

| Avis de l'Autorité de navigabilité technique (Avis de l'ANT) | |
|---|--|
| Titre | Reconnaissance indirecte des organismes de maintenance acceptables |
| Numéro de l'avis de l'ANT | 2019-02f-v2 |
| Date d'entrée en vigueur | 15 février 2019 (révisé le 15 janvier 2024) |
| Référence du MNT | Partie 1, chapitre 4, section 1.4.1.3, paragraphe 1 et section 2, norme 1, paragraphe 3 |
| BPR/Téléphone | DNAST 4-6 /819-939-4082 |
| Dossier SGDDI | 2182D-1027-812-6 – VOL 1 N° 1885912 (français) N° 1258856 (anglais) |

1. Objet

1.1 L'avis de l'Autorité de navigabilité technique (ANT) fournit des directives aux organisations à l'égard de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un processus pour la reconnaissance d'un organisme de maintenance acceptable au nom de l'Autorité de navigabilité technique.

1.2 Conformément au Manuel de navigabilité technique (MNT) du ministère de la Défense nationale (MDN) à la référence 3.1.1, l'ANT est responsable d'autoriser des organismes de maintenance contractuels à fournir des services de soutien de maintenance au nom du MDN. Sous réserve de conditions précises, l'autorisation d'un organisme de maintenance peut se faire au moyen d'un processus abrégé de « reconnaissance » plutôt que par un processus détaillé d'accréditation entrepris exclusivement par l'ANT. Pour être « reconnu », l'organisme contractuel devra démontrer, au moyen d'un processus d'évaluation officiel, qu'il a obtenu l'approbation d'une autre Autorité de navigabilité acceptable par l'ANT (référence 3.1.2) pour une portée équivalente ou similaire à celle qui est définie dans le contrat. De plus, un fabricant d'équipement d'origine (FEO) peut être présumé reconnaissable pourvu qu'il ait les capacités (ou des accords de soutien) qui permettent de satisfaire les exigences contractuelles.

1.3 Lorsqu'on a déterminé qu'un organisme est reconnaissable (au moyen d'exigences contractuelles), un processus officiel de « reconnaissance » est entamé. La reconnaissance est réalisée lorsque l'organisme peut démontrer la conformité au MNT, y compris à toutes les règles et les normes pertinentes pour la portée et l'étendue des services offerts.

2. Applicabilité

2.1 Le présent avis de l'ANT s'applique aux organismes accrédités par l'ANT qui souhaitent reconnaître indirectement un FEO ou un organisme de maintenance (OM) engagé selon un contrat pour fournir des services qui ont été approuvés par une autre autorité de navigabilité civile/militaire reconnue par l'ANT, pour une portée équivalente ou similaire.

3. Documents connexes

3.1 Références réglementaires :

- 3.1.1 C-05-005-001/AG-001 – Manuel de navigabilité technique (MNT)
- 3.1.2 Avis de l'ANT 2016-04 – Reconnaissance des autorités de navigabilité
- 3.1.3 Processus AF9000 TAA09.006-06 – Aerospace Equipment Program Management (AEPM) Support Arrangement Evaluation and Selection Procedure for Acceptable Maintenance Organizations (en anglais seulement)

4. Discussion

4.1 Identification des candidats à la reconnaissance – Un organisme de maintenance (OM) peut être candidat pour la reconnaissance indirecte par un organisme accrédité par l'ANT au nom de l'ANT si l'organisme satisfait les exigences suivantes :

4.1.1 FEO – Un FEO peut être un candidat pour la reconnaissance indirecte lorsque le soutien complet de l'équipement et des services définis dans le contrat peut être assuré. En général, un organisme peut démontrer le statut de FEO en fournissant un certificat du fabricant délivré par une AN ou une lettre d'autorisation d'un FEO détenant le certificat du fabricant. Dès que le FEO est identifié, l'évaluation de la reconnaissance (paragraphe 4.2) déterminera si l'organisme détient un système de contrôle de la navigabilité acceptable qui est conforme à l'intention du MNT du MDN (référence 3.1.1) pour la portée et l'étendue de la maintenance définies dans le contrat. Dans certains cas, le FEO peut exécuter le travail directement ou avoir un accord de soutien avec un OMA/centre de réparation.

4.1.2 AAC – Un OM approuvé par une autorité de l'aviation civile (AAC) qui a été reconnue par l'ANT conformément à la référence 3.1.2 peut être un candidat pour la reconnaissance indirecte lorsque la portée et l'étendue des approbations civiles de l'organisme sont équivalentes ou similaires à l'égard de l'équipement et des services définis dans le contrat. Habituellement, l'organisme détient un certificat approprié d'organisme de maintenance agréé par l'AAC (TCAC) ou un certificat de centre de réparation (FAA ou AESA). Une fois l'organisme identifié, l'évaluation de la reconnaissance (paragraphe 4.2) déterminera si celui-ci détient un système de contrôle de la navigabilité acceptable qui est conforme à l'intention du MNT du MDN (référence 3.1.1) pour la portée et l'étendue de la maintenance définies dans le contrat. Dans la plupart des cas, les règlements civils pour un OMA ou un centre de réparation sont pleinement conformes à l'intention du MNT; cependant, il arrive parfois que les travaux effectués pour des organisations militaires se déroulent à un endroit ou dans une installation différente et la surveillance civile peut être limitée, sinon inexistante. En outre, la configuration de l'équipement conçu pour l'utilisation militaire peut être différente ou échapper à la portée de l'approbation civile. L'évaluation de la reconnaissance définie au paragraphe 4.2 a pour but d'identifier et de résoudre ces écarts potentiels.

4.1.3 ANM – Un OM approuvé par une autorité de navigabilité militaire (ANM) qui a été reconnue par l'ANT conformément à la référence 3.1.2 peut être un candidat pour la reconnaissance indirecte lorsque la portée et l'étendue des approbations militaires de l'organisme sont équivalentes ou similaires à l'égard de l'équipement et des services définis dans le contrat. En général, l'organisme détient une lettre d'autorisation ou un certificat pertinent d'organisme de maintenance/de centre de réparation agréé par l'ANM qui définit la portée et l'étendue de l'autorité. Souvent, en raison de l'unicité ou de la spécialisation de l'équipement militaire, une ANM tentera de bénéficier des approbations existantes d'un OMA/centre de réparation (le cas échéant), élargissant ainsi la portée pour couvrir l'équipement militaire. Par conséquent, il faut prendre soin d'évaluer l'organisme, car la surveillance civile peut ne pas être suffisante pour les exigences contractuelles militaires. Dès que l'OM est identifié comme un candidat pour la reconnaissance, l'évaluation subséquente (paragraphe 4.2) déterminera si l'organisme détient un système de contrôle de la navigabilité acceptable qui est conforme à l'intention du MNT (référence 3.1.1) pour la portée et l'étendue de la maintenance définies dans le contrat.

4.2 Évaluation de la reconnaissance – Normalement, les clauses de navigabilité dans l'énoncé des travaux (EDT) du contrat limiteront les soumissionnaires potentiels à ceux qui sont « reconnus » conformément à la définition du paragraphe 4.1 ci-dessus. Si aucun soumissionnaire ne satisfait les exigences en matière d'admissibilité pour la reconnaissance, alors il faudra demander à l'ANT de déterminer s'il y a une solution de rechange quant à la reconnaissance ou à l'accréditation gérée par l'ANT. Lorsque les soumissionnaires potentiels ont été identifiés, on peut commencer l'évaluation de la reconnaissance. Celle-ci consiste à demander à l'organisme de remplir une enquête de navigabilité. L'enquête est conçue pour aider les évaluateurs à bien comprendre les capacités et le système de contrôle de la navigabilité de

l'organisme. L'entrepreneur devra répondre à des questions précises et appuyer les réponses en présentant les processus et les procédures pertinents s'il y a lieu. Un questionnaire aux fins de reconnaissance acceptable devrait couvrir tous les domaines répertoriés ci-dessous concernant la portée et l'étendue des travaux définies dans l'EDT du contrat.

4.2.1 Demander à l'entreprise de fournir des preuves qu'elle satisfait les exigences en matière d'admissibilité pour la reconnaissance en fournissant les certificats ou les lettres d'autorisation requis délivrés par une autorité civile ou militaire, y compris la portée et l'étendue connexes de l'approbation.

4.2.2 Demander à l'entreprise de décrire la supervision de leur organisme par l'AAC ou l'ANM applicable. Ce point est normalement appuyé en fournissant de récents rapports de vérification de l'organisme de maintenance aux évaluateurs.

4.2.3 Demander à l'organisme de décrire le système qualité en place. Idéalement, un système qualité approuvé (c.-à-d. EN 9100, ISO 9001) est optimal; cependant, le système qualité de l'organisme est parfois un système maison. Cet organisme devrait être en mesure de fournir une manuelle qualité et la politique qualité connexe qui décrit la structure de gestion du système qualité, la structure des documents, le registraire, le cycle de vérification interne et externe, et la couverture, le calendrier de vérification et la gestion des mesures correctives/préventives.

4.2.4 Demander à l'organisme de fournir une description du système de gestion de la sécurité (SGS) (s'il y a lieu). Les organismes devraient fournir une politique sur le SGS aux fins d'examen, s'il y a lieu.

4.2.5 Demander à l'organisme de fournir le manuel de politiques de maintenance ou le manuel du centre de réparation (ou un manuel équivalent).

4.2.6 Demander à l'organisme d'identifier le gestionnaire supérieur responsable de l'organisme. Cette personne devrait être celle qui est responsable des activités de navigabilité exécutées au sein de l'organisme. Dans TCAC, cette personne est la PRM. La FAA et l'AESA ont des gestionnaires responsables désignés.

4.2.7 Demander à l'organisme de décrire le système de contrôle des autorisations. Ceci devrait comprendre, au minimum :

- a. une description des fonctions et des rôles qui demandent l'attribution de l'autorité (c.-à-d., autorité de certification après maintenance) et les exigences d'admissibilité connexes (c.-à-d., exigences en matière de scolarité, de formation propre à l'emploi, et d'expérience);
- b. le processus d'attribution de l'autorité (c.-à-d., FCE, carnets de technicien d'entretien d'aéronefs, évaluations, lettres d'autorisation, timbres, signatures électroniques);
- c. le système servant à gérer et à faire le suivi des autorisations, y compris la formation périodique;
- d. les dossiers d'autorisation, les outils connexes et les exigences concernant la conservation;
- e. les processus et les procédures pertinents connexes qui devraient aussi être fournis aux évaluateurs pour leur examen.

4.2.8 Demander à l'organisme de décrire l'installation où le travail contractuel sera exécuté. L'installation devrait être associée au certificat d'approbation civile ou militaire de l'organisme.

4.2.9 Demander à l'organisme de décrire les processus pour conclure un accord de soutien avec un organisme sous-traitant. Ceci devrait comprendre une description des exigences en matière de navigabilité (c.-à-d., approbations de l'AAC, autorisation du FEO, etc.), un système de contrôle de la navigabilité, les exigences relatives au système qualité, la supervision, l'échange des données, les installations, etc.). Les processus devraient être fournis aux évaluateurs pour leur examen.

4.2.10 Demander à l'organisme de décrire son système de contrôle de l'étalonnage pour les outils et l'équipement d'essai et de fournir les processus offerts aux fins d'examen.

4.2.11 Demander à l'organisme de décrire la façon dont les pièces de rechange d'aéronef et les pièces commerciales ordinaires sont contrôlées au sein de l'organisme. Les processus offerts devraient couvrir les exigences en matière de documentation, les inspections à l'arrivée, l'entreposage (y compris le suivi de la durée de conservation et le contrôle de lots), le contrôle des pièces non conformes, et les exigences de navigabilité en matière d'approvisionnement et de listes des fournisseurs approuvés.

4.2.12 Demander à l'organisme de décrire l'exécution de la maintenance et les politiques connexes liées à l'enregistrement de la maintenance et aux dossiers techniques. La description devrait détailler les exigences en matière d'enregistrement de la maintenance pour les ordres de travail, y compris les exigences de certification et les autorisations connexes. De plus, l'organisme devrait détailler la façon dont l'ordre de travail est lié au bon de commande du client et au CdC qui en découle. Les exigences en matière de système de tenue de dossiers et de documentation devraient aussi être décrites, et les procédures connexes sont requises aux fins d'évaluation.

4.2.13 Demander à l'organisation de décrire la façon dont les données approuvées sont gérées au sein de l'organisme. Ceci devrait couvrir la façon dont les modifications au manuel d'entretien équipement et/ou aux dessins approuvés sont gérées et contrôlées, particulièrement lors de modifications apportées au logiciel ou à la configuration logicielle.

4.2.14 Demander à l'organisme de décrire la façon dont la surveillance du maintien de la navigabilité est effectuée au sein de l'organisme. Ceci comprend la surveillance des fournisseurs, des FEO, et des autres utilisateurs pour les questions de navigabilité qui peuvent avoir une incidence sur l'équipement ou les services définis dans le contrat.

4.3 Approbaton de la reconnaissance – En général, la question de l'enquête au paragraphe 4.2 devrait être liée aux domaines qu'un FEO ou qu'un OMA/centre de réparation approuvé sera en mesure de décrire et d'appuyer à l'aide de procédures pertinentes. Il incombe à l'équipe d'évaluation du responsable technique (RT) du contrat d'évaluer chaque réponse et de déterminer si la réponse est convenable. Dans certains cas, le RT du contrat peut devoir demander des renseignements supplémentaires et/ou des artéfacts afin d'être en mesure de déterminer la conformité à l'exigence.

4.4.3 Reconnaissance indirecte – Dès qu'on a déterminé que l'organisme de maintenance contractuel est conforme, le processus de reconnaissance indirecte peut être complété en ajoutant l'organisme de maintenance contractuel au Réseau de soutien des systèmes d'armes (RSSA) de l'organisation contractante (c.-à-d., MPT ou SMPT) et en demandant l'approbation de l'ANT pour cet ajout au RSSA.

4.4.4 Exceptions – Il arrive parfois que, lors de l'examen du questionnaire, un organisme de maintenance contractuel ne puisse pas être déclaré totalement conforme. Dans ce cas, le RT du contrat peut consulter l'ANT afin de déterminer la façon dont les lacunes peuvent être comblées. Pour ce faire, l'organisme contractuel potentiel peut devoir élaborer un supplément sur la navigabilité aérienne du MDN (DAS) pour combler les lacunes et cela demande habituellement la participation de l'ANT. Dans ce cas, une reconnaissance officielle plutôt qu'une reconnaissance indirecte pourrait être accordée par lettre, directement de l'ANT. S'il y a des lacunes importantes en matière de navigabilité et des exigences propres au MDN dans le contrat, alors une accréditation complète de l'ANT peut être requise. Un exemple où une accréditation complète peut être requise est lorsqu'un organisme détient une approbation civile pour effectuer la maintenance (c.-à-d., FEO, OMA ou centre de réparation), mais a conclu un contrat pour également assumer des responsabilités d'exploitant aérien pour le MDN. Ceci pourrait comprendre des activités comme la planification et le contrôle de la maintenance, la remise en service d'un aéronef, la régulation des vols, ou la surveillance en service.

4.5. Exigences de supervision – Pour des contrats simples de réparation et révision où l'organisme de maintenance satisfait totalement les exigences, il se peut qu'on n'ait pas besoin de supervision directe et le rendement peut être surveillé au moyen des inspections à l'arrivée et des statistiques de défaillance avant installation. Pour d'autres contrats où des travaux importants et complexes sont exécutés (c.-à-d., grande inspection de l'aéronef), un certain niveau de vérification sur place devra être établi et il peut être modifié à mesure qu'on acquiert de l'expérience et de la confiance avec l'entrepreneur. On peut demander de l'aide auprès de l'ANT pour l'établissement d'un plan de vérification.

4.6. Exigences relatives à la documentation – Le dossier de reconnaissance à l'appui de la reconnaissance indirecte et des changements au RSSA de l'organisation contractante devrait être conservé pendant deux ans après la période du contrat. Au minimum, le dossier devrait contenir l'EDT du contrat, les réponses au questionnaire, la documentation à l'appui et le plan/les résultats de vérification.

4.7. Clause de navigabilité pour la reconnaissance – Un exemplaire de la clause de navigabilité qui peut être utilisée pour un EDT de contrat est accessible à l'interne, au sein du MDN, dans la bibliothèque du GPEA, SGDDI n° 1878403. Pour ceux qui n'ont pas accès au SGDDI, ils peuvent en obtenir une copie en communiquant avec le BPR du présent avis.

4.8. Questionnaire aux fins de reconnaissance – Un exemple de questionnaire aux fins de reconnaissance qui peut être utilisé pour aider à évaluer des soumissionnaires potentiels est accessible à l'interne, au sein du MDN, dans la bibliothèque du GPEA, SGDDI n° 1873681. Pour ceux qui n'ont pas accès au SGDDI, ils peuvent en obtenir une copie en communiquant avec le BPR du présent avis.