

**Avis de l'Autorité de navigabilité technique
(AVIS de l'ANT)**

Titre	Reconnaissance des autorités de navigabilité
Numéro de l'avis de l'ANT	2016-04f-v6
Date d'entrée en vigueur	15 août 2019 (révisé le 12 mars 2024)
Références	MNT, partie 1, chapitre 4
BPR /Téléphone	DNAST 2-2 / 613-808-3408
Dossier SGDDI	2182D-1027-812-6 vol 1 GPEA n°1657577 (français) GPEA n°1562575 (English)

1. But

- 1.1 Le présent avis de l'Autorité de navigabilité technique (ANT) fournit orientation et information sur la reconnaissance des autorités de navigabilité (AN) en :
- a. définissant la notion de reconnaissance;
 - b. expliquant pourquoi l'ANT reconnaît les AN;
 - c. décrivant comment la reconnaissance d'une AN est effectuée et maintenue;
 - d. fournissant une liste d'AN actuellement reconnues par l'ANT, ainsi que de ces AN qui ont reconnu le Programme de navigabilité du ministère de la Défense nationale et des Forces Armées canadiennes (MDN et les FAC) et des autorités qui en sont responsables.

2. Applicabilité

- 2.1 Le présent avis de l'ANT s'applique au personnel de réglementation de l'ANT et aux organismes accrédités par l'ANT, ainsi qu'aux personnes autorisées (PA) par l'ANT souhaitant tirer parti des artéfacts d'autres AN portant sur la navigabilité.

3. Renseignements connexes

3.1 Définitions

- a. Autorité de navigabilité (AN). Terme générique renvoyant à l'un ou l'autre des éléments suivants : agence (ou autorité) de réglementation en aviation, autorité de sécurité aérienne, autorité nationale d'aviation (ANA) ou de navigabilité (ANN), autorité d'aviation civile (AAC) ou autorité d'aviation militaire (AAM)/autorité de navigabilité militaire (ANM).
- b. Autorité d'aviation civile (AAC). Autorité législative gouvernementale de chaque pays qui supervise le processus d'approbation et de réglementation de l'aviation civile. Selon la manière dont elle est intégrée à la structure de l'État, l'autorité de navigabilité pourrait être constituée en sous-structure de l'autorité d'aviation civile de niveau supérieur. L'AAC peut aussi être appelée autorité nationale d'aviation (ANA) ou de navigabilité (ANN).
- c. Autorité de navigabilité militaire (ANM). L'autorité de navigabilité militaire nationale d'un État qui est responsable de la navigabilité des aéronefs militaires de cet État. L'ANM canadienne (ANM CA) est

dirigée par une AN appuyée par une Autorité de navigabilité opérationnelle (ANO), une Autorité des enquêtes sur la navigabilité (AEN) et une Autorité de navigabilité technique (ANT). D'autres organismes de réglementation militaires peuvent posséder une organisation différente.

- d. Reconnaissance. Le terme « reconnaissance » peut avoir diverses significations dans le contexte de la navigabilité aérienne. Aux fins du présent avis, la reconnaissance est définie comme étant le processus par lequel une AN évalue une autre AN et conclut qu'il s'agit d'un régulateur compétent et qu'elle possède l'autorité, l'infrastructure, les ressources et les mécanismes nécessaires pour veiller à la sécurité aérienne. La portée de la reconnaissance est limitée aux fonctions de navigabilité relevant de la responsabilité confiée à l'AN respective. Pour l'ANT du MDN et des FAC et le Programme de navigabilité technique, cela renvoie à la certification de navigabilité, à la supervision de la production et à l'examen de la navigabilité (navigabilité continue). La reconnaissance peut être unilatérale, bilatérale, ou multilatérale.
- e. Artéfacts portant sur la navigabilité. Aux fins du présent avis, l'artéfact sur la navigabilité est l'extrait de réglementation d'une autorité de navigabilité militaire ou civile. Normalement, ces extraits revêtent la forme d'une approbation ou d'une autorisation de navigabilité accordée par une AN. Voici quelques exemples :
 - (1) approbations de définitions de type;
 - (2) certificats de type;
 - (3) approbation de modification à la conception;
 - (4) approbation de données de conception;
 - (5) accréditations/approbations d'organisations;
 - (6) attributions d'autorité à des personnes ou des organisations.

3.2 Références

- a. A-GA-005-000/AG-001 – *Programme de navigabilité du ministère de la Défense nationale et des Forces canadiennes (MDN/FAC)*
- b. C-05-005-001/AG-001 – *Manuel de navigabilité technique (MNT)*
- c. Instruction visant le personnel 511-001 de Transports Canada – Aviation civile (TCAC) – *Certification de type des produits aéronautiques étrangers – Détermination du niveau d'examen de l'état de navigabilité*
- d. Plan de mise en œuvre de la politique de navigabilité de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) (accessible à l'interne au MDN dans la bibliothèque du GPEA, SGDDI n° 1635095)
- e. Publication de l'Agence européenne de défense – *European Military Airworthiness Document – Recognition (EMAD-R)*, édition 3.1, 21 avril 2023 (accessible à l'interne au MDN dans la bibliothèque du GPEA, SGDDI no 1559486)
- f. Norme aérienne AW 2003 de l'Air Force Interoperability Council (AFIC) – *Process for Recognition of Military Airworthiness Authorities*, édition 2, version 1, en date du 16 juillet 2021 (accessible à l'interne au MDN dans la bibliothèque du GPEA, SGDDI n° 1558748)
- g. Document 9734 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) – *Manuel de supervision de la sécurité*, 2^e édition, 2011
- h. Document 9760 de l'OACI – *Manuel de navigabilité*, 3^e édition, 2014

- i. Modèle de l'ensemble de questions servant à la reconnaissance des autorités de navigabilité militaires (MARQ) (accessible à l'interne au MDN dans la bibliothèque du GPEA, SGDDI n° 1634944)
- j. Procédure AF9000 TAA09.006-05 – *Technical Airworthiness Oversight – Industry Recognition Process* (en anglais seulement)
- k. Procédure AF9000 TAA09.019 – *Type Design Examination (TDE)* (en anglais seulement)

4. Analyse

4.1. Aperçu

- 4.1.1. L'une des responsabilités déléguées à l'ANT dans le cadre du Programme de navigabilité du MDN et des FAC (référence 3.2.a.) est de superviser l'activité des personnes et des organisations exécutant des fonctions de navigabilité technique. Les sections ci-dessous du *Manuel de navigabilité technique* (MNT) (référence 3.2.b.) décrivent la façon dont cette responsabilité est réglementée pour les approbations d'organismes ou de certifications de conception qui ont été accordées par une autre autorité de navigabilité civile ou militaire :
 - a. MNT, partie 1, chapitre 4 – *Attribution de l'autorité de navigabilité technique*. Décrit les règles et les normes dont on se sert pour déterminer l'acceptabilité des organismes qui se sont vus confier des rôles de gestion de la navigabilité ou des fonctions de navigabilité par une autorité réglementaire autre que l'ANT
 - b. MNT, partie 2, chapitre 5 – *Examen de la définition de type (TDE)*. Décrit les règles et les normes associées à l'acceptation du travail effectué, et des artéfacts qui en résultent, par d'autres autorités de navigabilité relativement à la certification de type initiale ou l'approbation des modifications de conception majeures ultérieures.
- 4.1.2. Pour faciliter la conformité aux provisions de ces deux chapitres du MNT, il faut identifier les autorités réglementaires jugées acceptables par l'ANT et détailler la méthodologie utilisée pour établir leur acceptabilité. La « reconnaissance » représente le processus principal que l'ANT utilise pour déterminer l'acceptabilité du travail et des artéfacts d'une autre autorité de navigabilité.

4.2. Avantages

- 4.2.1. La reconnaissance d'autres AN favorise la conformité aux diverses dispositions du MNT.
- 4.2.2. La reconnaissance permet à l'ANT d'exploiter des possibilités découlant de l'adoption des activités d'assurance d'une autre AN, en tirant profit des artéfacts de navigabilité existants et dégageant des économies (p. ex., l'adoption des approbations accordées par ces organismes ou de leurs preuves de certification d'aéronefs, ou l'exécution conjointe d'approbations organisationnelles ou d'activités de certification d'aéronefs pour un type d'aéronef commun, sous l'égide d'un programme de coopération).
- 4.2.3. Le processus d'évaluation visant la reconnaissance expose l'ANT à la structure des programmes d'autres AN, à leurs méthodologies et pratiques exemplaires, dont l'adoption pourrait améliorer le Programme de navigabilité technique et accroître la sécurité aérienne au sein du MDN et des FAC. En outre, la reconnaissance de l'ANT par d'autres AN représente un examen par des pairs très utile, qui pourrait aussi permettre d'améliorer en continu le programme.
- 4.2.4. Dans le contexte d'une TDE, la reconnaissance peut être utilisée pour appuyer la détermination de l'acceptabilité et elle aura une incidence sur le niveau d'examen de la définition de type (niveau 1 [minimal], niveau 2 [limité] ou niveau 3 [exhaustif]).

4.2.5. Dans les cas où le TDE est utilisé à l'appui de l'approbation de la navigabilité d'une modification importante apportée à une conception par le détenteur de certificat de type d'une flotte, le Manuel des procédés techniques approuvé par l'ANT doit détailler le rôle de l'AN reconnue et la portée de l'autorité que l'ANT a approuvée.

4.2.6. Dans le contexte militaire, la reconnaissance peut renforcer l'interopérabilité (c.à.d., fournir des renseignements à l'appui des décisions ou des accords formels visant l'emploi de techniciens en maintenance (de la première ligne) d'un autre pays-membre, ou le soutien de leur organisme de maintenance approuvé (deuxième ligne)).

4.3. **Limites et contraintes**

4.3.1. La sécurité et la navigabilité sont des responsabilités souveraines. Par conséquent, la reconnaissance ne transfère pas les responsabilités juridiques de l'ANT vers une AN reconnue. Même si l'ANT a conclu, suite au processus de reconnaissance, que les résultats d'un système réglementé par une ANM sont acceptables, l'ANT continue d'être entièrement responsable de la navigabilité des aéronefs des FAC.

4.3.2. La reconnaissance par l'ANT d'une autre AN ne sous-tend et n'exige jamais que l'autorité doive apporter des modifications, quelles qu'elles soient, à ses systèmes de gestion de la navigabilité dans la foulée de la reconnaissance. Il incombe toujours à l'ANT de tenir compte des différences entre ses normes et procédés, et celles de l'AN reconnue, et de décider de quelle manière les lacunes cernées doivent être traitées.

4.4. **Reconnaissance – Autorités d'aviation civile**

4.4.1. Le Programme de navigabilité du MDN et des FAC contient des dispositions relatives à la reconnaissance, par l'ANT, d'autorités d'aviation civile (AAC) en fonction de leur expérience en réglementation et de leur réputation, sans passer par un processus de reconnaissance en bonne et due forme. L'ANT a étendu cette reconnaissance aux AAC ci-dessous :

- a. Transports Canada, Aviation civile (TCAC) – L'ANT accepte le travail de certification approuvé par TCAC portant sur des aéronefs de type civil dans le registre des aéronefs militaires du MDN. Cela inclut aussi l'acceptation des approbations organisationnelles octroyées par TCAC au sujet de services de maintenance, de conception, de construction et de soutien du matériel pour des produits aéronautiques d'origine civile;
- b. Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis – L'ANT accepte le travail de certification approuvé par la FAA et portant sur des aéronefs de type civil dans le registre des aéronefs militaires du MDN. Cela inclut aussi l'acceptation des approbations organisationnelles octroyées par la FAA au sujet de services de maintenance, de conception, de construction et de soutien du matériel pour des produits aéronautiques d'origine civile;
- c. Agence de l'Union Européenne de la sécurité aérienne (AESA) – L'ANT accepte le travail de certification approuvé par l'AESA et ses États membres qui porte sur des aéronefs de type civil dans le registre des aéronefs militaires du MDN. Cela inclut aussi l'acceptation des approbations organisationnelles octroyées par l'AESA et ses États membres au sujet de services de maintenance, de conception, de construction et de soutien du matériel pour des produits aéronautiques d'origine civile.

NOTA

L'ANT reconnaîtra toutes les autres AAC à titre exceptionnel, à la condition qu'elles possèdent un rôle d'autorité de navigabilité défini pour un aéronef de type civil dans le registre des aéronefs militaires du MDN. Le processus par lequel l'ANT procédera à cette reconnaissance pourrait comprendre ce qui suit :

1. *acceptation d'ententes bilatérales et d'accords bilatéraux, de protocoles d'entente, d'arrangements techniques ou d'arrangements spéciaux existant entre TCAC ou la FAA et l'AAC en question;*
2. *utilisation de l'IP 511-01 de TCAC – Certification de type des produits aéronautiques étrangers (référence 3.2.c.);*
3. *application du processus de reconnaissance des ANM;*
4. *évaluation d'informations fournies par des sources ouvertes et/ou par d'autres autorités de navigabilité reconnues.*

4.5. Reconnaissance – Autorités de navigabilité militaires

- 4.5.1. Il existe actuellement plusieurs initiatives visant à harmoniser l'approche en matière de réglementation de la navigabilité parmi les diverses autorités de navigabilité militaires (ANM) ainsi qu'à arriver à une reconnaissance mutuelle. Les principaux efforts ont été parrainés par :
- a. l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) (référence 3.2.d);
 - b. l'Agence européenne de défense (AED) (référence 3.2.e);
 - c. le Air Force Interoperability Council (AFIC) (référence 3.2.f).
- 4.5.2. Les efforts déployés par ces différentes organisations ont en commun l'utilisation d'un outil d'évaluation uniformisé fondé sur les documents de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (références 3.2.g et 3.2.h), qui établissent les tâches et les responsabilités des ANM pour ce qui est de la certification et la navigabilité continue des aéronefs, ainsi que de la supervision de la sécurité en navigabilité. Cet outil d'évaluation uniformisé a été adapté au contexte militaire et il prend la forme d'une série de questions, appelée « Ensemble de questions servant à la reconnaissance des autorités de navigabilité militaires » (MARQ ou *Military Authorities Recognition Question-Set*) (référence 3.2.i.), qui est un document contrôlé géré par le forum des autorités de navigabilité militaires (MAWA ou *Military Airworthiness Authorities Forum*) de l'AED.
- 4.5.3. Contrairement aux règles de l'aviation civile internationale, où le consensus repose sur les principes de l'OACI, il n'existe aucune organisation reconnue à l'échelle internationale qui établisse les exigences en matière de navigabilité et d'aviation pour les ANM. C'est par l'entremise des forums militaires susmentionnés que le Canada et d'autres pays travaillent de concert pour favoriser l'harmonisation, et qu'ils ont adopté le processus de reconnaissance en utilisant les MARQ.

NOTA

Au sein d'une organisation militaire, la responsabilité en matière de navigabilité et d'aviation pourrait être partagée entre plusieurs départements et il se peut que son application ne soit possible que par l'entremise de règlements, de normes et d'ententes contractuelles. Même si les ANM suivent de près les processus de navigabilité utilisés par les organisations civiles internationales, l'aviation militaire est, par la force des choses, assortie d'un contexte de risque unique et, pour cette raison, il est essentiel d'utiliser des normes militaires. Par exemple, l'efficacité opérationnelle est primordiale pour la plupart des organisations militaires et, par conséquent, elles sont tenues de trouver un équilibre entre les objectifs de sécurité aérienne et la nécessité d'accepter un degré de risque accru lorsque les circonstances opérationnelles le dictent.

4.5.4 Ensemble de questions servant à la reconnaissance des autorités de navigabilité militaires (MARQ).

Le MARQ est structuré en deux niveaux : « Objectifs organisationnels » et « Objectifs d'assurance ». Ensemble, ils totalisent plus de 150 questions visant des objectifs et des protocoles sécuritaires, répartis sur quatre sections, ce qui permet à une AN (ANM ou AAC) de démontrer de quelle façon elle se conforme aux objectifs d'assurance pendant le déroulement de ses responsabilités d'assurance sécuritaire en matière de navigabilité nationale. Ces quatre sections sont les suivantes :

- a. **Régulateur en navigabilité.** Cette section établit les Objectifs Organisationnels en matière de réglementation et les éléments cruciaux associés au code, à la structure et à l'organisation de l'autorité.
- b. **Inspection de la navigabilité.** Cette section identifie les Objectifs d'Assurance visant la réglementation de la navigabilité continue par l'autorité.
- c. **Surveillance de la production.** Cette section identifie les Objectifs d'Assurance visant la réglementation des organisations de production par l'autorité.
- d. **Certification des aéronefs.** Cette section identifie les Objectifs d'Assurance visant la réglementation des activités de certification par l'autorité.

4.6. Processus de reconnaissance

4.6.1. L'ANT (par l'entremise du personnel de la Direction – Navigabilité aérienne et soutien technique [DNAST]) est responsable de la coordination générale de tout événement de reconnaissance d'une AN. Le processus de reconnaissance suit quatre principales phases :

- a. planification;
- b. examen (documentaire et sur place);
- c. octroi de la reconnaissance;
- d. maintien de la reconnaissance.

4.6.2. Même si le processus d'examen inclut un examen documentaire et un examen sur place, le résultat de l'examen documentaire peut être suffisamment probant pour qu'il ne soit pas nécessaire de procéder à un examen sur place. Lors de l'octroi de la reconnaissance, l'ANT précise les modalités ou conditions de la reconnaissance, le cas échéant. Le maintien est habituellement lié à la nécessité de divulguer toute modification apportée aux conditions selon lesquelles la reconnaissance initiale a été accordée. Les modalités, les conditions et les exigences liées au maintien sont habituellement présentées dans le certificat de reconnaissance et dans la documentation à l'appui.

NOTA

Le processus de reconnaissance se penche principalement sur les aspects du programme réglementaire d'une autre AN correspondant à ceux du Programme de navigabilité technique du MDN et des FAC. Pour cette raison, c'est l'ANT du MDN et des FAC qui exécute le processus de reconnaissance et accorde la reconnaissance au nom de l'ANM CA.

4.6.3. Phase de planification

4.6.3.1. La phase de planification est utilisée pour examiner le bien-fondé de la reconnaissance d'une AN et établir le plan de reconnaissance. Normalement, l'ANT appuie la reconnaissance d'une ANM ou d'une AAC pour tirer parti des renseignements sur la certification provenant d'une ANM ou d'une AAC pour un type d'aéronef exploité ou acheté par le MDN ou les FAC. L'ANT pourrait également appuyer la reconnaissance d'une

ANM ou d'une AAC qui a des responsabilités en matière de réglementation à l'égard des organismes qui mènent des activités de conception, de maintenance, de fabrication ou de soutien matériel sur des types d'aéronefs ou des produits aéronautiques semblables à ceux qui sont exploités par la CAF.

4.6.3.2. Le plan de reconnaissance détermine :

- a. le bien-fondé de l'activité de reconnaissance en cours d'exécution;
- b. les points de contact au sein de l'organisation de l'ANM ou de l'AAC qui faciliteront l'examen;
- c. un calendrier prévoyant la soumission du MARQ complet par l'ANM/AAC concernée, l'examen documentaire, l'examen sur place et les activités de clôture;
- d. le personnel de l'ANT affecté à l'exécution des examens et la documentation requise.

NOTA

Dans les cas où TCAC ou la FAA possèdent une entente bilatérale ou similaire en place avec une AAC que l'ANT prévoit reconnaître, un examen d'ampleur réduite peut suffire. Le plan de reconnaissance peut être utilisé pour établir le bien-fondé d'une reconnaissance directe, sans passer par le MARQ ou un examen sur place. Un tel examen simplifié peut comprendre l'évaluation de la documentation pertinente d'une source ouverte, de l'information fournie par l'AAC que l'on souhaite reconnaître ou de l'information communicable pertinente à la reconnaissance fournie par un tiers. Il peut tout de même être nécessaire que le personnel de l'ANT rencontre des représentants de l'AAC pour comprendre comment le système réglementaire de l'AAC sera utilisé pour appuyer la flotte figurant dans le registre des aéronefs militaires du MDN. Il pourrait être nécessaire de mettre en place des limites et des conditions pour la reconnaissance, en fonction des résultats d'une évaluation du risque associé aux lacunes de documentation ou d'information.

4.6.4. Examen documentaire

4.6.4.1. Une fois que l'ANM/l'AAC a complété le MARQ et fourni les principaux documents de référence utilisés dans le questionnaire, l'ANT (personnel de la DNAST 2) coordonnera l'examen de ce document par ses représentants autorisés (chefs des sections de réglementation de la DNAST), comme suit :

- a. le DNAST 2 est responsable de la sous-section « Régulateur en navigabilité »;
- b. le DNAST 4 est responsable de l'« Examen de la navigabilité » et la « Surveillance de la production »;
- c. le DNAST 3 est responsable de la « Certification des aéronefs ».

4.6.4.2. L'objectif de l'examen mené par le personnel de l'ANT est d'établir l'acceptabilité du système de navigabilité de l'ANM/AAC d'après les réponses fournies au MARQ. Il est essentiel que seul le personnel expérimenté de l'ANT mène cette évaluation, car l'objectif n'est pas de comparer l'ANM/AAC au système de l'ANT, mais bien d'acquiescer une bonne compréhension de ses autorités, ses politiques, ses procédures et ses extrants, ainsi que de cerner les lacunes potentielles dans la manière dont l'ANM/l'AAC est mesurée par rapport au « modèle » uniformisé d'AN, au sens du MARQ.

4.6.4.3. Une fois que les chefs de la section de la réglementation ont achevé leurs examens, ils fournissent un résumé de leurs constatations au DNAST 2, qui les regroupe dans un rapport préliminaire. Le rapport offre une évaluation générale de l'acceptabilité et cerne les secteurs pour lesquels des éclaircissements doivent être obtenus au moyen d'un examen sur place. Le DNAST 2 tient un dossier des constatations de chaque évaluateur et assure la coordination avec l'AN visée par l'évaluation pour établir un calendrier pour l'examen sur place.

4.6.5. **Examen sur place**

4.6.5.1. L'examen sur place est normalement mené par le représentant autorisé de l'ANT (DNAST ou chef de section réglementaire). L'équipe responsable de l'examen sur place comprend des représentants du personnel de l'ANT possédant l'expertise en la matière voulue pour assurer le suivi avec l'ANM/l'AAC dans les domaines pour lesquels on doit recueillir de l'information supplémentaire lors de l'examen sur place.

4.6.5.2. Il est important que le calendrier établi pour l'examen sur place contienne toutes les questions et les domaines visés par l'examen supplémentaire, car, avec le rapport subséquent des réponses ou des constatations et le rapport de l'examen documentaire, c'est ce qui permettra à l'ANT de justifier qu'elle accepte ou refuse de reconnaître l'ANM/l'AAC respective.

4.6.6. **Octroi de la reconnaissance**

4.6.6.1. Une fois l'examen sur place terminé, l'ANT (personnel de la DNAST 2) doit terminer le dossier de reconnaissance en préparant un rapport de justification final, une lettre de reconnaissance et un certificat pour signature par l'ANT.

4.6.6.2. La lettre de reconnaissance fera référence :

- a. au présent avis de l'ANT;
- b. au rapport de justification final et au numéro du SGDDI du dossier de projet contenant les sous-sections remplies du MARQ; et
- c. à tous les documents de référence fournis par l'ANM ou l'AAC.

4.6.6.3. Le personnel de la DNAST 2 doit ensuite mettre à jour l'annexe A du présent avis, qui contient la liste des AN reconnues par l'ANT, ainsi que toutes limites et contraintes qui s'y rapportent.

4.6.7. **Maintien de la reconnaissance**

4.6.7.1. Le processus de reconnaissance de l'AN établi par l'ANT n'exige pas que le personnel de l'ANT procède à des examens ou des renouvellements de reconnaissance périodiques planifiés d'une ANM/AAC qui a été déjà reconnue. Une reconnaissance n'est assortie d'aucune date d'expiration. Toutefois, pour que la reconnaissance reste toujours valide, il faut que l'ANT soit toujours consciente de toute mise à jour aux réponses de ladite ANM ou AAC à son MARQ résultant d'une modification importante apportée à l'autorité ou la responsabilité qui leur a été confiée, à leur structure organisationnelle ou à leur règlements, politiques et procédures. Bien que cela devient possible par la relation qui se crée entre l'ANT et l'autre organisme de réglementation pendant le processus de reconnaissance, il incombe au personnel de l'ANT de faire une détermination sur la mise à jour et la validité de la reconnaissance existante, ainsi que sur le moment approprié pour en tirer parti afin de pouvoir accepter des artéfacts et des approbations, ou même pour adopter des décisions ou des arrangements relatives à l'interopérabilité.

5. **Autorités de navigabilité reconnues**

5.1. **AN reconnues**

5.1.1. L'annexe A du présent avis contient la liste des AN qui ont été reconnues par l'ANT. On y trouve de l'information sur les sujets suivants :

- a. nationalité;
- b. s'il s'agit d'une AAC ou d'une ANM;
- c. titre de l'organisation et détails pertinents sur sa structure;

- d. documentation de référence de la reconnaissance;
 - e. portée de la reconnaissance et conditions associées à la reconnaissance.
- 5.1.2. L'annexe B de l'avis contient la liste des AN qui ont reconnu le Programme de navigabilité du MDN et des FAC.
- 5.1.3 Ces listes seront mises à jour chaque fois que :
- a. une modification a été apportée à une reconnaissance existante;
 - b. de nouvelles AN ont été ajoutées; ou
 - c. la reconnaissance d'une AN a été révoquée.

5.2. **Organisations reconnues**

- 5.2.1. Comme il est indiqué au paragraphe 4.1.1.a du présent avis, le chapitre 4 de la partie 1 (*Attribution de l'autorité de navigabilité technique*) de la référence 3.2.b. décrit les règles et les normes dont on se sert pour déterminer l'acceptabilité des organisations qui se sont vues confier des rôles de gestion de la navigabilité ou des fonctions liées à la navigabilité par une autorité réglementaire autre que l'ANT.
- 5.2.2. Les organisations qui utilisent un système de navigabilité approuvé par une autre AN, qui a été évalué, jugé acceptable et reconnu par l'ANT, sont appelées « organisations reconnues ». La référence 3.2.j. présente une directive destinée au personnel de l'ANT qui décrit la manière dont les organismes contractés par le MDN pour prestation des services sont reconnues.
- 5.2.3. La liste des organisations reconnues par l'ANT sera affichée sur le site Internet de l'ANT et sur le site intranet de la DNASST.

Autorités de navigabilité reconnues

Pays	Type de régulateur	Organisation responsable	Référence de la reconnaissance	Commentaires
Australie	Militaire	<i>Australian Defence Force – Australian Defence Aviation Safety Authority (DASA)</i> [Force de défense de l'Australie – Autorité de la sécurité de l'aviation de la défense de l'Australie]	Lettre de l'ANT (GPEA n° 1765373) Rapport de justification du DNAST (GPEA n° 1718589)	La DASA a été officiellement reconnue en 2017, suite à un examen du MARQ et un examen sur place à la fin de 2016. Étant donné que le <i>Defence Aviation Safety Program (DASP)</i> était, à l'époque, en plein milieu d'une restructuration (incluant une migration de son cadre existant de réglementation à un système de réglementation qui suivra de près la lignée du modèle des Exigences de navigabilité militaires européennes (EMAR), le rapport de justification final a été reporté en raison de mieux refléter le nouveau organisme après sa mise en œuvre. Voir la remarque 3 Voir la remarque 4
Canada	Civil	Transports Canada, Aviation civile (TCAC)	MNT, partie 1, chapitre 4	Voir la remarque 1 Voir la remarque 2
Espagne	Militaire	Autorité de navigabilité du ministère de Défense de l'Espagne (ANDE), y compris la Direction générale de l'armement et du matériel (DGAM) et l'Institut national de technologie aérospatiale (INTA)	Lettre de l'ANT (GPEA no 1802674) Rapport de justification du DNAST (GPEA no 1758675)	Voir la remarque 3 Voir la remarque 4
États-Unis	Civil	<i>Federal Aviation Administration (FAA)</i>	MNT, partie 1, chapitre 4	Voir la remarque 1 Voir la remarque 2
États-Unis	Militaire	Force aérienne des États-Unis (<i>USAF</i>) – Autorité de navigabilité technique Direction des services et gestion technique du Centre de gestion du cycle de vie des Forces aériennes (CGCVFA/EN-EZ)	Lettre de l'ANT (GPEA no 1564387) Rapport de justification du DNAST (GPEA no 1553039)	Voir la remarque 3 Voir la remarque 4

**ANNEXE A
DE L'AVIS DE L'ANT 2016-04
EN DATE DU 15 AOÛT 2016
RÉVISÉ LE 12 MARS 2024**

Pays	Type de régulateur	Organisation responsable	Référence de la reconnaissance	Commentaires
États-Unis	Militaire	Autorité de navigabilité du <i>Department of the Navy (DON)</i> , en particulier le <i>Naval Air Systems Command (NAVAIR)</i> et la direction de la navigabilité et de la cybersécurité (AIR-4.OP)	Rapport de justification du DNAST (GPEA no 1840497)	Voir la remarque 3. Voir la remarque 4
États-Unis	Militaire	Autorité de navigabilité de la <i>US Army</i> , en particulier le <i>Aviation and Missile Command (AMCOM)</i> et la direction du génie aéronautique (AED)	Rapport de justification du DNAST (GPEA no 1847940)	Voir la remarque 3 Voir la remarque 4
Europe	Civil	Agence de l'Union européenne de la sécurité aérienne (AESA)	MNT, partie 1, chapitre 4	Voir la remarque 1 Voir la remarque 2
Italie	Militaire	Défense et armements de l'Italie – Direction de l'armement aéronautique et de la navigabilité (DAAA)	Lettre de l'ANT (GPEA n° 2061454) Rapport de justification du DNAST (GPEA n° 1984141)	Voir la remarque 3 Voir la remarque 4
Nouvelle-Zélande	Militaire	Autorité de l'aviation de la Défense [Defence Aviation Authority (DAA)] de la Nouvelle-Zélande	Lettre de l'ANT (GPEA n° 2261758) Rapport de justification du DNAST (GPEA n° 2202813)	Voir la remarque 3 Voir la remarque 4
Royaume-Uni	Militaire	Autorité de l'aviation militaire [Military Aviation Authority (MAA)] du Royaume-Uni	Lettre de l'ANT (GPEA n° 2060875) Rapport de justification du DNAST (GPEA n° 2023455)	Voir la remarque 3 Voir la remarque 4

Remarque 1

**ANNEXE A
DE L'AVIS DE L'ANT 2016-04
EN DATE DU 15 AOÛT 2016
RÉVISÉ LE 12 MARS 2024**

Toutes les approbations organisationnelles octroyées par une AAC reconnue aux fins des travaux de soutien pour un aéronef de type civil ou militaire placé dans le registre des aéronefs du MDN s'inscrivent dans la portée de la reconnaissance de l'ANT. L'utilisation d'une organisation approuvée par l'ACTC, la FAA ou l'AESA à des fins de travaux militaires est normalement réservée aux travaux sur des systèmes lorsque les systèmes utilisés dans les aéronefs militaires sont similaires à ceux visés par l'approbation d'une organisation civile. Par exemple, il existe des aéronefs militaires qui possèdent des moteurs et des hélices assortis de certificats civils.

Remarque 2

Les approbations de la conception octroyées par une AAC reconnue pour des types d'aéronefs civils semblables à ceux exploités par le MDN seront normalement entièrement endossées par l'ANT. La reconnaissance par le MDN confirme que les processus, les procédures et les normes sont conformes aux critères de « l'évaluation de l'acceptabilité » identifiés dans le chapitre portant sur l'examen de la définition de type (TDE) de la référence 3.2.b du présent avis. Comme le chapitre du MNT portant sur le TDE (chapitre 5 de la partie 2) l'exige, une évaluation de l'applicabilité doit toujours être effectuée pour déterminer si du travail de certification supplémentaire doit être accompli pour se pencher sur les différences existant entre la conception d'un aéronef civil et la configuration, le rôle et l'environnement (CRE) auxquels le MDN destine l'aéronef. Le détenteur de certificat de type de chaque flotte doit posséder un Manuel des procédés techniques (MPT) approuvé par l'ANT indiquant les AAC qui présentent des modifications de conception approuvées pour la flotte en question. Le MPT doit décrire les procédures que l'ingénieur de conception principal (ICP) de la flotte doit suivre pour obtenir l'autorisation de navigabilité technique. Quand une modification à la conception est commune à la conception civile d'origine et qu'il n'y a pas d'enjeux liés au CRE, le personnel de l'ANT n'est habituellement pas appelé à intervenir.

Remarque 3

Toutes les approbations organisationnelles octroyées par une ANM reconnue, aux fins des travaux de soutien pour un aéronef de type civil ou militaire placé dans le registre des aéronefs du MDN, s'inscrivent dans la portée de la reconnaissance de l'ANT. L'utilisation de l'organisation reconnue approuvée par l'ANM à des fins de travaux militaires pour le MDN est normalement réservée aux travaux sur des systèmes lorsque les systèmes utilisés dans les aéronefs sont similaires à ceux visés par l'approbation organisationnelle octroyée par l'ANM.

Remarque 4

Les approbations de la conception octroyées par l'ANM reconnue pour des types d'aéronefs militaires semblables à ceux exploités par le MDN seront normalement entièrement endossées par l'ANT. La reconnaissance par le MDN confirme que les processus, les procédures et les normes sont conformes aux critères de « l'évaluation de l'acceptabilité » identifiés dans le chapitre portant sur l'examen de la définition de type (TDE) de la référence 3.2.b du présent avis. Comme le chapitre du MNT portant sur le TDE (chapitre 5 de la partie 2) l'exige, une évaluation de l'applicabilité doit toujours être effectuée pour déterminer si du travail de certification supplémentaire doit être accompli pour se pencher sur les différences existant entre la conception d'un aéronef militaire et la configuration, le rôle et l'environnement (CRE) auxquels le MDN destine l'aéronef. Le détenteur de certificat de type de chaque flotte doit posséder un Manuel des procédés techniques (MPT) approuvé par l'ANT indiquant les ANM qui présentent des modifications de conception approuvées pour la flotte en question. Le MPT doit décrire les procédures que l'ICP de la flotte doit suivre pour obtenir l'autorisation de navigabilité technique. Quand une modification à la conception est commune à la conception militaire d'origine et qu'il n'y a pas d'enjeux liés au CRE, le personnel de l'ANT n'est habituellement pas appelé à intervenir.

Reconnaissance du Programme de navigabilité du MDN et des FAC

Pays	Type de régulateur	Organisme responsable	Date	Référence de la reconnaissance
Allemagne	Militaire	Luffahrtamt der Bundeswehr (l'Autorité de l'aviation militaire allemande, AAMA)	le 23 mai 2019 (valide jusqu'au 31 mai 2023)	Certificat (GPEA n° 1912191) Rapport de reconnaissance (GPEA n° 1912198)
Australie	Militaire	Australian Defence Force – Australian Defence Aviation Safety Authority (DASA) [Force de défense de l'Australie – Autorité de la sécurité de l'aviation de ladéfense de l'Australie]	Reconnaissance initiale : le 30 octobre 2015 Renouvellement de la reconnaissance : le 30 octobre 2021	Lettre (GPEA n° 1610827) Certificat (GPEA n° 1583941) Rapport de reconnaissance (GPEA n° 2198613)
États-Unis	Militaire	U.S. National Airworthiness Council (comprend les autorités de navigabilité militaires des trois suivants services des É.-U. : U.S. Army, U.S. Navy et U.S. Air Force)	Reconnaissance initiale : le 31 mars 2015 Renouvellement de la reconnaissance : le 31 mars 2023	Lettre (GPEA n° 1558737/1890276) Certificat (GPEA n° 1558746/1889167) Rapport sur le renouvellement de la reconnaissance (GPEA n° 1561025/1889170)
France	Militaire	Direction de la Sécurité Aéronautique D'état (DSAE)	le 12 juillet 2021	Lettre (GPEA n° 2101341) Certificat (GPEA n° 2101324) Rapport de reconnaissance (GPEA n° 2085964 (la version traduite en anglais est disponible au GPEA n°2075045))
Nouvelle-Zélande	Militaire	New Zealand Defence Force Aviation Authority [Autorité de la navigabilité de la Force de défense de la Nouvelle-Zélande]	Reconnaissance initiale : le 30 octobre 2018 Renouvellement de la reconnaissance : le 22 novembre 2022	Certificat (GPEA n° 1895165/2210061) Rapport de reconnaissance (GPEA n° 1895169/2095669)
OTAN	Militaire	Direction exécutive en matière de navigabilité de l'OTAN	Reconnaissance initiale : le 1 ^{er} mars 2019 Renouvellement de la reconnaissance : le 1 ^{er} mars 2023	Lettre (GPEA n° 1890093) Certificat (GPEA n° 1960517) Rapport de reconnaissance (GPEA n° 1890094)

**ANNEXE B
DE L'AVIS DE L'ANT 2016-04
EN DATE DU 15 AOÛT 2016
RÉVISÉ LE 12 MARS 2024**

Pays	Type de régulateur	Organisme responsable	Date	Référence de la reconnaissance
Royaume-Uni	Militaire	Military Aviation Authority [Autorité de l'aviation militaire] du R.-U.	le 30 janvier 2023	Lettre (GPEA n° 2244984) Certificat (GPEA n° 2244983) Rapport de reconnaissance (GPEA n° 2215872)