire ces personnes.
    - e. Peut décrire le mécanisme d'autorisation et dire qui a le pouvoir d'autoriser des modifications à ce mécanisme. Il peut aussi expliquer comment les autorisations sont accordées, consignées et suivies.
    - f. Peut expliquer comment l'organisme donne accès aux dessins et aux spécifications de fabrication approuvés et assure la gestion de ceux-ci.
    - g. Peut expliquer comment l'organisme utilise les données techniques approuvées dans son processus d'élaboration et d'approbation des procédés de fabrication.
    - h. Peut décrire les politiques de l'organisme relatives à l'identification des pièces fabriquées (c.-à-d., étiquette/marque indiquant le numéro de la pièce).
    - i. Peut décrire le mécanisme de contrôle de la qualité et d'assurance de l'organisme, y compris le traitement des pièces non conformes.
    - j. Peut décrire les procédés associés à la fabrication des pièces approuvées.
    - k. Peut décrire la procédure de diffusion des documents sur les pièces fabriquées.
    - l. Peut décrire la procédure d'approbation et de gestion du fournisseur et du sous-traitant.
    - m. Peut décrire la procédure d'inspection, d'entreposage et de manutention des matières premières et des fournitures.
    - n. Peut décrire les outils de gestion et les procédures d'étalonnage.
  - 2.2. L'entrevue servira également à examiner les problèmes connus qui touchent l'organisme du candidat et à discuter des progrès réalisés ainsi que des activités prévues.

**ANNEXE C**  
**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER 2024**

**Grille de qualification d'un candidat GSM dans un OMA**

1. Le tableau des critères d'admissibilité suivant permet au candidat au poste de gestionnaire supérieur de maintenance (GSM) dans un organisme de maintenance accrédité (OMA) de fournir la preuve qu'il satisfait aux exigences minimales du *Manuel de navigabilité technique* (MNT).

<b>Nom :</b>	<b>Date :</b>
<b>Organisme :</b>	

<b>Critères d'admissibilité</b>		<b>Justification</b> (Ne pas simplement renvoyer au CV, mais donner des exemples)	<b>Acceptabilité</b> (à l'usage de la DNAST uniquement)
<b>Connaissances :</b>			
1.	Être diplômé dans un domaine de génie d'une université reconnue par l'ANT ou détenir un diplôme en technologie aérospatiale reconnu par l'ANT ou encore, selon l'ANT, détenir des connaissances et une expérience équivalentes.		
2.	Posséder une connaissance approfondie, acquise grâce à une formation structurée ou à une expérience de travail, des règles et des normes de navigabilité technique, et au besoin, comprendre les exigences opérationnelles en vigueur et l'environnement :		
a.	par la réussite du cours de familiarisation en matière de navigabilité du MDN, ou grâce à une expérience équivalente pertinente;		
b.	portant sur les chapitres du MNT traitant de l'exécution et du contrôle de la maintenance de produits aéronautiques.		
3.	Selon l'ANT, posséder une connaissance approfondie, acquise grâce à une formation structurée ou à une expérience de travail, des produits aéronautiques dont l'OMA fait la maintenance, y compris leurs limites quant à la navigabilité.		
4.	Démontrer une connaissance de base du processus du Conseil d'examen de la navigabilité (CEN).		
5.	Faire preuve d'une excellente compréhension des sujets qui suivent, à la satisfaction de l'ANT :  <b>NOTE :</b> <i>Ces sujets peuvent aussi être abordés dans une entrevue officielle.</i>		
a.	la portée et l'étendue de l'autorité de navigabilité technique attribuée par l'ANT à l'OMA;		

**ANNEXE C**  
**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER 2024**

<b>Critères d'admissibilité</b>		<b>Justification</b> (Ne pas simplement renvoyer au CV, mais donner des exemples)	<b>Acceptabilité</b> (à l'usage de la DNAST uniquement)
b.	les responsabilités liées à la navigabilité de l'OMA pour le travail accompli autant par l'organisme lui-même que par les organismes extérieurs en vertu d'accords de maintenance;		
c.	les responsabilités liées au rôle de GSM;		
d.	les responsabilités de la personne responsable de l'attribution de l'autorité (PRAA);		
e.	les responsabilités des personnes qui ont reçu l'autorité pour exécuter des fonctions de navigabilité technique au nom de l'ANT;		
f.	le manuel des procédés de maintenance (MPM) de l'OMA, y compris les procédures connexes;		
g.	l'interdépendance et les interfaces entre le programme de navigabilité technique et les exigences du système de gestion de la qualité.		
<b>Habiletés :</b>			
Selon la portée et l'étendue de l'autorité de navigabilité technique de l'organisme, détenir les habiletés nécessaires dans ce qui suit et pouvoir en faire la preuve ou pouvoir fournir des exemples actuels ou passés en ce qui concerne la capacité à :			
1.	Interpréter correctement les normes de navigabilité.		
2.	Appliquer correctement les procédés de navigabilité.		
3.	Élaborer des procédés d'inclusion dans le MPM qui respectent les règles et les normes de navigabilité applicables.		
4.	Évaluer si les procédures de l'OMA respectent le MPM approuvé par l'ANT.		
5.	Appliquer les principes de gestion pour :		
a.	s'assurer que les activités liées à la navigabilité sont menées conformément au MPM approuvé par l'ANT et aux procédures approuvées de l'OMA;		
b.	s'assurer que les autorisations pour le personnel qui exécute les tâches de navigabilité et les fonctions de navigabilité technique sont accordées conformément au MPM approuvé par l'ANT et aux procédures approuvées de l'OMA;		

**ANNEXE C**  
**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER 2024**

<b>Critères d'admissibilité</b>		<b>Justification</b> (Ne pas simplement renvoyer au CV, mais donner des exemples)	<b>Acceptabilité</b> (à l'usage de la DNAST uniquement)
c.	surveiller les compétences des personnes détentrices d'une autorité de navigabilité technique et celles de l'organisme dans son ensemble;		
d.	superviser le perfectionnement et l'évolution des détenteurs éventuels de l'autorité de remise en service d'un aéronef (ARSA) et de l'autorité de certification technique (MRA);		
e.	évaluer les aptitudes du personnel en vue de l'attribution de l'autorité de navigabilité technique;		
f.	s'assurer que les compétences adéquates servent à la prise de décisions liées à la maintenance qui pourraient avoir une incidence sur la navigabilité d'un produit aéronautique;		
g.	s'assurer que des mesures appropriées sont prises pour corriger toute pratique ou procédure qui peut compromettre la navigabilité d'un produit aéronautique ou que le problème est porté à l'attention de l'ANT.		
6.	Publier des instructions de navigabilité en cas de non-respect des règles et des normes de navigabilité ou de non-conformité à la définition de type approuvée.		
7.	Communiquer avec les organismes externes afin de :		
a.	veiller à ce que les contrats ou ententes de niveau de service soient élaborés et conservés comme il se doit pour permettre à l'OMA d'assurer la maintenance et la gestion technique selon la portée et l'étendue requises;		
b.	s'assurer que le travail effectué par une agence externe qui n'a pas été accréditée ou reconnue par l'ANT en tant qu'organisme acceptable est effectué conformément aux procédures approuvées de l'OMA.		
<b>Expérience :</b>			
1.	Le GSM doit détenir au moins six ans d'expérience pertinente, avec responsabilités croissantes, dans le domaine du génie aéronautique et de la maintenance, dont deux ans dans la maintenance de produits aéronautiques.		

**ANNEXE C**  
**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER 2024**

2. Questions d'entrevue pour un candidat GSM dans un OMA
  - 2.1. Pendant l'entrevue, le candidat est censé établir un lien entre les sujets traités et son organisme. On s'attend à ce qu'il montre sa compréhension des exigences des politiques et des principales procédures de maintenance appliquées dans son organisme. Le candidat peut avoir accès en entrevue à toutes les politiques, procédures ou instructions de travail qui sont nécessaires, selon lui, pour faciliter la discussion. Voici une liste des sujets qui sont habituellement abordés pendant l'entrevue avec un candidat GSM d'un organisme de maintenance acceptable.
    - a. A une compréhension générale du programme de navigabilité. Par exemple : la structure hiérarchique, du ministre au GSM, les trois niveaux d'attribution de l'autorité, les principes du programme de navigabilité (les 4 A).
    - b. Peut expliquer le processus de modification du MPM.
    - c. Peut expliquer les responsabilités du GSM, de la PRAA, de l'ARSA, de l'autorité de certification d'aéronefs (ACA), de l'autorité de certification d'atelier (SCA) et des personnes chargées de l'exécution de la maintenance.
    - d. Peut décrire les exigences techniques préalables imposées à la PRAA, à l'ARSA, aux SCA et aux personnes chargées de l'exécution de la maintenance.
    - e. Peut décrire le mécanisme d'autorisation et dire qui a le pouvoir d'autoriser des modifications à ce mécanisme. Il peut aussi expliquer comment les autorisations sont accordées, consignées et suivies.
    - f. Peut décrire le système de contrôle de la navigabilité.
    - g. Peut expliquer comment l'organisme documente la maintenance des aéronefs et comment elle met à jour les dossiers d'entretien courant des aéronefs, les livrets des aéronefs et les fiches de composants.
    - h. Peut nommer les exigences techniques préalables pour les vérifications indépendantes.
    - i. Connaît les définitions d'entretien courant et de travaux élémentaires. Sait comment s'effectue le contrôle de l'entretien courant et des travaux élémentaires.
    - j. Peut expliquer comment reporter la maintenance. Sait comment les restrictions opérationnelles sont imposées.
    - k. Peut expliquer la procédure de remise en service des aéronefs.
    - l. Peut décrire la documentation acceptable minimale utilisée dans son organisme pour assurer un niveau de contrôle et de traçabilité acceptable des pièces.
    - m. Peut décrire le système de gestion de la qualité de l'organisme et les principaux processus de gestion.
  - 2.2. L'entrevue servira également à examiner les problèmes connus qui touchent l'organisme du candidat et à discuter des progrès réalisés ainsi que des activités prévues.

**ANNEXE D**  
**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER 2024**

**Grille de qualification d'un candidat GSMP**

1. Le tableau des critères d'admissibilité suivant permet au candidat gestionnaire du soutien u matériel principal (GSMP) dans un organisme de soutien du matériel acceptable (OSMA) de fournir la preuve qu'il satisfait aux exigences minimales du *Manuel de navigabilité technique* (MNT).

<b>Nom :</b>	<b>Date :</b>
<b>Organisation :</b>	

<b>Critères d'admissibilité</b>		<b>Justification</b> (Ne pas simplement renvoyer au CV, mais donner des exemples)	<b>Acceptabilité</b> (à l'usage de la DNAST uniquement)
<b>Connaissances :</b>			
1.	Posséder un diplôme d'un cours de gestion du matériel ou d'aérotechnique acceptable pour l'ANT ou, selon l'ANT, posséder des connaissances et une expérience équivalentes.		
2.	Posséder une connaissance approfondie, acquise grâce à une formation structurée ou à une expérience de travail, des règles et des normes de navigabilité technique, et au besoin, comprendre les exigences opérationnelles en vigueur et l'environnement :		
a.	par la réussite du cours de familiarisation en matière de navigabilité du MDN, ou grâce à une expérience équivalente pertinente;		
b.	portant sur les chapitres du MNT traitant de l'acquisition et du contrôle des pièces de rechange d'aéronef et de l'élimination des pièces d'aéronef.		
3.	Selon l'ANT, posséder une connaissance approfondie, acquise grâce à une formation structurée ou à une expérience de travail, des fournisseurs et des distributeurs accrédités de pièces de rechange d'aéronef.		
4.	Faire preuve d'une excellente compréhension des sujets qui suivent, à la satisfaction de l'ANT :  <b>NOTE :</b> <i>Ces sujets peuvent aussi être abordés dans une entrevue officielle.</i>		
a.	la portée et l'étendue de l'autorité de navigabilité technique attribuée par l'ANT à l'organisme de soutien du matériel acceptable (OSMA);		

**ANNEXE D**  
**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER 2024**

<b>Critères d'admissibilité</b>		<b>Justification</b> (Ne pas simplement renvoyer au CV, mais donner des exemples)	<b>Acceptabilité</b> (à l'usage de la DNAST uniquement)
b.	les responsabilités liées à la navigabilité de l'OSMA pour le travail accompli autant par l'organisme lui-même que par les organismes extérieurs en vertu d'accords conclus avec des fournisseurs de matériel;		
c.	les responsabilités liées au rôle de GSMP;		
d.	les responsabilités du personnel chargé des activités de soutien du matériel;		
e.	le manuel des procédés de soutien du matériel (MPSM) de l'OSMA qui comprend une description du système de contrôle de la navigabilité et des procédures connexes;		
f.	l'interdépendance et les interfaces entre le programme de navigabilité technique et les exigences du système de gestion de la qualité.		
<b>Habiletés :</b>			
Selon la portée et l'étendue de l'autorité de navigabilité technique de l'organisme, détenir les habiletés nécessaires dans ce qui suit et pouvoir en faire la preuve ou pouvoir fournir des exemples actuels ou passés en ce qui concerne la capacité à :			
1.	Interpréter correctement les normes de navigabilité.		
2.	Appliquer correctement les procédés de navigabilité.		
3.	Élaborer des procédés d'inclusion dans le MPSM qui respectent les règles et les normes de navigabilité applicables.		
4.	Évaluer si les procédures de l'OSMA respectent le MPSM approuvé par l'ANT.		
5.	Appliquer les principes de gestion pour :		
a.	s'assurer que les activités liées à la navigabilité sont menées conformément au MPSM approuvé par l'ANT et aux procédures approuvées de l'OSMA;		
b.	s'assurer que les autorisations pour le personnel qui exécute les tâches de navigabilité et les fonctions de navigabilité technique sont accordées conformément au MPSM approuvé par l'ANT et aux procédures approuvées de l'OSMA;		

**ANNEXE D**  
**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER 2024**

<b>Critères d'admissibilité</b>		<b>Justification</b> (Ne pas simplement renvoyer au CV, mais donner des exemples)	<b>Acceptabilité</b> (à l'usage de la DNAST uniquement)
c.	surveiller les compétences des personnes détentrices d'une autorité de navigabilité technique et celles de l'organisme dans son ensemble;		
d.	superviser le perfectionnement et l'évolution du personnel susceptible d'être chargé des activités de soutien du matériel;		
e.	évaluer les aptitudes du personnel en vue de l'attribution de l'autorité de navigabilité technique;		
f.	s'assurer que les compétences adéquates servent à la prise de décisions liées au soutien du matériel qui pourraient avoir une incidence sur la navigabilité d'un produit aéronautique;		
g.	s'assurer que des mesures appropriées sont prises pour corriger toute pratique ou procédure qui peut compromettre la navigabilité d'un produit aéronautique ou que le problème est porté à l'attention de l'ANT.		
6.	Communiquer avec les organismes externes afin de :		
a.	veiller à ce que les contrats ou ententes de niveau de service soient élaborés et conservés comme il se doit pour permettre à l'OSMA d'assurer la gestion du soutien du matériel selon la portée et l'étendue requises;		
b.	s'assurer que le travail effectué par les fournisseurs de pièces respecte les procédures approuvées de l'OSMA ainsi que les procédures de l'organisme sous-traitant.		
<b>Expérience :</b>			
1.	Le GSMP doit posséder au moins trois années d'expérience pertinente, avec responsabilités croissantes, dans le domaine du soutien du matériel, dont une année dans la gestion des pièces de rechange d'aéronef.		

2. Questions d'entrevue pour un candidat GSMP dans un OSMA
- 2.1. Pendant l'entrevue, le candidat est censé établir un lien entre les sujets traités et son organisme. On s'attend à ce qu'il montre sa compréhension des exigences des politiques et des principales procédures liées au soutien du matériel appliquées dans son organisme. Le

**ANNEXE D**  
**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER 2024**

candidat peut avoir accès en entrevue à toutes les politiques, procédures ou instructions de travail qui sont nécessaires, selon lui, pour faciliter la discussion. Voici une liste des sujets qui sont habituellement abordés pendant l'entrevue avec un candidat GSMP d'un organisme de soutien du matériel acceptable (OSMA).

- a. A une compréhension générale du programme de navigabilité. Par exemple : la structure hiérarchique, du ministre au GSMP, les trois niveaux d'attribution de l'autorité, les principes du programme de navigabilité (les 4 A).
  - b. Peut expliquer le processus de modification du MPSM.
  - c. Peut expliquer les responsabilités du GSMP et celles des personnes chargées de l'acquisition, de l'expédition, de la réception, du contrôle des pièces, du contrôle de la documentation, de l'élimination, etc.
  - d. Peut décrire les exigences techniques préalables auxquelles doivent satisfaire ces personnes.
  - e. Peut décrire le mécanisme d'autorisation et dire qui a le pouvoir d'autoriser des modifications à ce mécanisme. Il peut aussi expliquer comment les autorisations sont accordées, consignées et suivies.
  - f. Peut décrire le système de contrôle de la navigabilité, de l'acquisition à l'élimination.
  - g. Peut décrire les mesures de contrôle appliquées à la documentation et aux dossiers connexes.
  - h. Peut décrire le processus de reconnaissance des fournisseurs.
  - i. Peut décrire les procédures de contrôle des articles auxquels est associé un cycle de vie.
  - j. Peut décrire comment les pièces non approuvées sont traitées et certifiées de nouveau s'il y a lieu.
  - k. Peut décrire les programmes de sécurité de l'organisme (concernant notamment les produits pétroliers et les matières dangereuses).
  - l. Peut décrire le système de gestion de la qualité de l'organisme et les principaux processus de gestion.
- 2.2. L'entrevue servira également à examiner les problèmes connus qui touchent l'organisme du candidat et à discuter des progrès réalisés ainsi que des activités prévues.

**ANNEXE E**  
**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER2024**

**Grille de qualification d'un candidat ICP dans un OConcA**

1. Le tableau des critères d'admissibilité suivant permet à l'ingénieur de conception principal (ICP) d'un organisme de conception acceptable de fournir la preuve qu'il satisfait aux exigences minimales du *Manuel de navigabilité technique* (MNT).

<b>Nom :</b>	<b>Date :</b>
<b>Organisation:</b>	

<b>Critères d'admissibilité</b>		<b>Justification</b> (Ne pas simplement renvoyer au CV, mais donner des exemples)	<b>Acceptabilité</b> (à l'usage du DNAST uniquement)
<b>Connaissances :</b>			
1.	Être diplômé dans une spécialité d'ingénierie pertinente d'une université reconnue par l'ANT ou, selon l'ANT, posséder des connaissances équivalentes acquises par d'autres modes de formation ou d'enseignement.		
2.	Selon l'ANT, posséder une connaissance approfondie du manuel des procédés de navigabilité de l'organisme ainsi que des procédures de base et des instructions de travail applicables.		
3.	Posséder une connaissance approfondie, acquise grâce à une formation structurée ou à une expérience de travail, des règles et des normes de navigabilité technique du MDN; avoir réussi un cours de certification d'aéronef reconnu par l'ANT.		
4.	Selon l'ANT, posséder une connaissance approfondie, acquise grâce à une formation structurée ou à une expérience de travail, des produits aéronautiques visés.		
5.	Bien comprendre le document consacré à l'énoncé sur l'utilisation envisagée (EUE) ou les exigences opérationnelles applicables et l'environnement des produits aéronautiques visés.		
6.	Lorsque le rôle principal de l'OConcA est l'essai technique en vol, détenir un diplôme d'une école d'essais en vol reconnue ou, selon l'ANT, posséder des compétences équivalentes acquises par une expérience d'essais techniques en vol.		
7.	Démontrer une connaissance de base du processus du Conseil d'examen de la navigabilité (CEN).		

**ANNEXE E**  
**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER2024**

<b>Critères d'admissibilité</b>		<b>Justification</b> (Ne pas simplement renvoyer au CV, mais donner des exemples)	<b>Acceptabilité</b> (à l'usage du DNAST uniquement)
8. Faire preuve d'une excellente compréhension des sujets qui suivent, à la satisfaction de l'ANT :		<p style="text-align: center;"><b>NOTE :</b></p> <p style="text-align: center;"><i>Ces sujets peuvent aussi être abordés dans une entrevue officielle.</i></p>	
a.	la portée et l'étendue de l'autorité de navigabilité technique attribuée par l'ANT à l'OConcA et aux autres organismes qui participent à la conception et au soutien technique des définitions de type approuvées;		
b.	les responsabilités liées à la navigabilité de l'OConcA pour le travail accompli autant par l'organisme lui-même que par les organismes extérieurs en vertu d'accords de soutien;		
c.	les responsabilités liées au rôle de gestion de la navigabilité de l'ICP;		
d.	les responsabilités des personnes de l'OConcA qui ont reçu l'autorité pour exécuter des fonctions de navigabilité technique au nom de l'ANT;		
e.	le manuel des procédés techniques (MPT) de l'OTA, y compris les procédures connexes;		
f.	l'interdépendance et les interfaces entre le programme de navigabilité technique et les exigences du système de gestion de la qualité.		
<b>Habiletés :</b>			
Selon la portée et l'étendue de l'autorité de navigabilité technique de l'organisme, détenir les habiletés nécessaires dans ce qui suit et pouvoir en faire la preuve ou pouvoir fournir des exemples actuels ou passés en ce qui concerne la capacité à :			
1.	Interpréter correctement les normes de navigabilité.		
2.	Appliquer correctement les procédés de navigabilité.		
3.	Élaborer des procédés d'inclusion dans le MPT qui respectent les règles et les normes de navigabilité applicables.		
4.	Évaluer si les procédures de l'OConcA respectent le MPT approuvé par l'ANT.		
5.	Analyser les spécifications devant servir à l'élaboration, à l'essai et/ou au soutien technique d'une définition de type approuvée pour un produit aéronautique afin de garantir le respect des règles et des		

**ANNEXE E**  
**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER2024**

<b>Critères d'admissibilité</b>		<b>Justification</b> (Ne pas simplement renvoyer au CV, mais donner des exemples)	<b>Acceptabilité</b> (à l'usage du DNAST uniquement)
normes de navigabilité applicables.			
6.	Évaluer la catégorie attribuée durant l'élaboration d'une modification de conception à une définition de type approuvée pour un produit aéronautique.		
7.	Préparer des plans de certification.		
8.	Préparer, examiner ou approuver des programmes de conformité.		
9.	Guider le personnel de l'organisme pour l'utilisation des études indépendantes sur la navigabilité.		
10.	Appliquer les principes de gestion pour :		
a.	s'assurer que les activités liées à la navigabilité sont menées conformément au MPT approuvé par l'ANT et aux procédures approuvées de l'OConcA;		
b.	s'assurer que les autorisations pour le personnel qui exécute les tâches de navigabilité et les fonctions de navigabilité technique sont accordées conformément au MPT approuvé par l'ANT et aux procédures approuvées de l'OConcA;		
c.	surveiller les compétences des personnes détentrices d'une autorité de navigabilité technique et celles de l'organisme dans son ensemble;		
d.	superviser le perfectionnement et l'évolution des candidats aux postes d'ingénieur de conception;		
e.	évaluer les aptitudes du personnel en vue de l'attribution de l'autorité de navigabilité technique;		
f.	s'assurer que les compétences techniques adéquates servent à la prise de décisions techniques qui pourraient avoir une incidence sur la navigabilité dans une définition de type approuvée d'un produit aéronautique;		
g.	s'assurer que des mesures appropriées sont prises pour corriger toute pratique ou procédure qui peut compromettre la navigabilité d'un produit aéronautique ou que le problème est porté à l'attention de l'ANT.		
11.	Publier des instructions de navigabilité en cas de non-respect des règles et des normes de navigabilité ou de non-conformité		

**ANNEXE E**  
**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER2024**

<b>Critères d'admissibilité</b>		<b>Justification</b> (Ne pas simplement renvoyer au CV, mais donner des exemples)	<b>Acceptabilité</b> (à l'usage du DNAST uniquement)
	à la définition de type approuvée.		
12.	Communiquer avec les organismes externes afin de :		
a.	s'assurer que les contrats ou ententes de niveau de service sont élaborés et conservés comme il se doit pour permettre à l'OConcA de fournir la conception et le soutien technique selon la portée et l'étendue requises;		
b.	s'assurer que la relation avec le détenteur du certificat de type (DCT) permet de définir clairement les responsabilités et les rôles du DCT et de l'OConcA pour la prestation des services de soutien technique;		
c.	s'assurer que le travail effectué par une agence externe qui n'a pas été accréditée ou reconnue par l'ANT en tant qu'organisme acceptable est effectué conformément aux procédures approuvées de l'OConcA.		
<b>Expérience :</b>			
1.	L'ICP doit posséder au moins dix (10) années d'expérience pertinente, avec responsabilités croissantes, dans le domaine du génie aérospatial ou des essais en vol.		

2. Questions d'entrevue pour un candidat ICP dans un OConcA
- 2.1. Pendant l'entrevue, le candidat est censé établir un lien entre les sujets traités et son organisme. On s'attend à ce qu'il montre sa compréhension des exigences de la politique et des principales procédures de génie appliquées dans son organisme. Le candidat peut avoir accès en entrevue à toutes les politiques, procédures ou instructions de travail qui sont nécessaires, selon lui, pour faciliter la discussion. Voici une liste des sujets qui sont habituellement abordés pendant l'entrevue avec un candidat ICP d'un organisme de conception acceptable.
- a. A une compréhension générale du programme de navigabilité. Par exemple : la structure hiérarchique, du ministre à l'ICP, les trois niveaux d'attribution de l'autorité, les principes du programme de navigabilité (les 4 A).
  - b. Peut expliquer les responsabilités de l'ICP, des ingénieurs de conception (IC) et des membres du personnel appelés à fournir des services de soutien technique (à l'intérieur et à l'extérieur de l'organisme).
  - c. Peut décrire les exigences techniques préalables auxquelles doivent satisfaire les IC et le personnel du soutien technique.
  - d. Peut expliquer chaque fonction de navigabilité attribuée à l'OConcA (c.-à-d. constats de conformité, approbation de navigabilité, autorisation de navigabilité technique,

**ANNEXE E**  
**AVIS DE L'ANT 2013-04**  
**DATÉ DU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2013**  
**RÉVISÉ LE 22 JANVIER2024**

- délivrance de l'autorité de vol) et la signification de la signature. Peut décrire le champ de compétences de l'ICP (c.-à-d. ses spécialités techniques).
- e. Peut décrire les relations entre l'OConcA et le gestionnaire de système d'armes (GSA) ainsi que le réseau de soutien de l'OConcA, et expliquer comment évaluer les sources de données approuvées au moyen de la procédure d'examen des définitions de type.
  - f. Peut décrire la portée et l'étendue de l'autorité attribuée à l'OConcA ainsi que les limites qui s'y rattachent.
  - g. Peut décrire le soutien technique fourni par l'OConcA au MDN (c.-à-d.au GSA).
  - h. Peut expliquer le soutien qu'offre l'OConcA à l'OTA quant aux procédés du GSA ou à son processus de changement (c.-à-d. les modifications aux publications, les activités de surveillance de la navigabilité, la gestion des risques, l'autorité de vol, etc.)
  - i. Peut expliquer la procédure d'approbation des modifications de conception et des réparations non standard qui est appliquée dans l'OConcA.
  - j. Peut décrire le système de contrôle de la qualité et expliquer comment il s'applique aux activités de l'OConcA.
  - k. Peut expliquer comment conclure des accords de soutien et les restrictions qui s'y rattachent.
  - l. Peut discuter des résultats des dernières vérifications effectuées dans l'OConcA ou dans les organismes auxquels il est associé.
  - m. Peut expliquer les activités de l'OTA déléguées à l'OConcA.
- 2.2. L'entrevue servira également à examiner les problèmes connus qui touchent l'organisme du candidat et à discuter des progrès réalisés ainsi que des activités prévues.