

Avis de l'Autorité de navigabilité technique (Avis de l'ANT)	
Titre	Exigences en matière de navigabilité continue des systèmes d'aéronefs sans équipage (UAS)
Numéro de l'avis de l'ANT	2013-05-v3f
Entrée en vigueur	12 avril 2013 (Révisé le 23 février 2023)
BPR / téléphone	DNAST 4-4
Référence	Partie 3 du MNT
Dossier SGDDI	2182-1027-812-6 VOL 1 GPEA 1309800 (français) GPEA 1304885 (anglais)

1. But

- 1.1 Le présent avis de l'Autorité de navigabilité technique (ANT) donne des explications et des conseils au sujet des normes qui régissent les exigences en matière de navigabilité continue du ministère de la Défense nationale (MDN) relativement au soutien d'un système d'aéronef sans équipage (UAS) pour lequel il faut obtenir une autorisation de navigabilité (AutN), ou on compte en obtenir une.
- 1.2 Pour obtenir des conseils visant les exigences d'Autorisation de navigabilité technique (TAC) initiale, se reporter à l'Avis de l'ANT 2014-02 (référence 3.3.3 b.)
- 1.3 Le présent avis de l'ANT n'est pas d'application obligatoire, pas plus qu'il ne constitue un règlement. Il décrit un moyen acceptable pour l'ANT de se conformer à la réglementation, sans pour autant être le seul. Si vous décidez d'utiliser cet avis, vous devez suivre toutes ses dispositions.

2. Applicabilité

- 2.1 Le présent avis de l'ANT s'applique au personnel des Bureaux de projets (BP) chargés de la mise en œuvre d'un système de soutien à la navigabilité continue d'un système d'aéronef sans équipage.

3. Renseignements connexes

3.1 Acronymes

- a. ANT : Autorité de navigabilité technique
- b. AutN : Autorisation de navigabilité (*Airworthiness Clearance*)
- c. CCN : Conseil consultatif de la navigabilité (*Airworthiness Advisory Board*)
- d. DCT : Détenteur du certificat de type
- e. ESE : Énoncé du soutien envisagé (*Statement of Support Intent*)
- f. EUE : Énoncé sur l'utilisation envisagée (*Statement of Operating Intent*)
- g. GPEA : Gestion du Programme d'équipement aérospatial
- h. GSA : Gestionnaire de système d'armes (*Weapon System Manager*)
- i. MNT : Manuel de navigabilité technique
- j. MPA : Manuel des procédures aérospatiales
- k. NI : Note d'information
- l. OEM : Constructeur d'origine (*Original Equipment Manufacturer*)
- m. PGN : Plan de gestion de la navigabilité
- n. RAN : Rapport annuel sur la navigabilité (*Annual Airworthiness Report*)
- o. RTS: Mise en service (*Release to Service*)

- p. SAFC : Système d'approvisionnement des Forces canadiennes
- q. SES : Soutien en service (*In-Service Support*)
- r. SOW: Énoncé du travail (*Statement of Work*)
- s. TAC : Autorisation de navigabilité technique (*Technical Airworthiness Clearance*)
- t. UA : Aéronef sans équipage (*Uncrewed Aircraft*)
- u. UAS : Système d'aéronef sans équipage (*Uncrewed Aircraft System*)

3.2 Définitions

- a. **Aéronef sans équipage (UA).** Un UA désigne tout véhicule aérien propulsé, sans équipage, téléguidé ou autonome. Les munitions, les projectiles et les missiles ne constituent pas des UA.
- b. **Navigabilité continue.** La navigabilité continue comprend toutes les actions nécessaires pour garantir que les produits aéronautiques continuent de répondre aux règles et aux normes de navigabilité pertinentes pendant toute leur durée de vie opérationnelle. La navigabilité continue fait partie intégrante de la gestion quotidienne et de la surveillance d'une définition de type approuvée et les produits aéronautiques connexes après la délivrance d'un certificat de type. La conformité aux normes de navigabilité pendant la période en service garantit que les caractéristiques de sûreté inhérentes initiales de la conception de type approuvée et des produits aéronautiques proprement-dits sont maintenues tout au long du cycle de vie du produit.

NOTA

L'exigence relative à l'administration de la gestion et la surveillance de la navigabilité continue ne se limite pas à ceux produits aéronautiques pour lesquels un certificat de type a été délivré. Par exemple, certaines catégories d'UAS devront maintenir un système de navigabilité continue bien qu'un certificat de type ne soit pas délivré.

- c. **Système d'aéronef sans équipage (UAS).** Un système UA comprend le véhicule aérien, ses systèmes de lancement et de récupération, le cas échéant, toute station de contrôle au sol et tout lien de communication.

3.3 Références réglementaires

- 3.3.1 A-GA-005-000/AG-001 – *Programme de navigabilité du ministère de la Défense nationale et des Forces Armées canadiennes (MDN et des FAC)*
- 3.3.2 C-05-005-001/AG-001 – *Manuel de navigabilité technique (MNT)*
- 3.3.3 Autres règlements/avis civils et/ou militaires sur la navigabilité
 - a. C-05-005-P12/AM-001 – *Manuel des procédés techniques (MPT)* de la Division de la gestion du programme d'équipement aérospatial;
 - b. Avis consultatif de l'ANT 2014-02 – *Exigences d'autorisation de navigabilité technique concernant les UAS de catégorie 1 – Définition de type et produit aéronautique*
 - c. Procédure MPA en ligne GPEA DG09.017 – *Conseil d'examen annuel de la navigabilité (CEN)*
 - d. Procédure MPA en ligne GPEA DG01.003 – *Processus de gestion des risques pour la navigabilité*
 - e. CANFORGEN 080/15 – Implémentation de la table de classification de l'OTAN pour les UAS
 - f. Norme OTAN ATP-3.3.8.1 – Orientation pour la formation des exploitants des UAS (« *Guidance for the Training of UAS Operators* »)

- g. Note d'information pour le Commandant de l'ARC – *Une alternative à l'Autorisation de navigabilité et à la mise en service des UAS de la Catégorie 1 Ouverte*

4. Analyse

- 4.1 Le Programme de navigabilité du MDN et des FAC (référence 3.3.1) classe les UAS parmi les produits aéronautiques. À ce titre, ils sont visés par la réglementation du Programme de navigabilité et assujettis à ses processus d'autorisation de navigabilité (AutN) et de mise en service (RTS). L'ANT a publié des normes et des règlements liés à la navigabilité technique qui s'appliquent à tous les produits aéronautiques dans le *Manuel de navigabilité technique* (MNT). Le présent avis de l'ANT fournit les directives requises sur la façon d'appliquer les exigences en matière de navigabilité continue du MNT aux UAS.

NOTA

En ce qui concerne les UAS, il est possible de minimiser les risques pour les autres aéronefs et les individus au sol en contrôlant l'espace aérien (p.ex., Classe F) et la zone d'exploitation. De plus, certains UAS sont très petits, ce qui se signifie que, en cas d'impact avec un autre objet, ils produisent très peu d'énergie cinétique. C'est pourquoi l'ANT peut ajuster les exigences de navigabilité qui s'appliquent aux UAS tout en maintenant un niveau de sécurité acceptable.

- 4.2 Le présent avis de l'ANT utilise le système de classification des UAS des Forces Armées canadiennes approuvé dans le document mentionné à la référence 3.3.3.g, qui est aussi conforme à la norme ATP-3.3.8.1 de l'OTAN (référence 3.3.3.f.) et au CANFORGEN 080/15 (référence 3.3.3.e.). Sur la base du poids, de l'utilisation, de la formation requise pour les opérer et d'autres facteurs, il y a quatre (4) catégories de supervision réglementaire de la navigabilité des UAS. Les options suivantes en résultent, tel qu'illustré dans la Figure 1 :

Catégorie	CÉRTIFIÉE			SPECIFIQUE		OUVERTE		SOUS-MICRO
Classe	Classe 3 > 600kg	Classe 2 ≤ 600kg ≥ 150kg	Classe 1 Petit/Mini < 150kg ≥ 1kg	Classe 2 ≤ 600kg ≥ 150kg	Classe 1 < 150kg > 250g	Classe 1 Mini ≤ 15kg ≥ 1kg	Classe 1 Micro < 1kg > 250g	UAS 250 grammes ou moins
Scénario Opérationnel	Toutes les classes d'espace aérien			Fondé sur le scénario de base		Conformément aux conditions		Conformément aux conditions
Certificat de type/TCDS	oui Certificat de type militaire (MTC)			à.d.		Non. Approbation du Commandant exigée pour son opération		non
Accréditée GSA	oui			à.d.		non		non
Limitations opérationnelles	non			oui		oui		oui
Opérations hors visibilité directe (BVLOS)	oui			oui		non		oui, dans un rayon d'à moins ¼ milles marins de l'exploitant
Survol des zones peuplées	oui			En fonction de la situation		En fonction des conditions		oui
Exigences visant l'exploitant de l'UAS	Pilote militaire		Exploitant d'UAS qualifié	Exploitant d'UAS qualifié, en fonction du scénario respectif		Tel qu'exigé par les conditions		Formation de base sur les UAS
Exigences d'immatriculation	oui			Registre des ressources		Registre des ressources		nul
Marquage de l'UAS conformément à l'ITFC	oui			non – identification propre au MDN/ numéro de série		non – identification propre au MDN/ numéro de série		nul

Figure 1 Système de classification des UAS adopté par les Forces Armées canadiennes

- 4.3 Les descriptions suivantes fournissent des détails sur les critères et les exigences de chacune des quatre (4) catégories d'UAS :
- a. **Catégorie « Certifiée ».** Comprend toutes les classes d'UAS (c.-à.-d., Classes 1, 2 ou 3) dont les opérations sont permises dans toutes les classes d'espace aérien et qui peuvent effectuer, sans restrictions, toute la gamme d'opérations UAS. Ce type d'UAS exige le niveau de certification et de formation le plus élevé. L'utilisation de tout UAS appartenant à cette catégorie exige une autorisation de navigabilité complète et une mise en service (RTS), et la flotte d'UAS doit être gérée par un Gestionnaire de systèmes d'armes, comme il arrive dans le cas des aéronefs habités;
 - b. **Catégorie « Spécifique ».** Comprend les classes d'UAS 1 ou 2 dont l'utilisation est limitée par des interdictions relatives à certains types d'espace aérien et de scénarios. Cette catégorie inclue des UAS pour lesquels il n'est pas nécessaire d'obtenir une AutN complète, mais il faut quand même effectuer des activités plus complexes que ceux qui sont autorisées dans la catégorie « Ouverte ». Les exigences de formation et techniques dépendent de la spécificité des scénarios d'exploitation;
 - c. **Catégorie « Ouverte ».** Comprend les UAS appartenant à la classe 1 Mini et Micro, qui sont utilisés en conformité avec les conditions stipulées à la référence 3.3.1. Aucune AutN ou RTS n'est nécessaire si les conditions d'exploitation sont respectées. La responsabilité visant l'utilisation de ces UAS, ainsi que la formation de leurs exploitants, est déléguée aux commandants de niveau 1 (N1). En outre, bien que ces UAS soient surveillés par l'Officier d'état-major – Services des UAS de la 1^{re} Division aérienne du Canada, et que leur examen périodique soit effectué par des rapports présentés au Conseil d'examen de la navigabilité (CEN) et au Conseil consultatif sur la navigabilité (CCN), la gestion officielle de la flotte n'est pas requise;
 - d. **Catégorie « Sous-micro ».** Comprend tous les UAS de 250 grammes ou moins dont l'utilisation est assujettie à certaines limitations, effectuant principalement des vols sous 300 pieds au-dessus du sol et dans un rayon d'à moins ¼ milles marins de l'exploitant. Les risques de blessure ou de mort des personnes, ou de dommages à l'aéronef, sont tellement réduits dans le cas d'un objet pesant moins de 250 grammes, que ces UAS peuvent essentiellement n'être assujettis à aucune réglementation.
- 4.4 Les UAS de la catégorie « Certifiée » doivent respecter toutes les exigences du MNT visant le maintien de la navigabilité continue d'un produit aéronautique.
- 4.5 Les UAS de la catégorie « Spécifique » doivent respecter les exigences de navigabilité continue spécifiées à la section 4.7 du présent avis pour que l'ANT puisse les juger conformes.
- 4.6 Les UAS des catégories « Ouverte » et « Sous-micro » ne sont tenus de respecter aucune des exigences du MNT visant le maintien de la navigabilité d'un produit aéronautique.
- 4.7 Moyens de conformité acceptables**
- 4.7.1 L'autorisation de navigabilité technique (TAC) d'un UAS de catégorie « Spécifique » peut être émise par l'ANT en se fondant sur une preuve que le programme de soutien en service assurera un niveau de sécurité acceptable. Dans le cas des UAS de catégorie « Spécifique », l'ANT acceptera un programme de soutien en service fondé sur les pratiques exemplaires du MDN et des FAC et de l'industrie. Le programme de soutien en service devra spécifier les exigences d'un détenteur de certificat de type (TCH) du MDN et des FAC, ainsi que des services de soutien technique, de maintenance et de logistique.
- 4.7.2 Le personnel du Bureau de projet élabore le programme de soutien en service en se fondant sur l'énoncé sur l'utilisation envisagée (SOI) et l'énoncé du soutien envisagé (SSI) de la flotte. Le personnel de l'ANT pourrait collaborer avec le Bureau de projet, à partir de ces deux documents, en vue d'adapter les exigences liées à la navigabilité continue aux capacités et à la complexité de l'UAS visé. Le programme de soutien en service doit comprendre, au minimum, les exigences stipulées aux rubriques 4.7.2.1 à 4.7.2.4 du présent avis.

NOTA

Des exemples d'énoncés sur l'utilisation envisagée et sur le soutien envisagé pour la flotte d'UAS CU172 Blackjack sont disponibles à l'interne, au sein du MDN, dans la bibliothèque SGDDI du GPEA, aux numéros 1859767 et 1859764, respectivement.

4.7.2.1 Exigences relatives au détenteur du certificat de type (DCT) – Un organisme jugé acceptable par l'ANT doit être désigné à titre de DCT. L'organisme DCT de l'UAS aura les responsabilités suivantes :

- a. Nommer une personne au sein de l'organisme DCT, qui sera acceptable à l'ANT, à titre d'Ingénieur de conception principal (ICP) de la flotte d'UAS;
- b. Obtenir l'accréditation de l'ANT en tant qu'Organisme technique acceptable (OTA) pour la portée et l'étendue des travaux exécutés au sein de l'OTA;
- c. Élaborer un Manuel des procédés techniques qui couvre la portée et l'étendue des travaux exécutés au sein de l'OTA, et le soumettre à l'ANT pour approbation;
- d. Assurer l'élaboration et la tenue à jour de données telles que : instructions d'utilisation, manuels de maintenance, dessins techniques, catalogues de pièces et tout autre document nécessaire pour le soutien de l'UAS pendant toute la durée du projet;
- e. Veiller à ce que l'ANT ait accès, sur demande, à toutes les données générées par le système de soutien en service pendant toute la durée du projet;
- f. Surveiller le comportement de l'UAS en service et mettre en œuvre des mesures correctives pour les problèmes liés à la navigabilité,
- g. Élaborer un rapport annuel sur la navigabilité aérienne (AAR) à présenter au Conseil d'examen de la navigabilité conformément aux dispositions de la référence 3.3.3 c.;
- h. Gérer les risques en matière de navigabilité identifiés pendant la durée de vie opérationnelle, conformément aux dispositions de la référence 3.3.3 d.;

NOTA

L'organisme DCT devra obtenir une attribution de l'autorité de l'ANT pour approuver le contenu d'un rapport d'évaluation des risques. Pour cela, le personnel de l'organisme DCT devra suivre le cours sur la gestion des risques de la GPEA et posséder des connaissances et compétences techniques sur le système UAS qu'il soutient.

- i. S'assurer que la gestion de la configuration de l'UAS soit instaurée et tenue à jour pendant toute la durée du projet;
- j. Établir et maintenir des ententes avec les organismes qui assurent les services de soutien technique, de maintenance et de logistique requis;
- k. Élaborer des processus de soutien technique adéquates pour communiquer et gérer les modifications de conception, la conception des réparations, les écarts, les autorisations de vol, les modifications apportées aux publications opérationnels et de maintenance, ainsi que pour fournir du conseil technique aux organismes exploitantes.

4.7.2.2 Exigences de soutien technique – L'organisme qui fournira le soutien technique à l'UAS doit être reconnu par l'ANT en tant qu'Organisme de conception acceptable. Cela nécessite généralement que le personnel de l'ANT se rende dans les locaux de l'organisme d'ingénierie pour examiner les principaux procédés de soutien technique qui seront utilisés pour l'UAS. Le programme de soutien technique de l'UAS qui sera évalué par l'ANT portera sur les points suivants :

- a. gestion de la configuration;
- b. approbation de la modification technique (de conception);
- c. gestion des manuels techniques et opérationnels;
- d. gestion des fournisseurs et soutien des pièces du client;

- e. soutien aux problèmes techniques, dont :
 - i. demandes techniques;
 - ii. réparations non standard;
 - iii. représentants des services techniques;
 - iv. dérogations au programme de maintenance;
- f. programme de formation destiné au personnel technique;
- g. surveillance en service des problèmes des clients et des fournisseurs;
- h. système de gestion de la qualité.

NOTA

Lorsque le soutien technique n'est pas fourni par l'OEM de l'UAS, il sera requis de conclure une entente de soutien avec l'OEM de l'UAS, ou avec un organisme technique spécialisé qui possède une expérience technique considérable en ce qui concerne la catégorie d'UAS visée et peut accéder aux données visant la conception initiale et la navigabilité continue. À tout le moins, l'entente de soutien devra assurer un soutien en service pour les approbations de modification technique (de conception), la gestion de la configuration et le soutien des pièces du client. L'organisme qui fournira le soutien technique à l'UAS devra être reconnu par l'ANT en tant qu'Organisme de conception acceptable (OConcA).

- 4.7.2.3 Exigences de soutien de maintenance – L'organisme qui fournira le soutien de maintenance à l'UAS doit être accrédité ou reconnu par l'ANT en tant qu'Organisme de maintenance acceptable (OMA). Cela pourrait nécessiter que le personnel de l'ANT se rende dans les locaux de l'organisme de soutien de maintenance pour examiner les principaux procédés de soutien de maintenance qui seront utilisés pour l'UAS. Le programme de soutien de maintenance de l'UAS qui sera évalué par l'ANT portera sur les points suivants :

- a. programme de formation;

NOTA

Le programme de formation peut être adapté en fonction de la complexité de l'UAS devant être soutenu. Par exemple, un technicien devant exécuter des travaux de réparation et de révision sur les moteurs d'UAS pourrait recevoir une formation portant sur les petits moteurs à deux temps, alors qu'un technicien devant travailler sur les moteurs d'avion aurait besoin de beaucoup plus de formation et d'expérience avant d'être autorisé à effectuer des travaux de maintenance. Il est également acceptable qu'un organisme de soutien qui utilise des métiers de technicien fondés sur des véhicules terrestres ou des armes applique ces ensembles de compétences pour un UAS. L'ANT évaluera la complexité de la maintenance de l'UAS par rapport à la structure de métier des techniciens proposée.

- b. processus de qualification et d'autorisation;
- c. processus de certification de maintenance;
- d. processus de remise en service de l'UAS;
- e. tenue de dossiers de maintenance;
- f. contrôle et établissement des calendriers de maintenance;
- g. contrôle des pièces;
- h. accès aux outils spéciaux et à l'équipement d'essai;
- i. accès aux installations appropriées à la portée du travail à effectuer;
- j. gestion des publications de maintenance;
- k. rapports sur la sécurité des vols;

- I. système de gestion de la qualité.

NOTA

L'ANT évaluera la complexité du travail effectué pour soutenir un UAS de catégorie « Spécifique » pour établir si le programme de soutien de maintenance exige une « certification après maintenance » ou de « remise en service », conformément aux dispositions du MNT. En outre, les différences entre les niveaux des services de soutien de maintenance de premier, deuxième et troisième échelons pourraient être utilisées afin d'identifier un niveau ou un échelon de maintenance qui n'exige pas une « certification après maintenance » ou une « remise en service ». Lorsque la complexité du travail à effectuer exige une attribution de l'autorité par l'ANT, l'organisme de maintenance devra obtenir une accréditation. Cela implique l'élaboration d'un Manuel des procédés techniques approuvé par l'ANT qui couvre la portée et l'étendue du travail effectué, ainsi que la nomination d'une personne autorisée par l'ANT en tant que Gestionnaire supérieur de maintenance (GSM).

- 4.7.2.4 **Exigences de soutien logistique** – L'organisme qui fournira le soutien logistique à l'UAS doit être évalué par l'ANT. Cette évaluation pourrait nécessiter que le personnel de l'ANT se rende dans les locaux de l'organisme de soutien logistique pour examiner les principaux procédés de soutien logistique qui seront utilisés pour l'UAS. Le programme de soutien logistique de l'UAS qui sera évalué par l'ANT portera sur les points suivants :

- a. réception des pièces;
- b. emballage et manutention;
- c. entreposage;
- d. contrôle de la durée utile;
- e. contrôle de la documentation sur les pièces;
- f. sélection des fournisseurs et commande de pièces;
- g. système de gestion de la qualité.

NOTA

Le système d'approvisionnement des FAC (SAFC) est un organisme acceptable pour assurer le soutien logistique des produits aéronautiques. Si le SAFC est utilisé, l'organisme DCT devra s'assurer qu'on se procure uniquement des pièces UAS approuvées en vue d'une utilisation sur l'UAS et que ces pièces sont contrôlées par l'intermédiaire du SAFC.

5 Autres points à considérer en ce qui a trait à la navigabilité

5.1 Surveillance de l'Autorité de navigabilité technique

- 5.1.1 Le personnel de l'ANT pourrait demander d'avoir accès aux installations et locaux de l'entrepreneur et du MDN pour effectuer l'évaluation initiale du système de soutien en service ainsi que tous autres audits, examens et évaluations requis pendant la période en service de l'UAS. Lorsque l'ANT déterminera qu'un audit, un examen ou une évaluation est requis(e), l'organisme qui en fera l'objet devra fournir les éléments de soutien suivants :

- a. soutien sur place à l'équipe de vérification, y compris suffisamment d'espace de bureau pour réaliser des entrevues et tenir des réunions;
- b. accès aux dossiers de qualification et d'autorisation du personnel qui assure le soutien de l'UAS;
- c. accès aux spécialistes techniques, d'ingénierie et de maintenance au sein de l'organisme qui assure le soutien de l'UAS, aux fins de discussions et d'entrevues;
- d. accès aux commandes de travail et autres données techniques générées au sein de l'organisme qui assure le soutien de l'UAS;

- e. accès aux renseignements techniques et d'ingénierie utilisés en appui à la navigabilité continue de l'UAS;
 - f. accès aux dossiers et rapports de l'organisme qui soutiennent l'homologation de leur système de gestion de la qualité;
 - g. accès aux manuels, procédures et instructions de l'organisation utilisés pour assurer le soutien de l'UAS;
 - h. personnel technique et de gestion qui appuieront les vérificateurs du MDN;
 - i. préparation, au besoin, de plans de mesures correctives qui soient acceptables pour l'ANT.
- 5.1.2 En plus de la surveillance que l'ANT peut exercer sur tous les organismes de soutien en service de l'UAS, le personnel de l'ANT procédera à tout le moins à l'examen du rapport annuel sur la navigabilité aérienne (AAR) produit par l'organisme DCT, ainsi que de toutes les évaluations des risques générées pendant les opérations en service.

5.2 Considérations relatives au contrat

- 5.2.1 Lorsque des activités identifiées dans le programme de soutien en service de l'UAS sont effectuées par un entrepreneur, l'énoncé des travaux (SOW) devrait inclure des dispositions relatives à l'évaluation organisationnelle par l'ANT qui sera requise pour appuyer l'autorisation de navigabilité technique initiale. En outre, le SOW devra stipuler que l'entrepreneur sera tenu de soutenir les audits en service de l'ANT selon les besoins et de corriger à la satisfaction de l'ANT tous les problèmes constatés au cours d'un audit, d'un examen ou d'une évaluation.
- 5.2.2 Lorsque des activités identifiées dans le programme de soutien en service de l'UAS sont effectuées par un « entrepreneur principal » qui n'est pas l'OEM de l'UAS, le contrat devra contenir des dispositions pour faire en sorte que l'entrepreneur principal établisse un contrat de soutien avec l'OEM de l'UAS pour assurer des services de soutien technique ou que l'entrepreneur principal soit soumis à toutes les dispositions prévues dans le MNT, partie 1, chapitre 4, pour l'accréditation ou la reconnaissance officielle par l'ANT à titre d'organisme de conception accrédité (OConcA) ou d'organisme technique accrédité (OTA) pour toute la portée du travail de soutien technique de l'UAS effectué.
- 5.2.3 Lorsqu'une partie importante du programme de soutien en service de l'UAS est effectuée par un entrepreneur, le SOW doit contenir des dispositions visant à établir un gestionnaire de la navigabilité de l'entrepreneur qui aura la responsabilité de la mise en œuvre et de la gestion du programme de navigabilité de l'entrepreneur. Le gestionnaire de la navigabilité de l'entrepreneur agira à titre de point de contact (POC) principal pour toutes les questions relatives à la navigabilité. Le gestionnaire de la navigabilité aura la responsabilité de faciliter et de mettre en œuvre tout le soutien requis pour répondre à toutes les responsabilités de l'organisme DCT stipulées à la rubrique 4.7.2.1.