

Avis de l'Autorité de navigabilité technique (Avis de l'ANT)	
Titre	Demande de dérogation aux conditions d'admissibilité spécifiques pour les techniciens autorisés à exécuter des tâches liées à la navigabilité et des fonctions de navigabilité
Numéro de l'avis de l'ANT	2020-01f-v2
Date d'entrée en vigueur	le 16 mars 2020 (révisé le 15 mars 2024)
Référence au MNT	Partie 1, chapitre 4, section 1.4.2.S2, paragraphes c. et d.
BPR/Téléphone	DNAST 4-6 / 819 939-4082
Dossier SGDDI	2182D-1027-812-6 – VOL 1 Nº 1984477 (français) Nº 1942296 (English)

1. But

1.1 Le présent avis de l'Autorité de navigabilité technique (ANT) fournit des lignes directrices aux organismes de maintenance qui cherchent à obtenir une dérogation aux conditions d'admissibilité de l'ANT régissant les connaissances, les compétences et l'expérience du personnel de maintenance autorisé à exécuter des tâches liées à la navigabilité et des fonctions de navigabilité. Parmi celles-ci on retrouve l'autorisation d'exécuter et de signer les travaux de maintenance, ou une autorité de certification après maintenance (ACAM) et autorité de remise en service d'un aéronef (ARSA).

2. Applicabilité

2.1 Le présent avis de l'ANT s'applique aux organismes de maintenance acceptables (OMA) qui cherchent à être dispensés des exigences de navigabilité technique lors de l'attribution à leurs techniciens de l'autorité d'effectuer et de signer des travaux de maintenance, ainsi qu'une ACAM ou une ARSA sur les aéronefs du ministère de la Défense nationale (MDN) et des Forces Armées canadiennes (FAC). Cet avis peut être utilisé lorsqu'une demande de dérogation, soumise à l'ANT, est en mesure de prouver que l'autorisation en question n'affectera pas la sécurité, ni ne diminuera le niveau de sécurité en dessous d'un niveau acceptable pour l'ANT.

3. Documents connexes

3.1 Références réglementaires :

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

- a. Partie 1, chapitre 4 (1.4.2.S1 – Autorité organisationnelle, et 1.4.2.S2 – Autorité individuelle de navigabilité technique)
- b. Partie 5, chapitre 9 (5.9.2.S1 – Demande d'exemption ou d'écart)
- c. Partie 3, chapitre 1 (3.1.2.S8 – Vérification de la maintenance et 3.1.2.S2 – Exécution de la maintenance)

3.1.2 Avis de l'ANT 2016-04 – *Reconnaissance des autorités de navigabilité*

3.1.3 Avis de l'ANT 2015-01 – *Exigences concernant l'examen élémentaire de navigabilité pour les candidats à l'Autorité de certification après maintenance (ACAM) au sein d'un organisme accrédité par l'ANT*

4. Discussion

4.1 Selon le Manuel de navigabilité technique du MDN (référence 3.1.1), le manuel des procédés de maintenance (MPM) d'un OMA doit définir les conditions d'admissibilité en matière de connaissances, de compétences et d'expérience, qu'une personne doit remplir avant d'être autorisée à effectuer et signer des travaux de maintenance, ou à exécuter une ACAM (c'est-à-dire une autorité de certification d'aéronef (ACA) et une autorité de certification d'atelier (SCA)), ou une ARSA. Bien que l'OMA soit censée respecter ces règles, il peut arriver qu'un gestionnaire supérieur de maintenance (GSM) soit amené à accorder une autorisation à une personne déjà en place au sein de l'OMA, ou à embaucher un nouvel employé, qui ne remplissent pas entièrement les conditions d'admissibilité définies pour le rôle prévu. Dans ce cas, le GSM peut soumettre une demande de dérogation à l'ANT pour approbation, à condition que le GSM puisse prouver que cette autorisation n'affectera pas la sécurité, ou ne la réduira pas en dessous d'un niveau acceptable pour l'ANT. Conformément à la référence 3.1.1.b, une demande de dérogation doit comprendre :

- a. l'identification et la description du défaut de navigabilité pour lequel on demande une exemption;
- b. le contexte de la demande;
- c. la justification et les arguments à l'appui de la demande, y compris la définition d'autres conditions de navigabilité ou la démonstration de l'équivalence;
- d. l'identification de toute réduction du niveau de sécurité, ou des risques de navigabilité, découlant de la demande;
- e. l'identification et la proposition de conditions susceptibles d'atténuer ou d'éliminer tout risque;
- f. la durée de l'exemption, le cas échéant, avec les plans d'atténuation afférents;
- g. les documents à l'appui.

4.2 Les paragraphes suivants fournissent des lignes directrices et des facteurs à prendre en compte lors de l'évaluation des connaissances, des compétences et de l'expérience requises d'une personne par rapport à la politique de l'OMA définie dans son MPM.

4.2.1 Connaissances

4.2.1.1 D'une manière générale, et conformément à la référence 3.1.1.a, le MPM de l'organisme définit les connaissances comme relevant des formations aux métiers, des formations spécialisées, des formations sur type, des formations initiales et des formations sur la navigabilité. Toute personne responsable de l'exécution ou de la certification de la maintenance doit avoir suivi un cours d'avionique de base, un cours de mécanique et structures ou un cours de maintenance spécialisée par un organisme de formation acceptable selon l'ANT. Il peut s'agir d'une formation dispensée par un centre de formation agréé de l'Aviation royale canadienne (ARC) ou par un centre de formation agréé par une autre autorité de navigabilité civile ou militaire. La référence 3.1.2 contient les renseignements nécessaires sur les autorités de navigabilité civiles ou militaires reconnues par l'ANT. Une demande de dérogation doit faire l'objet d'un dossier solide, accompagné de preuves objectives et faisant état d'une formation équivalente acquise par des études officielles ou en cours d'emploi (On-the-Job-Training (OJT)), et une expérience professionnelle.

4.2.1.2 Le MNT ne définit pas spécifiquement les conditions d'admissibilité pour les personnes chargées d'effectuer et de signer la certification des travaux de maintenance, ci-après dénommées "compagnons/compagnonnes", mais il reconnaît qu'une maintenance mal effectuée peut avoir un effet considérable sur la navigabilité continue d'un produit aéronautique. Pour cette raison, il est prévu que le MPM de l'organisme définisse les exigences en matière de formation et d'autorisation des compagnons/compagnonnes. De plus, le MPM doit énumérer les responsabilités du compagnon/de la compagnonne associées à la

vérification de la maintenance définie dans la référence 3.1.1.c. Pour obtenir une dérogation ponctuelle aux exigences de formation et d'autorisation définies dans le MPM, le GSM ou la personne responsable de l'attribution de l'autorité (PRAA) devra soumettre une demande de dérogation comme indiqué dans le présent avis de l'ANT.

- 4.2.1.3 Une ACA peut être accordée une fois que la personne a satisfait aux conditions préalables en matière de connaissances de base (c'est-à-dire qu'elle est titulaire d'une licence de technicien d'entretien d'aéronef (TEA) ou qu'elle a suivi un programme d'apprentissage approuvé par l'ANT) et qu'elle a suivi une formation sur type. En général, il est rare d'obtenir une dispense de formation sur type pour l'ANT, à moins que l'organisme soit en mesure de prouver que la personne en question a reçu une formation équivalente par d'autres moyens (c'est-à-dire la combinaison d'un programme défini de formation en cours d'emploi et d'expérience au sein de l'organisation).
- 4.2.1.4 Pour obtenir l'autorisation de SCA, la personne doit normalement obtenir un diplôme ou un certificat dans le domaine approprié pour le travail assigné au SCA. Cette condition peut également être satisfaite par un programme de formation en cours d'emploi ou une expérience professionnelle, si cela est défini dans le MPM de l'organisme.
- 4.2.1.5 Les personnes envisagées pour le rôle d'ARSA sont normalement sélectionnées parmi les ACA les plus expérimentées de l'organisation, à condition qu'elles aient une bonne compréhension de leur MPM et de leurs responsabilités en matière de navigabilité. Bien que la situation soit rare, toute dérogation aux conditions d'attribution de l'ARSA doit être bien justifiée dans la demande de dérogation.
- 4.2.1.6 La formation initiale couvre normalement une formation non spécifique à un métier qui s'applique à tout le personnel de l'organisme. Cela comprend, sans s'y limiter, la familiarisation, le système de qualité, les systèmes de tenue de dossiers électroniques (STDE), les facteurs humains, le système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT), le contrôle des outils et la formation aux premiers soins. Les exigences en matière de formation initiale doivent être décrites dans le MPM de l'organisme. Il ne convient pas de faire une demande de dérogation à l'ANT dans ce domaine.
- 4.2.1.7 Pour toute personne prévoyant devenir titulaire d'une ACAM, la formation à la navigabilité technique est obligatoire et ne fait généralement pas partie de la formation initiale. On remplit normalement cette condition par l'intermédiaire de la formation interne du MPM approuvé par l'ANT et des procédures connexes, évaluée ensuite par un examen de navigabilité de base. La référence 3.1.3 fournit des renseignements détaillés sur les exigences relatives à l'examen de navigabilité de base. La formation et l'examen de navigabilité appropriés ne peuvent faire l'objet d'une dérogation.

4.2.2 Compétences

- 4.2.2.1 Cette condition fait référence à la nécessité de prouver que la personne en question a complété une sélection de tâches de maintenance liées aux rôles et à l'autorisation de navigabilité que l'on prévoit attribuer. En général, le MPM de l'organisme doit définir les compétences requises et la manière de les acquérir (par exemple, formation en cours d'emploi). Bien que les compétences de base soient acquises dans le cadre du programme d'apprentissage de chaque personne, il reste nécessaire de développer davantage ses compétences par une exécution systématique de la tâche et de conserver la preuve que l'individu a accompli la tâche de manière satisfaisante au regard du GSM ou de la PRAA. Dans certains cas, cette formation pratique peut être acquise pendant la formation sur type d'aéronef. Tout écart par rapport aux conditions d'admissibilité des compétences définies dans le MPM nécessite une dérogation.
- 4.2.2.2 Si le champ d'action de l'organisme inclut les conditions d'octroi d'une ARSA, le MPM doit décrire comment la personne doit acquérir les compétences requises pour exécuter l'ARSA. Cela inclurait l'exposition à tous les scénarios couvrant les responsabilités d'autorisation de

remise en service d'un aéronef (c'est-à-dire, une remise en service d'un aéronef pour le vol par opposition à une remise en service d'un aéronef pour des opérations sur l'aire de trafic à la suite de travaux de maintenance importants), démontrées par l'intermédiaire d'une formation en cours d'emploi à la satisfaction du GSM ou de la PRAA. Tout écart par rapport aux conditions définies dans le MPM de l'organisme approuvé par l'ANT nécessite une dérogation.

4.2.3 Expérience

- 4.2.3.1 Selon les rôles et les autorisations attribués, les conditions en matière d'expérience peuvent varier, de l'achèvement d'un programme d'apprentissage à des critères minimaux définis selon l'expérience de travail au sein d'un OMA, en passant par l'expérience de travail sur des types d'aéronefs ou des composants similaires. Pour les ACA, la référence 3.1.1.a, norme 1.4.2.S2 comprend l'expérience acquise dans le cadre du programme d'apprentissage de l'individu, l'expérience de travail au sein d'un organisme de maintenance acceptable pour l'ANT et l'expérience sur des aéronefs qui ont fait l'objet de certificats de type par une autorité de navigabilité acceptable pour l'ANT. L'expérience en matière de SCA est exprimée en heures de travail sur les composants pertinents, sous la supervision directe d'une SCA. En ce qui concerne l'ARSA, des exigences supplémentaires en matière d'expérience sont imposées en plus des exigences de l'ACA.
- 4.2.3.2 Les demandes de dérogation des conditions en matière d'expérience sont celles que l'ANT reçoit le plus souvent. Comme pour toutes les conditions d'admissibilité, tout écart aux conditions en matière d'expérience définies dans le MPM de l'organisme doit être approuvé par le biais d'une dérogation.
- 4.3 Les organismes qui demandent une dérogation pour leur personnel doivent soumettre une *Demande de dérogation de la fonction de navigabilité technique*, fournie à l'annexe A. Une fois la dérogation approuvée et les mesures d'atténuation prises, la personne concernée peut recevoir une autorisation officielle conformément au MPM de l'organisme. Il convient de conserver un exemplaire de la dérogation dans le dossier du demandeur pendant toute la durée de son emploi au sein de l'organisme, ou jusqu'à ce que les conditions stipulées dans le MPM soient satisfaites, annulant de ce fait le besoin de dérogation.

Remarque

Il convient de noter que, si un organisme prévoit embaucher un certain nombre de personnes ayant un parcours similaire, il peut s'avérer plus efficace d'approcher l'ANT pour modifier le MPM afin de couvrir ce scénario.

ANNEXE A
DE L'AVIS DE L'ANT 2020-01
EN DATE DU 16 MARS 2020
RÉVISÉ LE 15 MARS 2024

Formulaire de demande de dérogation de la fonction de navigabilité technique

Demande de dérogation de la fonction de navigabilité technique			
Nom : Bloc A		Personne-ressource : Bloc C	
Unité/organisme : Bloc B		N° de téléphone de la personne-ressource : Bloc D	
1. Niveau d'autorisation demandé : Bloc E	EDM	2. Motif de la demande et références spécifiques au sein du MPM :	
	SCA		
	ACA	Bloc F	
	ARSA		
	3. Récapitulatif du parcours et de l'expérience dans le domaine de l'aviation : Bloc G		
4. Qualifications obtenues en matière d'aviation		5. Autorisations obtenues en matière d'aviation	
Bloc H		Bloc I	
6. Je certifie que tous les renseignements fournis ci-dessus sont exacts et que je serai en mesure de fournir tous les documents justificatifs sur demande.		Bloc J Signature du demandeur et date	
7. Plan pour surmonter les lacunes : Bloc K			
8. Je certifie avoir examiné le dossier de ce demandeur et j'atteste que le plan ci-dessus sera mis en œuvre. Je recommande d'accorder cette dérogation.		Bloc L	
		Signature du GSM et date	
9. La dérogation demandée est : (cocher une option)	Acceptée		Bloc N
	Refusée Bloc M		

ANNEXE A
DE L'AVIS DE L'ANT 2020-01
EN DATE DU 16 MARS 2020
RÉVISÉ LE 15 MARS 2024
Directives pour remplir le formulaire de *Demande de dérogation de la fonction de navigabilité technique*

Bloc A : Identifier la personne faisant l'objet de la demande de dérogation.

Bloc B : Identifier l'organisme formulant la demande de dérogation.

Bloc C : Nom du point de contact (généralement, le GSM ou la PRAA).

Bloc D : Numéro de téléphone du point de contact.

Bloc E : Définir le niveau d'autorisation demandé.

Bloc F : Expliquer clairement pourquoi la dérogation est nécessaire et faire état des conditions énoncées dans le MNT et dans le manuel des politiques de l'organisme. S'il est fait référence à un document, s'assurer d'indiquer la version du document utilisé.

Bloc G : Décrire les éléments pertinents du parcours et de l'expérience de la personne.

Remarque

Ne pas utiliser d'abréviations. Ce bloc doit être accompagné du CV du demandeur et de tout autre élément approprié (en pièces jointes).

Bloc H : Décrire la formation, les examens et l'expérience spécifiques qui rendent le demandeur admissible pour l'autorisation demandée. S'assurer de n'utiliser aucune abréviation et d'écrire dans un langage clair et compréhensible, particulièrement si la formation et les qualifications ont été acquises à l'étranger, car les formations d'autres pays sont souvent méconnues. Expliquer l'équivalence entre les qualifications de la personne concernée et celles de Transports Canada ou des Forces Armées canadiennes. Ce bloc doit être accompagné des diplômes, des certificats et des descriptions de cours, le cas échéant.

Bloc I : Faire la liste de toutes les autorisations accordées au demandeur par le passé. S'assurer de dresser une description facilement compréhensible et de n'utiliser aucune abréviation. Si les autorisations passées ont été accordées à l'étranger, expliquer leur équivalence avec les autorisations de Transports Canada ou des Forces Armées canadiennes. Fournir les registres d'autorisations, le cas échéant.

Bloc J : Insérer la signature du demandeur pour certifier que tous les renseignements fournis dans le formulaire sont exacts et que tous les documents justificatifs pourront être fournis sur demande.

Bloc K : Décrire le plan de l'organisme visant à pallier les lacunes du demandeur pour les conditions en question. Inclure également les tâches de maintenance à accomplir et la durée minimale à respecter par le demandeur avant que celui-ci devienne admissible pour obtenir l'autorité demandée. Préciser toute formation spécifique à effectuer. Il est acceptable de se référer à une section spécifique d'une politique convenue (par exemple, une section spécifique d'un plan de mise en œuvre de la navigabilité). Pour faire référence à un document, s'assurer d'indiquer la version du document utilisé et d'en fournir un exemplaire, le cas échéant.

Bloc L : Insérer la signature du gestionnaire supérieur de maintenance pour certifier que tous les renseignements fournis dans le formulaire sont exacts et ont été examinés. Le plan de l'organisme décrit au bloc K sera exécuté. La signature du GSM certifie également que le plan du bloc K est suffisant pour combler les lacunes du demandeur et, à ce titre, atteste que la recommandation d'accorder à la personne l'autorité de certification demandée ne compromet pas le niveau de sécurité requis.

ANNEXE A
DE L'AVIS DE L'ANT 2020-01
EN DATE DU 16 MARS 2020
RÉVISÉ LE 15 MARS 2024

Bloc M : Ce bloc est à remplir par l'ANT, ou une personne autorisée par l'ANT, et indiquera si la dérogation est acceptée ou refusée.

Bloc N : Ce bloc est à signer par l'ANT, ou une personne autorisée par l'ANT, après examen du présent formulaire et de tout document afin de déterminer l'acceptation ou le refus de la dérogation, comme indiqué au bloc M. L'acceptation de l'ANT ou de la personne autorisée par l'ANT signifie que la validation et le plan d'atténuation spécifique menés par la PRAA et certifiés par le GSM ont démontré que l'intention des conditions du MNT a été satisfaite par une formation officielle, une formation en cours d'emploi ou une expérience antérieure sur des types d'aéronefs similaires, ou une combinaison de ces éléments.