

Avis de l'Autorité de navigabilité technique (Avis de l'ANT)	
Titre	Exigences concernant l'examen élémentaire de navigabilité pour les candidats à l'autorité de certification après maintenance (MRA) au sein d'un organisme accrédité par l'ANT
Numéro de l'avis de l'ANT	2015-01f-v2
Date d'entrée en vigueur	1^{er} mai 2016 (révisé le 30 décembre 2023)
BPR/Téléphone	DNAST 4-6 / 819-939-4082
Référence	Manuel de navigabilité technique, partie 1, chapitre 4, section 2
Dossier SGDDI	2182D-1027-812-6 – Volume 1 GPEA n° 1624833(français) GPEA n° 1580071 (English)

1. But

1.1 Le présent avis de l'Autorité de navigabilité technique (ANT) sert de guide concernant les exigences liées à l'examen élémentaire de navigabilité pour les candidats qui souhaitent obtenir le pouvoir d'Autorité de certification après maintenance (MRA) avant d'être autorisé comme Autorité de certification d'aéronef (ACA) et/ou Autorité de certification d'atelier (SCA) au sein de leur organisme, conformément à leur manuel des procédés de maintenance (MPM).

1.2 Le présent avis de l'ANT, dont l'application n'est pas obligatoire, ne constitue pas 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 importantes.

2. Applicabilité

2.1 Le présent avis de l'ANT s'applique à tous les organismes civils de maintenance acceptables (OMA) qui ont été accrédités par l'ANT.

3. Renseignements connexes

3.1 Références réglementaires :

3.1.1 C-05-005-001/AG-001 – *Manuel de navigabilité technique* (MNT) :

- a. Partie 1, Chapitre 4, Section 2 – *Attribution de l'autorité de navigabilité technique* et l'Annexe C connexe.
- b. Partie 5, Chapitre 5, Section 2 – *Documentation sur la navigabilité*, particulièrement Norme 3 au paragraphe 5.5.2.S3.

4. Analyse

4.1 La référence réglementaire 3.1.1.a. stipule qu'afin d'être admissibles à effectuer les tâches de navigabilité d'une ACA ou d'une SCA, les candidats doivent avoir réussi un examen qui vérifie leurs connaissances liées aux politiques et aux procédures essentielles de navigabilité de l'OMA.

4.2 Il incombe à l'OMA de transmettre et de vérifier convenablement les connaissances du candidat en matière de navigabilité avant de lui accorder des pouvoirs de MRA au sein de l'organisme. La façon de concevoir et de faire passer l'examen est laissée à la discrétion de l'OMA. L'examen peut prendre la forme de questions « à choix multiple » ou « à développement », ou une

combinaison des deux. Bien que l'ANT permette à l'OMA de donner un examen « avec documentation », le but de cette épreuve est de vérifier la compréhension du candidat en ce qui a trait aux politiques de navigabilité, au manuel des procédés et aux procédures connexes.

4.3 Le manuel des procédés de maintenance (MPM) de l'OMA approuvé par l'ANT doit inclure les politiques de gestion des dossiers du candidat, y compris le résultat et la date de son examen. Ces dossiers doivent être conservés conformément à la référence 3.1.1.b. et le candidat doit obtenir une note d'au moins 70 %. La qualité du processus d'examen de l'OMA, des connaissances du candidat en matière de navigabilité et des dossiers de formation individuelle sera évaluée durant les audits de l'ANT.

5. Examen élémentaire de navigabilité

5.1 L'OMA devrait fonder la conception de l'examen élémentaire de navigabilité sur leur MPM et sur les procédures essentielles et instructions de travail connexes de leur système de la qualité. Afin que l'on puisse évaluer les connaissances du candidat en matière de navigabilité avant de lui permettre d'effectuer des tâches de navigabilité en tant qu'ACA ou SCA au sein de l'OMA, l'examen doit couvrir au moins les sujets suivants :

- a. la portée et l'étendue des activités liées à la navigabilité et attribuées à l'OMA par l'ANT;
- b. le rôle et les responsabilités du gestionnaire supérieur de maintenance (GSM), ainsi que le nom de la personne à qui l'ANT a confié l'autorité d'exercer cette fonction;
- c. le rôle et les responsabilités des personnes responsables de l'attribution de l'autorité (PRAA) et la façon dont ces personnes ont reçu cette autorité au sein de l'organisme;
- d. les tâches et les responsabilités liées à l'autorité d'exercer les fonctions de navigabilité techniques qui découlent des positions suivantes :
 - (1) Autorité de remise en service de l'aéronef (ARSA);
 - (2) Autorité de certification d'aéronef (ACA);
 - (3) Autorité de certification d'atelier (SCA).
- e. les exigences de l'OMA concernant la supervision d'une personne :
 - (1) qui a l'autorisation d'effectuer des tâches d'entretien courant et des tâches élémentaires seulement;
 - (2) qui a reçu l'autorisation d'effectuer de la maintenance, mais qui n'a pas été attribué l'autorité de certification technique, ce qu'on appelle aussi l'exécution de la maintenance (EDM);
 - (3) qui n'a reçu aucune responsabilité de navigabilité au sein de l'organisme (c.-à-d. les personnes sans formation).
- f. le système de formation, de qualification et d'attribution de l'autorité, y compris les critères d'admissibilité en tant qu'ACA ou SCA visant les connaissances, les aptitudes et l'expérience nécessaires pour recevoir l'autorisation des PRAA;
- g. la compréhension des autorisations émises au sein de l'OMA pour une période de validité limitée (c.-à-d. les examens de la vue pour l'END, le soudage, le point fixe au sol, le dégivrage, la licence de technicien d'entretien d'aéronefs, etc.)
- h. les exigences de l'OMA en matière de formation initiale et périodique, ainsi que le type d'activités qui entraînent la tenue d'une formation supplémentaire;
- i. les exigences de l'OMA qui régissent la certification de certains types d'aéronefs, de moteurs, ou de systèmes en vue de certaines opérations particulières, telles que l'exploitation des bimoteurs sur de plus longues distances (ETOPS) et le minimum de séparation verticale réduit (RVSM), le cas échéant;
- j. les données techniques approuvées que l'on peut utiliser pour certifier les tâches de maintenance, ainsi que la façon de les enregistrer, d'y accéder, de les contrôler, de les distribuer et de les modifier;
- k. tout ce qui concerne le contrôle de la maintenance, dont :

- (1) la planification et l'ordonnancement des activités de maintenance;
 - (2) l'entretien courant et le travail élémentaire;
 - (3) l'inspection spéciale;
 - (4) la modification;
 - (5) les défectuosités reportées;
 - (6) la masse et le centrage.
- I. tout ce qui concerne les exigences en matière de dossiers techniques, dont :
 - (1) le traitement des documents techniques;
 - (2) l'élaboration et l'approbation d'un ordre de travail;
 - (3) les exigences en matière d'enregistrement et de correction des documents techniques;
 - (4) les exigences minimales en matière de travaux auxiliaires, dont les vérifications indépendantes, la consignation finale du couple, et la vérification des points déterminants critiques;
 - (5) l'imposition ou le retrait de restrictions opérationnelles;
 - (6) les permis de vol;
 - (7) l'emprunt de pièces.
 - m. tout ce qui concerne l'exécution de la maintenance, dont :
 - (1) les procédures de maintenance approuvées;
 - (2) les pièces et les outils approuvés;
 - (3) la vérification et l'élimination de pièces;
 - (4) les entrées adéquates dans les dossiers techniques;
 - (5) le processus d'attribution de l'autorité de certification restreinte;
 - (6) les exigences en matière de supervision.
 - n. la compréhension du processus d'inspection d'entrée de l'OMA et des documents pertinents qui traitent des pièces aéronautiques et diverses, y compris les pièces nouvelles, les pièces révisées et les pièces de réparation;
 - o. la compréhension du fonctionnement de l'entente de soutien et de la liste de fournisseurs en vigueur au sein de l'OMA;
 - p. le système de gestion de la qualité, dont les processus et les procédures en matière de la qualité, les exigences en matière du dossier de qualité, les vérifications internes, les mesures préventives et correctives, ainsi que le suivi assuré par gestionnaire et le module de qualité;
 - q. les différents programmes de la qualité mis en place, qui traitent de la sécurité de vol, de la sécurité au sol, des dommages par corps étranger (FOD) et du contrôle des outils.