



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



RP-03-05

Acceptation des personnels désignés dans les organismes agréés

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction technique Navigabilité et Opérations
Édition n° 3
Version n° 0
Publiée le 07 août 2023

Gestion documentaire

Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed 0 v0 (ex-Ind A)	10 octobre 2017	Création.
Ed 1 v0 (ex-Ind B)	07 octobre 2019	Cette mise à jour : Apporte des précisions concernant les conditions d'acceptation des personnels redevables d'une Form 4 et les règles de suppléance – voir §6. Introduit les licences de catégorie L dans les critères de qualification relatifs aux personnels d'examen de navigabilité – voir §11.2.2. Corrige le paragraphe 9 pour se conformer au point 4.5 de l'AMC M.A.706.
Ed 2 v0 (ex-Ind C)	30 juillet 2020	Cette mise à jour permet la prise en compte des règlements (UE) 2019/1383 et (UE) 2020/270 avec notamment : L'introduction des agréments Partie-CAO et Partie-CAMO. La suppression de l'obligation de Form 4 et l'acceptation formelle des personnels à travers l'approbation du manuel des organismes agréés Partie-CAO et Partie-CAMO (des justificatifs d'expérience et de qualification sont cependant toujours exigés pour les personnels concernés).
Ed 3 v0	07 août 2023	Cette mise à jour permet la prise en compte du règlement (UE) 2021/1963 pour les organismes 145 et le règlement (UE) 2022/201 pour les organismes 21G avec notamment la prise en compte des éléments du système de Gestion et la suppression de l'obligation d'une EASA Form 4 pour les personnels désignés pour les organismes 145 et 21G (des justificatifs d'expérience et de qualification sont cependant toujours exigés pour les personnels concernés). Les corrections orthographiques et améliorations mineures du texte ne sont pas tracées.

Toute remarque ou proposition de modification portant sur un document peut être adressée à OSAC sur le site internet. Pour cela, le demandeur doit rechercher le document concerné sur la page Documentation Technique et sélectionner « Demander une modification » dans la colonne Actions.

Cette procédure est disponible en téléchargement sur le site internet : <https://documentation.osac.aero/>

Sommaire

1. OBJET	5
2. ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS	5
2.1. Abréviations	5
2.2. Définitions	6
3. DOMAINE D'APPLICATION	6
4. RÉFÉRENCES	7
5. RÈGLES COMMUNES	7
5.1. Conditions d'acceptation	7
5.2. Suppléance	9
6. RESPONSABLE DE PRODUCTION (organismes 21G)	9
7. RESPONSABLE D'ENTRETIEN (organismes 145 et CAO limité à l'entretien)	10
7.1. Pour les organismes CAO limité à l'entretien :	10
7.2. Pour les organismes 145 :	10
8. RESPONSABLE DE LA GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ (organismes CAMO et CAO limité à la gestion du maintien de la navigabilité)	11
8.1. Pour les organismes CAMO	11
8.2. pour les organismes CAO.....	12
9. RESPONSABLE TECHNIQUE (organismes CAO gestion du maintien de la navigabilité et entretien) ...	13
10. RESPONSABLE DES FORMATIONS / D'EXAMENS (organismes 147)	13
11. RESPONSABLE QUALITÉ (organismes 21G, CAO et 147) ET RESPONSABLE DE LA SURVEILLANCE DE LA CONFORMITÉ (organismes CAMO et 145)	14
11.1. Pour les organismes 147 :	14
11.2. Pour les organismes 21G	14
11.3. Pour les organismes CAO :	15
11.4. Pour les organismes CAMO	15
11.5. Pour les organismes 145.....	17
12. RESPONSABLE DE LA GESTION DE LA SÉCURITÉ (organismes CAMO, 145 et 21G)	18
12.1. Pour les organismes CAMO	18
12.2. Pour les organismes 145	19
12.3. Pour les organismes 21G	21
13. PERSONNEL D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ	21
13.1. Généralités	21
13.2. Critères de nomination des Personnels d'Examen de Navigabilité.....	22
13.2.1. PEN au sein d'un organisme CAMO	22
13.2.2. PEN au sein d'un organisme CAO	24
13.2.3. PEN au sein d'un organisme 145.....	25
14. SUPERVISION D'EXAMEN PAR OSAC	26
14.1. Généralités et durée de l'examen sous supervision.....	26
14.2. Vérification du dossier individuel	27
14.3. Vérification des compétences par une interview du candidat	27
14.4. Observation d'un examen de navigabilité effectué par le candidat.....	27
14.5. Vérification de l'examen documentaire.....	28
14.6. Vérification de l'examen physique de l'aéronef	29
14.7. Enregistrement de l'examen de navigabilité et émission du CEN ou de la recommandation	29
14.8. Fin du contrôle	29

15. EXAMINATEUR DE PERSONNEL D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ	29
16. REDEVANCES.....	30

1. OBJET

La présente règle et procédure (RP) définit les modalités d'acceptation par l'autorité des personnels des organismes agréés par l'Autorité française, et qui sont soumis à acceptation formelle sur la base de leurs qualifications et expériences selon les règlements européens référencés au §4.

2. ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS

2.1. Abréviations

21F :	Partie-21 sous partie F du règlement (UE) n°748/2012 (production sans agrément d'organisme) ;
21G :	Partie-21 sous partie G du règlement (UE) n°748/2012 (organisme agréé de production) ;
145 :	Partie-145, annexe du règlement (UE) n°1321/2014 (organisme d'entretien) ;
147 :	Partie-147, annexe du règlement (UE) n°1321/2014 (organisme de formation à la maintenance) ;
AEA :	Atelier d'Entretien Agréé ;
ALI :	Airworthiness Limitation Item (Item de limitation de navigabilité) ;
AMM :	Aircraft Maintenance Manual ;
APRS :	Approbation Pour Remise en Service ;
CAMO :	Partie-CAMO, annexe du règlement (UE) n°1321/2014 (organisme de gestion du maintien de la navigabilité) ;
CAO :	Partie-CAO, annexe du règlement (UE) n°1321/2014 (organisme combiné de maintien de la navigabilité) ;
CAE :	Combined Airworthiness Exposition (Manuel de l'Organisme de maintien de navigabilité Combiné) ;
CAME :	Continuing Airworthiness Management Exposition (Manuel de l'organisme de Gestion de maintien de Navigabilité)
CDCCL :	Critical Design Configuration Control Limitation ;
CEN :	Certificat d'Examen de Navigabilité ;
CMM :	Component Maintenance Manual ;
CRM :	Compte-Rendu Matériel
CN/AD :	Consigne de Navigabilité / Airworthiness Directive ;
CRIS :	Compte-Rendu d'Intervention de Surveillance ;
CTA/AOC :	Certificat de Transporteur Aérien / Air Operator Certificate;
DR :	Dirigeant Responsable
EASA :	European Union Aviation Safety Agency ;
EFIS :	Electronic Flight Information System ;
EWIS :	Electrical Wiring Interconnection System ;
IPC :	Illustrated Parts Catalog ;
MEL :	Minimum Equipment List ;
MOE :	Manuel de l'Organisme d'Entretien ;
MOP :	Manuel de l'Organisme de Production ;

MPD :	Maintenance Planning Document ;
MRB :	Maintenance Review Board ;
MTOE :	Maintenance Training Organisation Exposition (Manuel des spécifications de l'organisme de formation d'entretien) ;
OACI :	Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;
PE :	Programme d'Entretien ;
PEN :	Personnel d'Examen de Navigabilité ;
RRO :	Responsable de Revue d'Organisation ;
QCM :	Question à Choix Multiple ;
RDE :	Responsable Désigné d'Entretien ;
RGS :	Responsable Gestion de la Sécurité
RN :	Responsable de la Navigabilité ;
RP :	Règle et Procédure ;
RS :	Responsable de Surveillance (OSAC) ;
RSC :	Responsable de la Surveillance de la Conformité ;
SB :	Service Bulletin ;
SG :	Système de Gestion ;
SRM :	Structural Repair Manual ;
TAC/CAT :	Transport Aérien Commercial / Commercial Air Transport ;
UEA :	Unité d'Entretien Agréé.

2.2. Définitions

Manuel d'Organisme : Terme générique utilisé dans ce document pour désigner respectivement les différents manuels des organismes agréés et le cas échéant tous les documents référencés démontrant la conformité aux exigences réglementaires respectivement applicables (procédures, manuel qualité; liste de capacité...) à ces organismes.

« Petit organisme » CAO : Cf. CAO.A.100

3. DOMAINE D'APPLICATION

Cette procédure s'applique à tous les personnels de commandement, et leurs suppléants, des organismes impliqués dans la production, la gestion du maintien de la navigabilité, la maintenance, et la formation à la maintenance, ainsi qu'aux personnels d'examen de navigabilité (PEN) et le cas échéant, examinateurs de PEN des organismes CAMO, CAO ou 145.

Cette procédure ne s'applique pas :

- Aux instructeurs, examinateurs et évaluateurs pratiques des organismes 147, qui ne sont plus soumis à Formulaire 4 en application de la décision 2012/004/R de l'EASA. (Cf. règle R-52-02) ;
- Aux personnels indépendants détenteurs d'une habilitation à la réalisation d'examen de navigabilité d'aéronefs conformément au ML.A.901(b)(4). (Cf. Procédure P-40-02) ;
- Aux Responsables de Revue d'Organisation (RRO) des « petits organismes » CAO tels que définis au § CAO.A.100 (e). (Cf. appendice II de l'AMC1 CAO.A.100(f)) ;
- Aux Dirigeants Responsables. Les règlements applicables ne nécessitent pas l'étude de leurs qualifications et expériences par l'autorité pour leur acceptation formelle ;
- Aux personnels des organismes disposants d'une autorisation 21F.

- Aux agréments d'organismes étrangers relevant de l'EASA dont l'OSAC assure, par délégation, l'instruction et la surveillance.

4. RÉFÉRENCES

Cette **procédure** prend en compte le référentiel identifié ci-dessous :

- au niveau européen :
 - Règlement (UE) n°748/2012 modifié, et ses AMC/GM ;
 - Règlement (UE) n°1321/2014 modifié, et ses AMC/GM ;
 - Règlement (CE) n°1008/2008 **modifié**.
- au niveau français :
 - Arrêté du 28 décembre 2005 modifié relatif aux redevances pour services rendus par l'**État** pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.

La version en vigueur est disponible sur le site internet d'OSAC.

- P-03-00 : Instruction et Surveillance des Agréments d'Organisme sans système de gestion.
- P-03-01 : Instruction et Surveillance des Agréments d'Organisme avec système de gestion (non disponible à ce jour).

La version en vigueur est disponible sur le site internet d'OSAC.

- Formulaire 4 : Formulaire de demande d'acceptation de personnel.
- F-2-12-50-51-60 : Formulaire de demande ou de modification d'agrément.
- F-03-00-0-3 : Guide de contrôle d'un candidat examinateur de personnel d'examen de navigabilité.
- F-03-05-0 : Grille d'évaluation d'un candidat à la fonction de personnel d'examen de navigabilité.

5. RÈGLES COMMUNES

5.1. Conditions d'acceptation

Les personnels soumis à acceptation de l'Autorité sur la base de leurs qualifications et expériences doivent fournir à OSAC, sous une forme acceptable, une déclaration résumant leurs qualifications et expérience en lien avec la responsabilité envisagée au sein de l'organisme avec une copie des justificatifs associés (CV, diplômes, attestations de formation et/ou examen, attestation d'employeur, carnet d'expérience, etc...).

Pour les organismes CAO, CAMO, 145 et 21G la forme acceptable par l'autorité est une déclaration **de qualifications et d'expériences**, sous format libre, de qualification et d'expérience qui doit contenir les informations suivantes :

- Nom et prénom du postulant.
- Identification de l'organisme (nom et numéro d'agrément).
- Responsabilité au sein de l'organisme (objet de l'acceptation par l'autorité).
- Détail des qualifications en lien avec le poste (responsabilité assumée).
- Détail des expériences en lien avec le poste (responsabilité assumée).
- Date et signature du postulant.

Pour les organismes 147 la seule forme acceptable par l'autorité est le formulaire 4.

Remarque : l'utilisation du formulaire 4 reste, pour les organismes CAO, CAMO, 145 et 21G une forme acceptable.

Par déviation, sur demande motivée de la part d'un candidat ne souhaitant pas fournir une copie des justificatifs, il est possible de consigner et d'attester via le CRIS de la revue des pièces justificatives en question par l'inspecteur OSAC. **Dans ce cas le CRIS doit contenir les références des documents vus, leur date d'émission, la description de leur contenu, etc. afin d'enregistrer les éléments clés des pièces justificatives pour être en mesure de les faire produire à nouveau à son titulaire en cas de besoin ultérieur.** Par ailleurs, dans le cadre de l'instruction ou de la surveillance d'un agrément, un inspecteur OSAC **doit être en mesure de** consulter les justificatifs associés

à la nomination d'un personnel. Ainsi, **dans les cas** où ces justificatifs ne font pas l'objet d'un archivage par OSAC, l'organisme doit tenir à la disposition d'OSAC les documents concernés.

L'acceptation par l'autorité du personnel se fait via l'approbation du **Manuel d'Organisme** et via une mention des personnels concernés dans le courrier de délivrance de l'agrément pour l'instruction initiale, ou dans le courrier d'approbation de la modification majeure/nécessitant l'approbation préalable d'OSAC associée à la nomination du personnel concerné.

Elle résulte de l'étude satisfaisante de **la déclaration de qualifications et d'expériences** et du **Manuel de l'Organisme**. Cette étude doit permettre de démontrer que :

- le personnel est nommé directement par le **Dirigeant Responsable (DR)** et repris dans le manuel de l'organisme qui contient l'intitulé de son poste et ses fonctions, et
- la **description de la** position du personnel dans le manuel de l'organisme **et dans l'organigramme de l'organisme fourni dans le manuel d'organisme** lui permet d'avoir un lien direct avec le DR. Dans le cas des sociétés ayant des structures complexes, si la position du personnel dans l'organigramme ne lui permet pas de démontrer un lien direct avec le DR, l'organisme **doit** démontrer ce lien par un autre moyen (lettre de mission, note de nomination, etc) et montrer que le **personnel considéré** détient bien « la responsabilité ultime » **auprès du DR**, sous-entendu qu'il n'existe pas d'autre personne entre lui et le DR pouvant assumer la même responsabilité ou pouvant interférer dans le cadre des responsabilités **du personnel considéré**.
- la position du personnel lui confère l'autorité nécessaire pour assurer ses fonctions, et
- le personnel répond à tous les critères de qualification et d'expérience requis par le règlement **européen** applicable pour la fonction considérée, et
- le personnel dispose des ressources lui permettant d'assumer ses responsabilités et d'assurer les fonctions associées.

En cas d'utilisation d'un personnel à temps partiel **ou non salarié de l'organisme (par exemple, dans le cas d'une sous-traitance de tâche)** à une ou plusieurs des fonctions concernées par cette **procédure** (voir §3), en plus des conditions précédemment listées, les points suivants doivent être considérés :

- Le **DR de l'organisme devrait démontrer** que les outils et moyens organisationnels mis en place permettent d'assurer que le personnel en question puisse assumer la charge et les responsabilités qui incombent à la fonction. **Il est du ressort de l'organisme de démontrer par des documents adaptés (Manuel, procédures, contrats, déclaration, etc.) que les missions / responsabilités du personnel en question sont clairement définies et acceptés par les deux parties, et**
- Il **devrait** pouvoir être démontré que le temps dont dispose le personnel est adapté à la charge de travail prévue pour couvrir les besoins opérationnels, **incluant entre autres une réserve suffisante pour pallier les aléas potentiels**, et que ce temps **est** effectivement disponible compte tenu des éventuels autres engagements du personnel dans d'autres sociétés, autres activités professionnelles, et
- le DR de l'organisme **devrait s'assurer** que le personnel prend en compte les instructions et les directives relatives à l'accomplissement de sa fonction au sein de l'organisme, **et**
- **ce personnel devrait** pouvoir démontrer ne pas être en situation de risque de conflit d'intérêt par rapport à d'éventuelles autres entités pour lesquelles il travaillerait, et
- **et le personnel**
- **de plus, les organismes redevables d'un Système de Gestion**
 - **devraient mener une étude de risque spécifique à cette situation et mettre en place des mesures d'atténuations associées, et**
 - **dans le cas d'un personnel "non-salarié", l'organisme doit démontrer que ce personnel est pleinement intégré à l'organisme (Manuel, procédures, ...) et qu'un lien direct et effectif est établi avec le DR de l'organisme.**

Nota : le système de retour d'information ("Feedback system") ne peut être contractualisé à une personne ou un organisme externe. Il n'est cependant pas exclu qu'une personne désignée au sens de cette procédure (par ex RSC/RGS) et impliquée dans ce système soit elle-même « non-salarié » de l'organisme. Ceci à condition de démontrer en quoi ce personnel remplissant ces fonctions est pleinement intégré, impliqué, présent et engagé dans ce système au sein de l'organisme et donc que ce "Feedback system" est bien internalisée malgré l'externalisation du personnel désigné.

Dans tous les cas :

- OSAC peut demander toutes clarifications, voire la révision **de la déclaration de qualifications et d'expériences** et la présentation de justificatifs additionnels nécessaires à démontrer la conformité aux exigences réglementaires applicables, et
- au-delà des exigences **européennes** relatives à la nomination des personnels soumis à acceptation de l'Autorité, il est de la responsabilité de l'organisme de s'assurer du respect des autres règlements en vigueur (code des sociétés, code du travail, etc.).

5.2. Suppléance

La suppléance a pour objectif d'assurer la continuité de la conformité de l'organisme aux exigences réglementaires et de permettre l'exécution des tâches en cas d'absence d'un personnel désigné. Les deux cas de figures suivants sont à considérer :

1. Absence de courte durée, limitée à 3 mois (mission, vacances, arrêt maladie de courte durée, etc.). Une acceptation par OSAC n'est pas requise et les prérequis de qualification et d'expérience applicables au titulaire de la fonction considérée ne s'appliquent pas aux suppléants de courte durée. En revanche, il est de la responsabilité de l'organisme de démontrer l'existence de compétences et d'une expérience de base concernant le/les personnels ayant vocation à assurer une suppléance de courte durée.
2. Absence de longue durée (congé maternité, arrêt maladie de longue durée, etc.). Une acceptation par OSAC n'est pas requise, en revanche, **il est de la responsabilité de l'organisme de s'assurer que le personnel qu'il désigne en tant que suppléant répond aux mêmes prérequis de qualification et d'expérience que le titulaire de la fonction considérée. Ce personnel suppléant n'étant pas soumis à acceptation formelle de l'autorité, n'est pas cité sur les courriers de délivrance des agréments ou d'approbation des manuels émis par OSAC.**

Concernant la suppléance des personnels soumis à une acceptation de l'autorité (voir §3), la règle suivante s'applique :

L'organisme doit prendre en compte les conditions de maintien de la validité **relatives à son agrément** (21.A.159, 145.A.90, 147.A.155, CAMO.A.135, CAO.A.110). Ces exigences conditionnent la validité de l'agrément au fait que l'organisme reste conforme **aux exigences qui lui sont applicables**.

Ainsi, **l'organisme décrit dans** une procédure comment sont gérés les cas d'absences de courtes et de longues durées. L'organisme peut suivant cette procédure nommer des suppléants dans son manuel.

La procédure utilisée pour traiter les cas d'absence de courte et de longue durée doit prévoir une notification d'OSAC à chaque mise en œuvre d'une telle suppléance. Pour chaque nomination de suppléant longue durée par l'organisme, OSAC vérifiera, en le notifiant dans un CRIS, le respect de la procédure et des critères de nomination. Dans le cas d'une absence longue durée sans prévision de retour du titulaire, un nouveau titulaire devra être nommé suivant le §5.1.

Tout organisme 21G, 145, 147, CAMO ou CAO et qui ne dispose pas d'une procédure, acceptée par OSAC, permettant de traiter les cas d'absence, **est** considéré non conforme aux exigences relatives au maintien de la validité de son agrément.

6. RESPONSABLE DE PRODUCTION (organismes 21G)

Le Responsable de Production doit démontrer via la présentation des justificatifs requis et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance d'OSAC :

- une expérience pratique d'application des normes de sécurité et bonnes pratiques aéronautiques,
- une connaissance du domaine d'activité de son organisme et des techniques mises en œuvre,
- une expérience de la production correspondant au domaine d'activité de son organisme,
- une connaissance **de la Partie 21, notamment** de la sous-partie G,
- une connaissance **des procédures** du Manuel de l'Organisme **applicables à sa fonction**,
- la maîtrise de la langue de travail de son organisme,
- **capable de démontrer un compréhension des principes de Gestion de la Sécurité,**
- **capable de démontrer une compréhension sur les facteurs humains et la performance humaine**

Il doit être démontré via le Manuel d'Organisme, qu'un lien direct existe entre le Responsable de Production et le Dirigeant Responsable.

7. RESPONSABLE D'ENTRETIEN (organismes 145 et CAO limité à l'entretien)

Les critères s'appliquent pour les Responsables d'Entretien en base et en ligne (pour les aéronefs) ou en atelier (pour les moteurs et équipements), en organismes 145 et CAO.

7.1. Pour les organismes CAO limité à l'entretien :

Le Responsable d'Entretien doit démontrer via la présentation des justificatifs requis et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance (OSAC) :

- une expérience pratique et une maîtrise de l'application des normes de sécurité et des bonnes pratiques aéronautiques,
- une connaissance des pratiques standards de maintenance (prenant en compte les principes de facteurs humains),
- une connaissance du système qualité (ou des revues d'organisation)
- une connaissance des aéronefs, des composants et des techniques mises en œuvre, qui peut être démontrée par une formation de niveau au moins équivalent à un niveau 1 selon la Partie-66 (familiarisation) délivrée par le constructeur, un organisme agréé Partie-147 ou à défaut tout autre organisme accepté par OSAC⁽¹⁾,
- une connaissance adaptée de la réglementation, selon l'agrément CAO ainsi que de la Partie M et ML le cas échéant et tout autre réglementation requise.
- une connaissance approfondie du Manuel de son Organisme et des procédures associées,
- avoir suivi une formation aux facteurs humains en maintenance,
- avoir suivi une formation au CDCCL, au Fuel Tank Safety et à l'EWIS si requis par le type d'agrément et le domaine d'activité de l'organisme,
- au moins 5 années d'expérience aéronautique dont 2 ans dans l'industrie aéronautique à un poste approprié,
- maîtrise de la langue de travail de son organisme et de la (ou des) langue(s) de la documentation de maintenance (PE, AMM, CMM, CN/AD, SB...).

Il doit être démontré via le Manuel d'Organisme, qu'un lien direct existe entre le Responsable d'Entretien et le Dirigeant Responsable.

7.2. Pour les organismes 145 :

Le Responsable d'Entretien doit démontrer via la présentation des justificatifs requis et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance (OSAC) :

- une expérience pratique et une maîtrise de l'application des normes de sécurité et des bonnes pratiques aéronautiques,
- une connaissance ou avoir suivi une formation sur les principes de facteurs humains,
- une connaissances ou avoir suivi une formation sur les exigences du système de gestion européen (prenant en compte la surveillance de la conformité et la gestion de la sécurité),
- au moins 5 années d'expérience aéronautique 2 ans dans l'industrie aéronautique à un poste approprié,
- une connaissance des pratiques standards de maintenance,
- détenir un diplôme d'ingénierie (ou autre titre de niveau I – BAC + 5) ou diplôme technique (niveau II – BAC + 3) dans une spécialité appropriée à l'aéronautique ou licence de mécanicien

¹ Les cas d'acceptation par OSAC d'une formation dispensée par un organisme non agréé Partie-147 sont ceux des aéronefs « orphelins », absence d'organisme Partie-147 pour le type d'aéronef considéré / éloignement géographique économiquement incompatible, ou nécessité opérationnelle justifiée

aéronautique Partie-66 complétée par une formation reconnue² de niveau II – BAC + 3, ou 2 années d'expérience professionnelle supplémentaires³ en maintenance et/ou en gestion de navigabilité et/ou surveillance de ces activités,

- une connaissance approfondie du Manuel de son Organisme et des procédures associées,
- une connaissance des aéronefs, des composants et des techniques mises en œuvre, qui peut être démontrée par une formation de niveau au moins équivalent à un niveau 1 selon la Partie-66 (familiarisation) délivrée par le constructeur, un organisme agréé Partie-147 ou à défaut tout autre organisme accepté par OSAC⁴,
- pour les ballons et autres aéronef ayant une MTOM inférieur ou égal à 2730kg, la formation précisée ci-dessus peut être remplacée par une démonstration des connaissances requises via des preuves écrites ou par une évaluation acceptable de l'autorité,
- une connaissance des produits, pièces et équipements entretenus et des techniques mises en œuvre,
- une connaissance adaptée de la réglementation 145, ainsi que de la Partie M et ML le cas échéant et tout autre réglementation requise.
- avoir suivi une formation au CDCCL, au Fuel Tank Safety et à l'EWIS si requis par le domaine d'activité de l'organisme,
- maîtrise de la langue de travail de son organisme et de la (ou des) langue(s) de la documentation de maintenance (PE, AMM, CMM, CN/AD, SB...).

Il doit être démontré via le Manuel d'Organisme, qu'un lien direct existe entre le Responsable d'Entretien et le Dirigeant Responsable.

8. RESPONSABLE DE LA GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ (organismes CAMO et CAO limité à la gestion du maintien de la navigabilité)

Les critères s'appliquent pour le Responsable Désigné d'Entretien (obligatoire en CAT nécessitant une licence d'exploitation délivrée en accord avec le règlement (CE) n°1008/2008) et le Responsable de Navigabilité (dans tous les autres cas d'exploitation).

8.1. Pour les organismes CAMO

Le RDE/responsable de navigabilité doit démontrer via la présentation des justificatifs requis et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance d'OSAC :

- une expérience pratique et une maîtrise de l'application des normes de sécurité et des bonnes pratiques aéronautiques,
- avoir une connaissance du système qualité, du système de gestion (CAMO) incluant la surveillance de la conformité et gestion de la sécurité, et une connaissance des facteurs humains et des limites de la performance humaine (CAMO). Ces connaissances pourront être démontrées par le suivi de formation appropriées.
- avoir au moins 5 années d'expérience professionnelle dont deux en aéronautique à des postes appropriés,
- détenir un diplôme d'ingénierie (ou autre titre de niveau I – BAC + 5) dans une spécialité appropriée à l'aéronautique ou licence de mécanicien aéronautique Partie-66 complétée par une formation

² Les formations reconnues de niveau II sont :

- Licence Professionnelle des systèmes pluri-techniques option Maintenance aéronautique.
- Licence Professionnelle électricité et électronique option électronique pour l'aéronautique et le spatial.

³ Supplémentaires par rapport aux cinq années d'expérience professionnelle dont deux en aéronautique qui sont exigées pour tous.

⁴ Les cas d'acceptation par OSAC d'une formation dispensée par un organisme non agréé Partie-147 sont ceux des aéronefs « orphelins », absence d'organisme Partie-147 pour le type d'aéronef considéré / éloignement géographique économiquement incompatible, ou nécessité opérationnelle justifiée.

reconnue⁵ de niveau II – BAC + 3, ou 5 années d'expérience professionnelle supplémentaires⁶ en gestion de navigabilité et/ou maintenance et/ou surveillance de ces activités,

- une connaissance approfondie du Manuel de l'Organisme ,
- une connaissance des types d'aéronefs gérés :
 - Pour les organismes agréés CAMO gérant des aéronefs de MTOM supérieure à 2730 kg (hors ballons) : une connaissance des aéronefs, et des techniques mises en œuvre, démontrée par une formation de niveau au moins équivalent à un niveau 1 selon la Partie-66 (familiarisation) délivrée par le constructeur, un organisme agréé Partie-147 ou à défaut tout autre organisme accepté par OSAC⁷, sur un échantillon d'aéronefs ou de systèmes d'aéronefs similaires aux types d'aéronefs du domaine d'agrément,
 - Pour les organismes agréés CAMO gérant des aéronefs de MTOM inférieure à 2730 kg et les ballons : formation telle que décrite ci-dessus, ou preuves écrites (diplômes, attestations de formation et/ou d'emploi, logbook de maintenance) sur un échantillon d'aéronefs ou de systèmes d'aéronefs similaires aux types d'aéronefs.
- une connaissance approfondie de la réglementation applicable, et notamment la Partie M, ML, et CAMO,
- la maîtrise de la langue de travail de son organisme et de la (ou des) langue(s) de la documentation de gestion de navigabilité et maintenance (AMM, CMM, CN/AD, SB...),
- en cas d'exploitation en CAT nécessitant une licence d'exploitation délivrée en accord avec le règlement (CE) n°1008/2008, avoir une connaissance approfondie :
 - Des parties pertinentes (propres au type d'exploitation en question) des règlements opérationnels et procédures associées,
 - des spécifications opérationnelles de l'opérateur détenteur de l'agrément CAMO,
 - des parties pertinentes du manuel de procédure de l'opérateur détenteur du CAMO.

En cas d'exploitation en CAT nécessitant une licence d'exploitation délivrée en accord avec le règlement (CE) n°1008/2008, le Responsable Désigné d'Entretien doit être employé par l'opérateur / organisme CAMO, sauf si l'autorité compétente de l'opérateur accepte explicitement que le RDE soit employé par un organisme 145 à qui l'opérateur / organisme CAMO contracte la maintenance de ses aéronefs parce qu'il n'y a aucune autre personne qualifiée disponible.

Dans tous les cas, il doit être démontré via le Manuel d'Organisme, qu'un lien direct existe entre le Responsable Désigné d'Entretien / Responsable de la gestion du maintien de la Navigabilité et le Dirigeant Responsable.

8.2. pour les organismes CAO

Le RDE/responsable de navigabilité doit démontrer via la présentation des justificatifs requis et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance d'OSAC :

- une expérience pratique et une maîtrise de l'application des normes de sécurité et des bonnes pratiques aéronautiques,
- avoir une connaissance du système qualité (CAO) et le cas échéant des systèmes de revue d'organisation pour les "petits organismes". Ces connaissances pourront être démontrées par le suivi de formation appropriées.
- avoir au moins 5 années d'expérience professionnelle dont deux en aéronautique à des postes appropriés,
- détenir un diplôme d'ingénierie (ou autre titre de niveau I – BAC + 5) dans une spécialité appropriée à l'aéronautique ou licence de mécanicien aéronautique Partie-66 complétée par une formation

⁵ Les formations reconnues de niveau II sont :

- Licence Professionnelle des systèmes pluri-techniques option Maintenance aéronautique.
- Licence Professionnelle électricité et électronique option électronique pour l'aéronautique et le spatial.

⁶ Supplémentaires par rapport aux cinq années d'expérience professionnelle dont deux en aéronautique qui sont exigées pour tous.

⁷ Les cas d'acceptation par OSAC d'une formation dispensée par un organisme non agréé Partie-147 sont ceux des aéronefs « orphelins », absence d'organisme Partie-147 pour le type d'aéronef considéré / éloignement géographique économiquement incompatible, ou nécessité opérationnelle justifiée.

reconnue⁸ de niveau II – BAC + 3, ou 5 années d'expérience professionnelle supplémentaires⁹ en gestion de navigabilité et/ou maintenance et/ou surveillance de ces activités,

- une connaissance approfondie du Manuel d'Organisme,
- une connaissance des types d'aéronefs, gérés par l'organisme, d'une MTOM inférieure à 2730 kg et les ballons : une connaissance des aéronefs, et des techniques mises en œuvre, démontrée par une formation de niveau au moins équivalent à un niveau 1 selon la Partie-66 (familiarisation) délivrée par le constructeur, un organisme agréé Partie-147 ou à défaut tout autre organisme accepté par OSAC¹⁰, ou preuves écrites (diplômes, attestations de formation et/ou d'emploi, logbook de maintenance) sur un échantillon d'aéronefs ou de systèmes d'aéronefs similaires aux types d'aéronefs.
- une connaissance approfondie de la réglementation applicable, et notamment la Partie M, ML et CAO,
- la maîtrise de la langue de travail de son organisme et de la (ou des) langue(s) de la documentation de gestion de navigabilité et maintenance (AMM, CMM, CN/AD, SB...),

Dans tous les cas, il doit être démontré via le Manuel d'Organisme, qu'un lien direct existe entre le Responsable Désigné d'Entretien / Responsable de la gestion du maintien de la Navigabilité et le Dirigeant Responsable.

9. RESPONSABLE TECHNIQUE (**organismes CAO** gestion du maintien de la navigabilité et entretien)

Pour les organismes CAO ayant des privilèges de maintenance et de gestion du maintien de la navigabilité, un Responsable Technique unique **doit** endosser la responsabilité de Responsable de Navigabilité et de Responsable d'Entretien. Dans ce cas, les exigences des paragraphes 7.1 et 8.2 de la présente **procédure** se cumulent.

10. RESPONSABLE DES FORMATIONS / D'EXAMENS (**organismes 147**)

Le Responsable des Formations et le Responsable d'Examen, **le cas échéant si requis par le nombre de stagiaires**, doivent démontrer via le renseignement de leurs Formulaires 4 et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance OSAC :

- une expérience pratique et une maîtrise de l'application des normes de sécurité et des bonnes pratiques aéronautiques,
- au moins 5 années d'expérience professionnelle (idéalement dans l'aéronautique), dont deux dans un organisme de formation (école ou organisme de formation technique civile ou militaire) pour le responsable des formations,
- détenir un diplôme de niveau III (BAC + 2) dans une spécialité appropriée à l'aéronautique ou 5 années d'expérience professionnelle supplémentaires^{(11)*},
- une connaissance des concepts de maintenance aéronautique et des pratiques standards de maintenance
- pour le responsable Formation :
 - en formation de type : avoir suivi une formation au type complète selon le domaine d'agrément,

⁸ Les formations reconnues de niveau II sont :

- Licence Professionnelle des systèmes pluri-techniques option Maintenance aéronautique.
- Licence Professionnelle électricité et électronique option électronique pour l'aéronautique et le spatial.

⁹ Supplémentaires par rapport aux cinq années d'expérience professionnelle dont deux en aéronautique qui sont exigées pour tous.

¹⁰ Les cas d'acceptation par OSAC d'une formation dispensée par un organisme non agréé Partie-147 sont ceux des aéronefs « orphelins », absence d'organisme Partie-147 pour le type d'aéronef considéré / éloignement géographique économiquement incompatible, ou nécessité opérationnelle justifiée.

¹¹ Supplémentaires par rapport aux cinq années d'expérience professionnelle aéronautique qui sont exigées pour tous.

- en formation de base : avoir suivi une formation de type aéronef de niveau 1 selon la Partie-66 (familiarisation) dans la catégorie du domaine d'agrément.
- pour le responsable Examens en formation de type : une connaissance des types d'aéronefs : formation de niveau 1 selon la Partie-66 (familiarisation), ou preuves écrites (diplômes, attestations de formation et/ou d'emploi, logbook de maintenance) ou évaluation des connaissances faite et enregistrée par le RS, sur la catégorie du domaine d'agrément,
- une connaissance réglementaire relative aux Parties 21, M, ML, CAMO, CAO, 145 et plus approfondie de la réglementation Partie-66 et Partie-147, démontrée par le suivi d'une formation avec examen à l'issue,
- une connaissance approfondie du Manuel de leur Organisme,
- la connaissance des concepts essentiels d'un système de management par la qualité,
- la maîtrise de la langue de travail de leur organisme et de la (ou des) langue(s) de la documentation servant à élaborer les formations et examens (AMM, CMM, CN/AD, SB...),
- une connaissance des procédures/moyens/méthodes/outils d'élaboration des supports de formation pour le responsable des formations,
- une connaissance des procédures/moyens/méthodes/outils d'élaboration et de restitution des bases de tests (QCM et questions ouvertes) pour le responsable des examens.

Il doit être démontré via le Manuel d'Organisme, qu'un lien direct existe entre le Responsable des Formations / Responsable d'Examen et le Dirigeant Responsable.

11. RESPONSABLE QUALITÉ (organismes 21G, CAO et 147) ET RESPONSABLE DE LA SURVEILLANCE DE LA CONFORMITÉ (organismes CAMO et 145)

11.1. Pour les organismes 147 :

Le Responsable Qualité doit démontrer via la présentation des justificatifs requis et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance OSAC :

- une expérience pratique et une maîtrise de l'application des normes de sécurité et des bonnes pratiques aéronautiques,
- une connaissance approfondie de la réglementation applicable à son organisme/ agrément,
- avoir une connaissance de la réglementation opérationnelle, une connaissance du domaine d'activité de son organisme, des techniques et documents mis en œuvre,
- une connaissance approfondie des Manuels de son Organisme (et des documents associés comme le manuel qualité ou le manuel du système de gestion le cas échéant), y compris ceux de l'exploitant le cas échéant,
- avoir suivi une formation ou avoir de l'expérience en matière de système de management de la qualité,
- avoir suivi une formation et avoir de l'expérience de la conduite d'audits
- maîtriser la langue de travail de son organisme et la (ou des) langue(s) de la documentation servant à élaborer les services et produits du domaine d'activité (Type Data, PE, AMM, CMM, CN/AD et SB, etc. selon le cas).

Il doit être démontré via le Manuel d'Organisme, qu'un lien direct existe entre le Responsable Qualité et le Dirigeant Responsable.

11.2. Pour les organismes 21G

Le Responsable Qualité devrait démontrer via la présentation des justificatifs requis et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance OSAC :

- une expérience pratique et une maîtrise de l'application des normes de sécurité et des bonnes pratiques aéronautiques,
- une connaissance approfondie de la réglementation applicable à l'organisme / agrément,

- une connaissance et des antécédents pertinents et une expérience appropriée, du domaine d'activité de l'organisme,
- une connaissance approfondie du Manuel de son Organisme (et des documents associés comme le manuel qualité ou le manuel du système de gestion le cas échéant),
- avoir suivi une formation et avoir de l'expérience en matière de surveillance indépendante du système gestion de la production (exemple : conduite d'audits)
- maîtriser la langue de travail de son organisme et la (ou des) langue(s) de la documentation servant à élaborer les services, produits et matériels du domaine d'activité.
- avoir une compréhension des principes de Gestion de la sécurité
- avoir une compréhension sur des Facteurs Humains et de la performance humaine.

Il doit être démontré via le Manuel d'Organisme, qu'un lien direct existe entre le Responsable Qualité et le Dirigeant Responsable.

11.3. Pour les organismes CAO :

Le Responsable Qualité doit démontrer via la présentation des justificatifs requis et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance OSAC :

- une expérience pratique et une maîtrise de l'application des normes de sécurité et des bonnes pratiques aéronautiques,
- une connaissance approfondie de la réglementation applicable (notamment la Partie-M et Partie-ML) à son organisme/ agrément,
- le cas échéant, avoir une connaissance de la réglementation opérationnelle, une connaissance du domaine d'activité de son organisme, des techniques et documents mis en œuvre,
- une connaissance approfondie des Manuels de son Organisme (et des documents associés comme le manuel qualité ou le manuel du système de gestion le cas échéant), y compris ceux de l'exploitant le cas échéant,
- avoir suivi une formation ou avoir une connaissance et avoir de l'expérience en matière de système de management de la qualité,
- avoir suivi une formation ou avoir une connaissance et avoir de l'expérience de la conduite d'audits
- maîtriser la langue de travail de son organisme et la (ou des) langue(s) de la documentation servant à élaborer les services et produits du domaine d'activité (Type Data, PE, AMM, CMM, CN/AD et SB, etc. selon le cas).
- avoir au moins 5 années d'expérience professionnelle dont deux en aéronautique à des postes appropriés,
- une connaissance des aéronefs ou des composants du domaine d'activité, qui peut être démontrée par des preuves écrites ou par une évaluation réalisée par l'autorité compétente. Une formation de niveau au moins équivalent à un niveau 1 selon la Partie-66 (familiarisation) délivrée par le constructeur, un organisme agréé Partie-147 ou à défaut tout autre organisme accepté par OSAC¹², sur un échantillon d'aéronefs ou de systèmes d'aéronefs similaires aux types d'aéronefs du domaine d'agrément ou preuves écrites (diplômes, attestations de formation et/ou d'emploi, logbook de maintenance), sur un échantillon d'aéronefs ou de systèmes d'aéronefs similaires aux types d'aéronefs,
- une connaissance des pratiques standards de maintenance (prenant en compte les principes de facteurs humains),
- une connaissance du système qualité (ou des revues d'organisation)

Il doit être démontré via le Manuel d'Organisme, qu'un lien direct existe entre le Responsable Qualité et le Dirigeant Responsable.

11.4. Pour les organismes CAMO

Le Responsable de Surveillance de la Conformité (RSC) doit démontrer via la présentation des justificatifs requis et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance OSAC :

¹² Les cas d'acceptation par OSAC d'une formation dispensée par un organisme non agréé Partie-147 sont ceux des aéronefs « orphelins », absence d'organisme Partie-147 pour le type d'aéronef considéré / éloignement géographique économiquement incompatible, ou nécessité opérationnelle justifiée.

- une expérience pratique et une maîtrise de l'application des normes de sécurité et des bonnes pratiques aéronautiques,
- une connaissance approfondie de la réglementation applicable à son organisme / agrément,
- le cas échéant, avoir une connaissance de la réglementation opérationnelle, une connaissance du domaine d'activité de son organisme, des techniques et documents mis en œuvre,
- une connaissance approfondie des Manuels de son Organisme (et des documents associés comme le manuel qualité ou le manuel du système de gestion le cas échéant), y compris ceux de l'exploitant le cas échéant,
- avoir suivi une formation ou avoir une connaissance et avoir de l'expérience en matière de système de management de la qualité,
- avoir suivi une formation ou avoir une connaissance et avoir de l'expérience de la conduite d'audits
- maîtriser la langue de travail de son organisme et la (ou des) langue(s) de la documentation servant à élaborer les services et produits du domaine d'activité (Type Data, PE, AMM, CMM, CN/AD et SB, etc. selon le cas).
- avoir au moins 5 années d'expérience professionnelle dont deux en aéronautique à des postes appropriés,
- il doit également détenir un diplôme d'ingénierie (ou autre titre de niveau I – BAC + 5) dans une spécialité appropriée à l'aéronautique ou licence de mécanicien aéronautique Partie-66 complétée par une formation reconnue¹³ de niveau II – BAC + 3, ou 5 années d'expérience professionnelle supplémentaires¹⁴ en gestion de navigabilité et/ou maintenance et/ou surveillance de ces activités, remarque : Dans le cas où un organisme possède par ailleurs un autre agrément européen (AOC/CTA, 145, etc.) et qu'une personne est déjà nommée comme Responsable de Surveillance de la Conformité au titre de cet agrément, le point précédent peut être remplacé par la réalisation d'une formation spécifique acceptée par l'autorité permettant d'acquérir une compréhension suffisante des principes de la gestion du maintien de la navigabilité et de la maintenance.
- Pour les organismes gérant des aéronefs de MTOM supérieure à 2730 kg (hors ballons): une connaissance des aéronefs, et des techniques mises en œuvre, démontrée par une formation de niveau au moins équivalent à un niveau 1 selon la Partie-66 (familiarisation) délivrée par le constructeur, un organisme agréé Partie-147 ou à défaut tout autre organisme accepté par OSAC¹⁵, sur un échantillon d'aéronefs ou de systèmes d'aéronefs similaires aux types d'aéronefs du domaine d'agrément,
- Pour les organismes agréés gérant des aéronefs de MTOM inférieure à 2730 kg et les ballons : formation telle que décrite ci-dessus, ou preuves écrites (diplômes, attestations de formation et/ou d'emploi, logbook de maintenance), sur un échantillon d'aéronefs ou de systèmes d'aéronefs similaires aux types d'aéronefs,
- avoir suivi une sensibilisation¹⁶ aux facteurs humains en maintenance, au CDCCL, au Fuel Tank Safety, et à l'EWIS si requis par le domaine d'activité de l'organisme,
- avoir suivi une formation au SG, .

Il doit être démontré via le Manuel d'Organisme, qu'un lien direct existe entre le Responsable de la Surveillance de la Conformité, et le Dirigeant Responsable.

Par ailleurs, il est à noter que le règlement précise que le système de retour d'information (« Feedback system ») ne peut être contractualisé. Cela étant, dans le cas où la fonction RSC est elle-même contractualisée, l'organisme devra démontrer à travers une étude du risque spécifique à cette situation en quoi cette contractualisation

¹³ Les formations reconnues de niveau II sont :

- Licence Professionnelle des systèmes pluri-techniques option Maintenance aéronautique.
- Licence Professionnelle électricité et électronique option électronique pour l'aéronautique et le spatial.

¹⁴ Supplémentaires par rapport aux cinq années d'expérience professionnelle dont deux en aéronautique qui sont exigées pour tous.

¹⁵ Les cas d'acceptation par OSAC d'une formation dispensée par un organisme non agréé Partie-147 sont ceux des aéronefs « orphelins », absence d'organisme Partie-147 pour le type d'aéronef considéré / éloignement géographique économiquement incompatible, ou nécessité opérationnelle justifiée.

¹⁶ Formation ou information qui aborde les principaux éléments du sujet et qui peut prendre la forme d'un bulletin de formation ou de tout autre document d'information sur le sujet. Le support de cette sensibilisation peut être étudié seul par le postulant à condition que ce dernier atteste, par signature, avoir étudié le document en question.

n'impacte pas l'intégralité du système de retour d'information. Cette analyse devra, notamment, montrer que l'intégration du RSC dans l'organisme permet son implication dans ce système. Des mesures d'atténuations associées devront être proposées et mises en place en conséquence.

11.5. Pour les organismes 145

Le Responsable de Surveillance de la Conformité (RSC) doit démontrer via la présentation des justificatifs requis et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance OSAC :

- une expérience pratique et une maîtrise de l'application des normes de sécurité et des bonnes pratiques aéronautiques,
- une connaissance approfondie de la réglementation applicable à son organisme/ agrément,
- le cas échéant, avoir une connaissance de la réglementation opérationnelle, une connaissance du domaine d'activité de son organisme, des techniques et documents mis en œuvre,
- une connaissance approfondie des Manuels de son Organisme (et des documents/procédures associés comme le manuel qualité ou le manuel du système de gestion le cas échéant), y compris ceux de l'exploitant le cas échéant,
- avoir suivi une formation ou avoir une connaissance et avoir de l'expérience en matière de système de management de la qualité,
- avoir suivi une formation ou avoir une connaissance et avoir de l'expérience de la conduite d'audits
- maîtriser la langue de travail de son organisme et la (ou des) langue(s) de la documentation servant à élaborer les services et produits du domaine d'activité (Type Data, PE, AMM, CMM, CN/AD et SB, etc. selon le cas).
- une connaissance des principes de facteurs humains (ou avoir suivi une formation)
- une connaissances sur les exigences du système de gestion européen (prenant en compte la surveillance de la conformité et la gestion de la sécurité)
- avoir au moins 5 années d'expérience professionnelle dont deux en aéronautique à des postes appropriés,
- une connaissance des pratiques standards de maintenance,
- il doit également détenir un diplôme d'ingénierie (ou autre titre de niveau I – BAC + 5) ou un diplôme technique (niveau II – BAC + 3) dans une spécialité appropriée à l'aéronautique ou licence de mécanicien aéronautique Partie-66 complétée par une formation reconnue¹⁷ de niveau II – BAC + 3, ou 2 années d'expérience professionnelle supplémentaires¹⁸ maintenance et/ou en gestion de navigabilité et/ou surveillance de ces activités,
remarque : Dans le cas où un organisme possède par ailleurs un autre agrément européen (AOC/CTA, CAMO, etc.) et qu'une personne est déjà nommée comme Responsable de Surveillance de la Conformité au titre de cet agrément, le point précédent peut être remplacé par la réalisation d'une formation spécifique acceptée par l'autorité permettant d'acquérir une compréhension suffisante des principes de la gestion du maintien de la navigabilité et de la maintenance.
- une connaissance des aéronefs, des composants et des techniques mises en œuvre, qui peut être démontrée par une formation de niveau au moins équivalent à un niveau 1 selon la Partie-66 (familiarisation) délivrée par le constructeur, un organisme agréé Partie-147 ou à défaut tout autre organisme accepté par OSAC¹⁹,
- pour les ballons et autres aéronef ayant une MTOM inférieur ou égal à 2730kg, la formation précisée ci-dessus peut être remplacée par une démonstration des connaissances requises via des preuves écrites ou par une évaluation acceptable de l'autorité,

¹⁷ Les formations reconnues de niveau II sont :

- Licence Professionnelle des systèmes pluri-techniques option Maintenance aéronautique.
- Licence Professionnelle électricité et électronique option électronique pour l'aéronautique et le spatial.

¹⁸ Supplémentaires par rapport aux cinq années d'expérience professionnelle dont deux en aéronautique qui sont exigées pour tous.

¹⁹ Les cas d'acceptation par OSAC d'une formation dispensée par un organisme non agréé Partie-147 sont ceux des aéronefs « orphelins », absence d'organisme Partie-147 pour le type d'aéronef considéré / éloignement géographique économiquement incompatible, ou nécessité opérationnelle justifiée.

- une connaissance des produits, pièces et équipements entretenus et des techniques mises en œuvre,
- avoir suivi une formation au CDCCL, au Fuel Tank Safety, et à l'EWIS si requis par le domaine d'activité de l'organisme,
- avoir suivi une formation au SG,
- maîtrise de la langue de travail de son organisme et de la (ou des) langue(s) de la documentation de maintenance (PE, AMM, CMM, CN/AD, SB...).

Il doit être démontré via le Manuel d'Organisme, qu'un lien direct existe entre le Responsable de la Surveillance de la Conformité, et le Dirigeant Responsable.

Par ailleurs, il est à noter que le règlement précise que le système de retour d'information (« Feedback system ») ne peut être contractualisé. Cela étant, dans le cas où la fonction RSC est elle-même contractualisée, l'organisme devra démontrer à travers une étude du risque spécifique à cette situation en quoi cette contractualisation n'impacte pas l'intégralité du système de retour d'information. Cette analyse devra, notamment, montrer que l'intégration du RSC dans l'organisme permet son implication dans ce système. Des mesures d'atténuations associées devront être proposées et mises en place en conséquence.

12. RESPONSABLE DE LA GESTION DE LA SÉCURITÉ (organismes CAMO, 145 et 21G)

Si un organisme possède déjà un autre agrément, suivant le règlement (EU) 2018/1139 et ses actes d'exécution et délégués associés, sous Système de Gestion, le Responsable de Gestion de la Sécurité devra suivre un programme de formation spécifique, acceptable par l'autorité, afin d'acquérir une compréhension adéquate des standards de maintenance et des concepts et principes de navigabilité continue.

12.1. Pour les organismes CAMO

Le Responsable de la gestion de la sécurité selon la Partie-CAMO doit démontrer via le renseignement de sa déclaration de qualifications et d'expériences et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance OSAC :

- une expérience pratique d'application des normes de sécurité et bonnes pratiques aéronautiques,
- avoir suivi une formation, maîtriser les standards OACI et les exigences réglementaires Européennes et avoir de l'expérience dans la gestion de la sécurité,
- avoir une bonne compréhension des systèmes de gestion, surveillance de la conformité et gestion des risques incluses,
- avoir une bonne compréhension des techniques d'enquêtes sécurité et des méthodologies d'analyse des causes,
- avoir une bonne compréhension et une capacité à promouvoir une culture positive de la sécurité,
- avoir suivi une formation et avoir de l'expérience de la conduite d'audits,
- avoir des compétences et des capacités reconnues de fédération, motivation, et encadrement ainsi que d'expression orale et écrite,
- avoir des compétences de gestion des données et de résolution des problèmes,
- avoir au moins 5 années d'expérience professionnelle dont deux en aéronautique à des postes appropriés,
- détenir un diplôme d'ingénierie (ou autre titre de niveau I – BAC + 5) dans une spécialité appropriée à l'aéronautique ou licence de mécanicien aéronautique Partie-66 complétée par une formation reconnue⁽²⁰⁾ de niveau II – BAC + 3, ou 5 années d'expérience professionnelle supplémentaires⁽²¹⁾ en gestion de navigabilité et/ou maintenance et/ou surveillance de ces activités

remarque : Dans le cas où un organisme possède par ailleurs un autre agrément européen (AOC/CTA, 145, etc.) et qu'une personne est déjà nommée comme Responsable de Gestion de la Sécurité au titre

²⁰ *Les formations reconnues de niveau II sont :

- Licence Professionnelle des systèmes pluri-techniques option Maintenance aéronautique.
- Licence Professionnelle électricité et électronique option électronique pour l'aéronautique et le spatial.

²¹ Supplémentaires par rapport aux cinq années d'expérience professionnelle dont deux en aéronautique qui sont exigées pour tous.

de cet agrément, le point précédent peut être remplacé par la réalisation d'une formation spécifique acceptée par l'autorité permettant d'acquérir une compréhension suffisante des principes de la gestion du maintien de la navigabilité et de la maintenance.

- une connaissance des types d'aéronefs gérés :
 - Pour les organismes gérant des aéronefs de MTOM supérieure à 2730 kg (hors ballons) : une connaissance des aéronefs, et des techniques mises en œuvre, démontrée par une formation de niveau au moins équivalent à un niveau 1 selon la Partie-66 (familiarisation) délivrée par le constructeur, un organisme agréé Partie-147 ou à défaut tout autre organisme accepté par OSAC⁽²²⁾, sur un échantillon d'aéronefs ou de systèmes d'aéronefs similaires aux types d'aéronefs du domaine d'agrément,
 - Pour les organismes gérant des aéronefs de MTOM inférieure à 2730 kg et les ballons : formation telle que décrite ci-dessus, ou preuves écrites (diplômes, attestations de formation et/ou d'emploi, logbook de maintenance), sur un échantillon d'aéronefs ou de systèmes d'aéronefs similaires aux types d'aéronefs.
- une connaissance approfondie de la réglementation applicable à son organisme/ agrément, et le cas échéant une connaissance de la réglementation opérationnelle,
- une connaissance approfondie du Manuel de son Organisme (et des documents associés comme le manuel du Système de Gestion le cas échéant),
- une connaissance du domaine d'activité de son organisme, des techniques et documents mis en œuvre,
- avoir suivi une formation aux facteurs humains,
- avoir suivi une formation au CDCCL, au Fuel Tank Safety, et à l'EWIS si requis par le domaine d'activité de l'organisme,
- maîtriser la langue de travail de son organisme et de la (ou des) langue(s) de la documentation servant à élaborer les services et produits du domaine d'activité (Type Data, PE, AMM, CMM, CN/AD et SB, etc. selon le cas).

Il doit être démontré via le Manuel d'Organisme, qu'un lien direct existe entre le Responsable de la gestion de la sécurité et le Dirigeant Responsable.

Par ailleurs, il est à noter que le règlement précise que le système de retour d'information (« Feedback system ») ne peut être contractualisé. Cela étant, dans le cas où la fonction RGS est elle-même contractualisée, l'organisme devra démontrer à travers une étude du risque spécifique à cette situation en quoi cette contractualisation n'impacte pas l'intégralité du système de retour d'information. Cette analyse devra, notamment, montrer que l'intégration du RGS dans l'organisme permet son implication dans ce système. Des mesures d'atténuations associées devront être proposées et mises en place en conséquence.

12.2. Pour les organismes 145

Le Responsable de la gestion de la sécurité selon la Partie-145 doit démontrer via le renseignement de sa déclaration de qualifications et d'expériences et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance OSAC :

- une expérience pratique d'application des normes de sécurité et bonnes pratiques aéronautiques,
- avoir suivi une formation, maîtriser les standards OACI et les exigences réglementaires Européennes et avoir de l'expérience dans la gestion de la sécurité,
- avoir une bonne compréhension des systèmes de gestion, surveillance de la conformité et gestion des risques incluses,
- avoir une bonne compréhension des techniques d'enquêtes sécurité et des méthodologies d'analyse des causes,
- avoir une bonne compréhension et une capacité à promouvoir une culture positive de la sécurité,
- avoir suivi une formation et avoir de l'expérience de la conduite d'audits,
- avoir des compétences et des capacités reconnues de fédération, motivation, et encadrement ainsi que d'expression orale et écrite,
- avoir des compétences de gestion des données et de résolution des problèmes,

²² Les cas d'acceptation par OSAC d'une formation dispensée par un organisme non agréé Partie-147 sont ceux des aéronefs « orphelins », absence d'organisme Partie-147 pour le type d'aéronef considéré / éloignement géographique économiquement incompatible, ou nécessité opérationnelle justifiée.

- une expérience opérationnelle liée aux activités de l'organismes
- une connaissance des principes de facteurs humains (ou avoir suivi une formation)
- une connaissances sur les exigences du système de gestion européen (prenant en compte la surveillance de la conformité et la gestion de la sécurité)
- au moins 5 années d'expérience aéronautique 2 ans dans l'industrie aéronautique à un poste approprié,
- une connaissance des pratiques standards de maintenance,
- détenir un diplôme d'ingénierie (ou autre titre de niveau I – BAC + 5) ou diplôme technique (niveau II – BAC + 3) dans une spécialité appropriée à l'aéronautique ou licence de mécanicien aéronautique Partie-66 complétée par une formation reconnue⁽²³⁾ de niveau II – BAC + 3, ou 2 années d'expérience professionnelle supplémentaires⁽²⁴⁾ en maintenance et/ou en gestion de navigabilité et/ou surveillance de ces activités,
remarque : Dans le cas où un organisme possède par ailleurs un autre agrément européen (AOC/CTA, CAMO, etc.) et qu'une personne est déjà nommée comme Responsable de Gestion de la Sécurité au titre de cet agrément, le point précédent peut être remplacé par la réalisation d'une formation spécifique acceptée par l'autorité permettant d'acquérir une compréhension suffisante des principes de la gestion du maintien de la navigabilité et de la maintenance.
- une connaissance approfondie du Manuel de son Organisme et des procédures associées,
- une connaissance des aéronefs, des composants et des techniques mises en œuvre, qui peut être démontrée par une formation de niveau au moins équivalent à un niveau 1 selon la Partie-66 (familiarisation) délivrée par le constructeur, un organisme agréé Partie-147 ou à défaut tout autre organisme accepté par OSAC⁽²⁵⁾,
pour les ballons et autres aéronef ayant une MTOM inférieur ou égal à 2730kg, la formation précisée ci-dessus peut être remplacée par une démonstration des connaissances requises via des preuves écrites ou par une évaluation acceptable de l'autorité,
- une connaissance des produits, pièces et équipements entretenus et des techniques mises en œuvre,
- une connaissance adaptée de la réglementation Partie-145, ainsi que de la Partie M et ML le cas échéant et tout autre réglementation requise.
- avoir suivi une formation au SG,
- avoir suivi une formation au CDCCL, au Fuel Tank Safety et à l'EWIS si requis par le domaine d'activité de l'organisme,
- maîtriser la langue de travail de son organisme et de la (ou des) langue(s) de la documentation de maintenance (PE, AMM, CMM, CN/AD, SB...).

Il doit être démontré via le Manuel d'Organisme, qu'un lien direct existe entre le Responsable d'Entretien et le Dirigeant Responsable.

Par ailleurs, il est à noter que le règlement précise que le système de retour d'information (« Feedback system ») ne peut être contractualisé. Cela étant, dans le cas où la fonction RGS est elle-même contractualisée, l'organisme devra démontrer à travers une étude du risque spécifique à cette situation en quoi cette contractualisation n'impacte pas l'intégralité du système de retour d'information. Cette analyse devra, notamment, montrer que l'intégration du RGS dans l'organisme permet son implication dans ce système. Des mesures d'atténuations associées devront être proposées et mises en place en conséquence.

²³ Les formations reconnues de niveau II sont :

- Licence Professionnelle des systèmes pluri-techniques option Maintenance aéronautique.
- Licence Professionnelle électricité et électronique option électronique pour l'aéronautique et le spatial.

²⁴ Supplémentaires par rapport aux cinq années d'expérience professionnelle dont deux en aéronautique qui sont exigées pour tous. Ou écrire « voir note XX » si on ne veut pas répéter

²⁵ Les cas d'acceptation par OSAC d'une formation dispensée par un organisme non agréé Partie-147 sont ceux des aéronefs « orphelins », absence d'organisme Partie-147 pour le type d'aéronef considéré / éloignement géographique économiquement incompatible, ou nécessité opérationnelle justifiée.

12.3. Pour les organismes 21G

Le Responsable de la gestion de la sécurité selon la Partie-21G doit démontrer via le renseignement de sa déclaration de qualifications et d'expériences et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance OSAC :

- une connaissance des standards de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et des exigences réglementaires Européennes en matière de gestion de la sécurité,
- une connaissance du Manuel de l'organisme et des procédures associées,
- une compréhension des systèmes de gestion de la production, intégrant la surveillance de la conformité,
- une compréhension de la gestion des risques,
- une compréhension des techniques d'enquêtes sécurité,
- une compréhension des facteurs humains dont la performance humaines et les limitations associées,
- une compréhension de la culture juste en matière de sécurité et de sa promotion,
- une expérience opérationnelle liée aux activités de l'organisme,

13. PERSONNEL D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ

13.1. Généralités

Nommés par les organismes qui assument la responsabilité en termes de capacité et d'adaptation des personnels d'examen de navigabilité (PEN) à ces fonctions, OSAC accepte ces PEN sur la base de la fourniture des justificatifs requis et d'un contrôle de compétence satisfaisant lors d'un examen de navigabilité sous supervision.

Cependant, si un PEN proposé par l'organisme agréé a déjà été approuvé comme PEN dans un autre organisme à la suite d'un contrôle de compétence réalisé par OSAC, ce dernier peut éventuellement être accepté sur la seule étude des justificatifs fournis (portant notamment sur le domaine technique qui ne peut être différent de l'organisme où exerçait le PEN précédemment) s'il satisfait les conditions d'expérience récente suivantes :

- PEN au sein d'un organisme CAO, CAMO ou 145 :
 - Avoir été impliqué dans des activités de gestion du maintien de la navigabilité sur une période d'au moins 6 mois dans les 2 dernières années,
 - Ou avoir réalisé au moins un examen de navigabilité dans les 12 derniers mois.

La règle d'acceptation ci-dessus, basée uniquement sur l'étude de leur déclaration de qualifications et d'expériences, ne s'applique pas si le PEN proposé par l'organisme agréé a été précédemment accepté par OSAC sur la base d'une recommandation émise par un organisme CAMO, CAO ou 145, c'est-à-dire si OSAC n'a pas lui-même réalisé la supervision d'un examen de navigabilité pour ce PEN

OSAC s'appuie sur les informations du référentiel de l'organisme postulant pour vérifier l'aptitude du candidat à les appliquer durant la réalisation d'un examen de navigabilité. Il est donc nécessaire que l'instruction documentaire de l'agrément ou de la modification associée à la nomination du PEN soit close.

Pour les organismes CAMO, le contrôle de compétence peut être réalisé par OSAC (modalités décrites au §14) ou un personnel accepté de l'organisme (PEN) CAMO, si celui-ci a obtenu la prérogative de recommandation de PEN (modalités décrites au §15).

Dans tous les autres cas (CAO, 145), le contrôle de compétence peut être réalisé par OSAC (modalités décrites au §14) ou par un personnel d'examen de navigabilité déjà autorisé de l'organisme et formellement accepté par OSAC.

Si des écarts sont constatés ne permettant pas de donner un avis favorable sur un candidat, ceux-ci sont enregistrés formellement dans un CRIS qui peut être celui de l'instruction ou la modification de l'organisme s'il y a lieu pour y inscrire les informations générales sur l'évaluation en question (nom, organisme, lieu, type avion, immatriculation, date, etc.) et la référence du formulaire F-03-05-0 renseigné.

Ce CRIS doit confirmer l'impossibilité en l'état de valider le candidat et demander à cet organisme de rendre compte des décisions et des actions prévues vis-à-vis du candidat (formations, etc.) et de l'organisme si la prérogative est affectée (décision de remplacer le candidat par un autre plus compétent par exemple).

Si les actions liées au candidat (formations, acquisition d'expérience, etc.) sont planifiées sur une période longue de plus de 6 mois, OSAC signale à l'organisme qu'il doit représenter un nouveau dossier (déclaration de qualifications et d'expériences) pour ce même candidat lorsque l'ensemble des actions sera complètement réalisé.

OSAC instruit puis approuve ou refuse la demande ou la modification d'agrément de l'organisme (délivrance du privilège d'examen de navigabilité et/ou de la prérogative de recommandation de personnel d'examen de navigabilité le cas échéant).

Lorsque OSAC est satisfait des compétences d'un personnel proposé, il confirme son avis global sur le candidat sur le CRIS et intègre le nom et le domaine d'activité du PEN dans le courrier de délivrance initiale de l'agrément ou dans le courrier d'approbation de la modification de l'agrément.

Pour les organismes CAMO et 145, la nomination d'un personnel d'examen de navigabilité est soumise à l'acceptation formelle de celui-ci par l'autorité compétente. Cette acceptation formelle passe par une demande de modification, qui nécessite une approbation préalable de l'autorité, de la liste des personnels d'examen de navigabilité via le Manuel de l'Organisme.

Pour les organismes CAO, la nomination d'un personnel d'examen de navigabilité est soumise à l'acceptation formelle de celui-ci par l'autorité compétente. Cette acceptation formelle est matérialisée par le courrier d'approbation du candidat personnel d'examen de navigabilité émis par OSAC et archivé par l'organisme. Ce personnel pourra débuter ces nouvelles activités à réception de ce courrier.

13.2. Critères de nomination des Personnels d'Examen de Navigabilité

Un Personnel d'Examen de Navigabilité peut exercer ses prérogatives soit :

- au sein d'un organisme agréé :
 - 145 (Aéronef relevant de la Partie-ML uniquement),
 - CAMO,
 - CAO.
- en tant qu'indépendant (ML.A.901(b)(4) - cas non traité par cette RP, voir procédure P-40-02 disponible sur le site internet d'OSAC).

Les critères de nomination des PEN varient en fonction de l'agrément concerné :

- Les PEN proposés pour exercer leurs prérogatives au sein d'un organisme CAMO doivent répondre aux critères du §13.2.1.
- Les PEN proposés pour exercer leurs prérogatives au sein d'un organisme CAO doivent répondre aux critères du §13.2.2.
- Les PEN proposés pour exercer leurs prérogatives au sein d'un organisme 145 doivent répondre aux critères du §13.2.3.

En accord avec les articles CAMO.A.310(c), CAO.A.045(b), 145.A.37(b), le PEN nommé par l'organisme agréé ne peut recevoir une habilitation de cet organisme que si cela est officiellement accepté par l'autorité compétente après la réalisation d'un examen de navigabilité satisfaisant sous le contrôle d'OSAC ou :

- sous le contrôle d'un examinateur des personnels d'examen de navigabilité de l'organisme agréé conformément à une procédure approuvée de l'organisme CAMO (voir §12 et §13),
- Ou sous le contrôle d'un personnel d'examen de navigabilité déjà autorisé et accepté de l'organisme CAO ou 145.

13.2.1. PEN au sein d'un organisme CAMO

CAMO.A.310(a)(1) : Le postulant doit avoir une expérience d'au moins 5 ans dans le domaine du maintien de la navigabilité. Elle peut avoir été obtenue de différentes manières par combinaison :

- de l'expérience dans le management d'une activité de gestion de maintien de navigabilité / entretien (exemple responsable Bureau Technique pendant au moins 2 à 3 ans, responsable de service d'entretien aéronefs en atelier d'entretien 145). Toutefois l'expérience de maintenance ne devrait pas dépasser 75% du total,
- de l'expérience réelle d'au moins deux à trois ans dans la réalisation de tâches de gestion du maintien de navigabilité (élaboration de programme d'entretien, gestion des AD, gestion des réparations, fiabilité, etc.).

- de l'expérience d'au moins deux à trois ans dans la surveillance de la conformité de tâches de gestion du maintien de la navigabilité (réalisation d'audits, vérification de la conformité réglementaire, etc.)

CAMO.A.310(a)(2) : Le postulant doit être détenteur d'une licence Partie-66 appropriée ou d'un diplôme aéronautique ou d'un équivalent national.

Les licences Partie-66 appropriées sont les suivantes (il n'est pas nécessaire de satisfaire aux prérequis d'expérience propres à la Partie-66 au moment de l'examen du dossier du postulant) :

- une licence de catégorie B1 dans la sous-catégorie correspondant aux aéronefs associé à la demande, ou
- une licence de catégorie B2 ou C,
- dans le cas des aéronefs à moteur à piston, non pressurisés, de MTOM \leq 2000 kg, une licence de catégorie B3.

Le diplôme aéronautique attendu ici doit être au moins d'un niveau de technicien supérieur (BAC + 2 de type DUT, BTS) dans un domaine lié à l'aéronautique.

Un « Diplôme équivalent national » désigne un diplôme d'études supérieures type ingénieur (BAC + 4 ou 5) en aéronautique, mécanique, électricité, électronique, avionique, ou tout autre domaine technique pertinent ou une qualification de mécanicien d'entretien aéronautique et une formation aéronautique complémentaire :

- les qualifications de mécanicien d'entretien aéronautique acceptables pour les avions et hélicoptères sont celles équivalentes de niveaux BAC Pro avec un minimum d'expérience pratique en maintenance de l'ordre de 2 ans (Les CAP et Brevets aéronautiques ne répondent pas à ces conditions),
- une formation aéronautique complémentaire acceptable sera celle permettant d'arriver au même niveau de qualification que celui demandé pour l'obtention d'une licence Partie-66 pour la sous-catégorie aéronefs en question (ex: équivalent à la Mention Complémentaire de l'Éducation Nationale).

Ces conditions peuvent être remplacées par 5 ans d'expérience en plus par rapport aux 5 ans d'expérience exigés au CAMO.A.310(a)(1) et il est possible d'envisager des combinaisons acceptables de formation et d'expérience (si par exemple le postulant est titulaire d'un BAC + 5).

CAMO.A.310(a)(3) : La personne doit avoir reçu une formation d'entretien aéronautique qui couvre :

- les sections des règlements de navigabilité initiale (règlement (UE) n°748/2012) et de maintien de navigabilité (règlement (UE) n°1321/2014) utiles à l'exercice des examens de navigabilité,
- les parties concernées des règlements opérationnels et les procédures associées (règlement (UE) n°965/2012),
- les procédures du manuel de l'organisme,
- les méthodes d'entretien,
- un échantillon représentatif de type(s) d'aéronef ayant des systèmes similaires au(x) type(s) d'aéronef sur le(s)quel(s) la prérogative d'examen de navigabilité est demandée. Les formations doivent ici être au moins équivalentes à un niveau 1 selon la Partie-66 (familiarisation) délivrée par le constructeur, un organisme agréé Partie-147 ou à défaut tout autre organisme accepté par OSAC²⁶. La notion d'échantillon représentatif signifie que les cours suivis couvrent les systèmes caractéristiques du (des) type(s) d'aéronef(s) pour le(s)quel(s) la prérogative d'examen de navigabilité est demandée :
 - Type de motorisation (jet, turboprop, piston),
 - commandes de vol (mécaniques, hydro-électriques ou électriques),
 - avionique (analogique ou numérique),
 - structure (bois, métal, composite).

CAMO.A.310(a)(4) : Le postulant doit avoir un poste au sein de l'organisme agréé avec des responsabilités appropriées, à savoir :

²⁶ Les cas d'acceptation par OSAC d'une formation dispensée par un organisme non agréé Partie-147 sont ceux des aéronefs « orphelins », absence d'organisme Partie-147 pour le type d'aéronef considéré / éloignement géographique économiquement incompatible, ou nécessité opérationnelle justifiée.

- être autorisé à effectuer des examens de navigabilité uniquement sur des aéronefs pour lesquels il n'a pas participé aux tâches de gestion du maintien de la navigabilité. Par exemple en réalisant des examens de navigabilité sur un type aéronef donné tout en étant responsable du maintien de la navigabilité sur d'autres type aéronef,
- un poste au sein du département Qualité/conformité de l'organisme CAMO,
- un poste qui donne l'entière responsabilité de la gestion du maintien de navigabilité de l'aéronef en question, à savoir :
 - Dirigeant Responsable ou Responsable Désigné Entretien,
 - être responsable de l'ensemble des activités de gestion du maintien de navigabilité pour l'aéronef en question (automatiquement le cas si l'organisme est composé d'une seule personne).

La conformité à tous les points listés ci-dessus doit être démontrée via **une déclaration de qualifications et d'expériences** et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance.

13.2.2. PEN au sein d'un organisme CAO

CAO.A.045(a)(1) : Pour un organisme CAO, le postulant doit avoir une expérience :

- d'au moins 3 ans dans le domaine du maintien de la navigabilité au cas où les examens de navigabilité visés concernent des **aéronefs (hors planeur et ballon)**, et/ou
- d'au moins 1 an dans le domaine du maintien de la navigabilité au cas où les examens de navigabilité visés concernent des planeurs et/ou des ballons.

Dans la pratique, cette expérience peut avoir été obtenue de différentes manières par combinaison des **trois** expériences suivantes :

- expérience dans la maintenance ou la gestion de la maintenance (exemples: responsable technique d'entretien d'aéronefs ou auditeur ou inspecteur qualité en atelier Partie 145 ou CAO ou UEA ou AEA, mécanicien d'aéronef déclaré en cadre agréé, technicien ou ingénieur de production de matériel aéronautique),
- expérience dans la gestion du maintien de navigabilité (responsable de gestion de navigabilité déclaré, technicien de réalisation de tâches de gestion du maintien de navigabilité, auditeur, inspecteur qualité d'un organisme de gestion de navigabilité, ingénieur ou technicien d'étude de conception de modification/réparation de produits ou d'équipement aéronautique).
- expérience d'au moins deux à trois ans dans la surveillance de la conformité de tâches de gestion du maintien de la navigabilité (réalisation d'audits, vérification de la conformité réglementaire, etc.)

L'expérience requise ici peut avoir été acquise via une activité à plein temps ou en temps partiel ou hors d'un cadre professionnel, à l'initiative du postulant.

CAO.A.045(a)(2) : Le postulant doit être détenteur d'une licence Partie-66 appropriée ou d'un diplôme aéronautique ou d'un équivalent national.

Les licences Partie-66 appropriées sont les suivantes (il n'est pas nécessaire de satisfaire aux prérequis d'expérience propres à la Partie-66 au moment de l'examen du dossier du postulant) :

- une licence de catégorie B1 dans la sous-catégorie correspondant aux aéronefs associé à la demande de prérogative d'examen de navigabilité, ou
- une licence de catégorie B2 ou C, ou
- dans le cas des aéronefs à moteur à piston, non pressurisés, de MTOM \leq 2000 kg, une licence de catégorie B3,
- dans le cas des planeurs, motoplaneurs, avions ELA1, ballons et dirigeables, une licence de catégorie L dans la sous-catégorie appropriée.

Pour les planeurs et ballons, sont reconnues les personnes habilitées APRS des ateliers de planeurs et/ou de ballons et les personnes qui démontrent avoir depuis plus de 5 ans effectué et libéré (APRS) les travaux de maintenance d'un planeur et/ou ballon hors cadre agréé.

Diplôme aéronautique ou équivalent désigne un diplôme d'études supérieures type ingénieur (BAC + 4 ou 5) en aéronautique, mécanique, électricité, électronique, avionique, ou tout autre domaine technique pertinent ou une qualification de mécanicien d'entretien aéronautique et une formation aéronautique complémentaire :

- les qualifications de mécanicien d'entretien aéronautique acceptables pour les avions et hélicoptères sont celles équivalentes de niveaux BAC Pro avec un minimum d'expérience pratique

en maintenance de l'ordre de 2 ans (Les CAP et Brevets aéronautiques ne répondent pas à ces conditions),

- une formation aéronautique complémentaire acceptable sera celle permettant d'arriver au même niveau de qualification que celui demandé pour l'obtention d'une licence Partie-66 pour la sous-catégorie aéronefs en question (ex: équivalent à la Mention Complémentaire de l'Éducation Nationale).

Pour un organisme CAO, ces conditions peuvent être remplacées par :

- 4 ans d'expérience en plus par rapport aux 3 ans d'expérience exigés au CAO.A.045(a)(1) au cas où les examens de navigabilité visés concernent des avions, et/ou
- 2 ans d'expérience en plus par rapport au 1 an d'expérience exigé au CAO.A.045(a)(1) au cas où les examens de navigabilité visés concernent des planeurs et/ou des ballons.

Il est dans tous les cas possibles d'envisager des combinaisons acceptables de formation et d'expérience (si par exemple le postulant est titulaire d'un BAC + 5).

CAO.A.045(a)(3) : Le postulant doit avoir reçu une formation d'entretien aéronautique appropriée sur :

- les sections des règlements de navigabilité initiale (règlement (UE) n°748/2012) et des de la sous-Partie-M et Partie-ML du règlement (UE) n°1321/2014,
- les parties concernées des règlements opérationnels et les procédures associées (règlement (UE) n°965/2012) si applicable,
- les procédures du manuel de l'organisme,
- les méthodes d'entretien,
- un échantillon représentatif de type(s) d'aéronef ayant des systèmes similaires au(x) type(s) d'aéronef sur le(s)quel(s) la prérogative d'examen de navigabilité est demandée. Les formations doivent ici être au moins équivalentes à un niveau 1 selon la Partie-66 (familiarisation) délivrée par le constructeur, un organisme agréé Partie-147 ou à défaut tout autre organisme accepté par OSAC⁽²⁷⁾. La notion d'échantillon représentatif signifie que les cours suivis couvrent les systèmes typiques du (des) type(s) d'aéronef(s) pour le(s)quel(s) la prérogative d'examen de navigabilité est demandée :
 - type de motorisation (jet, turboprop, piston),
 - commandes de vol (mécaniques, hydro-électriques ou électriques),
 - avionique (analogique ou numérique),
 - structure (bois, métal, composite).

13.2.3. PEN au sein d'un organisme 145

Attention :

- Les critères de nomination ci-dessous sont propres aux PEN nommés par un organisme 145 qui réalise l'inspection 100h/annuelle contenue dans le programme d'entretien de l'aéronef considéré.
- Les organismes 145 sont limités à la réalisation d'examen de navigabilité sur les aéronefs redevables de la Partie-ML (aéronef light dont l'exploitation ne nécessite pas l'obtention d'une licence d'exploitation délivrée conformément au règlement (CE) n°1008/2008).

145.A.37: Le postulant doit satisfaire aux exigences suivantes :

- être titulaire d'une habilitation de personnel de certification pour l'aéronef correspondant,
- justifier d'au moins **1 années d'expérience pour les planeurs et les ballons et 3 années d'expérience pour les autres aéronefs** en tant que personnels de certification,
- avoir acquis une connaissance des annexes Partie-M et Partie-ML du règlement (UE) n°1321/2014,
- avoir acquis une connaissance avérée des procédures de l'organisme de maintenance pertinentes pour l'examen de navigabilité et la délivrance du certificat d'examen de navigabilité,
- **démontrer une expérience récente et appropriée en navigabilité continue :**
 - **Avoir été impliqué dans des activités de gestion du maintien de la navigabilité sur une période d'au moins 6 mois dans les 2 dernières années,**

²⁷ Les cas d'acceptation par OSAC d'une formation dispensée par un organisme non agréé Partie-147 sont ceux des aéronefs « orphelins », absence d'organisme Partie-147 pour le type d'aéronef considéré / éloignement géographique économiquement incompatible, ou nécessité opérationnelle justifiée.

- Ou avoir réalisé au moins un examen de navigabilité dans les 12 derniers mois.

La conformité à tous les points listés ci-dessus doit être démontrée, d'une part via la déclaration de qualifications et d'expériences, d'autre part confirmée par OSAC lors d'un entretien avec le candidat.

14. SUPERVISION D'EXAMEN PAR OSAC

14.1. Généralités et durée de l'examen sous supervision

Si OSAC (appelé l'examineur dans le cadre de l'examen d'un candidat PEN par OSAC) est satisfait de la déclaration de qualifications et d'expériences, il organise avec l'organisme un examen de navigabilité (documentaire et physique) d'un aéronef sous supervision.

Un seul examen de navigabilité est suffisant pour valider l'aptitude d'un candidat PEN, sauf si le domaine d'agrément d'organisme concerne des types d'aéronefs très différents (exemple : avion de plus de 5.7t et hélicoptère, monomoteur à piston et multimoteur à turbine, instruments classiques et EFIS en aviation générale, ...). Dans ce cas, le candidat PEN doit réaliser deux examens de navigabilité sous l'évaluation d'OSAC, le second pouvant être allégé et orienté sur les spécificités du second type d'aéronef.

De la même façon, si le domaine d'activité de l'organisme comporte des aéronefs relevant de la Partie-M et de la Partie-ML, un seul examen de navigabilité sur un aéronef du référentiel le plus représentatif du domaine d'activité de l'organisme (Partie-M ou Partie-ML) est suffisant pour valider un candidat PEN. En revanche, OSAC s'assurera lors de l'examen de navigabilité conduit par le candidat PEN qu'il maîtrise bien les deux référentiels Partie-M et Partie-ML.

Cela étant, dans le cas d'un domaine d'activité diversifié (c'est-à-dire des aéronefs n'utilisant pas les mêmes concepts ou technologies globales), OSAC peut limiter la prérogative aux aéronefs similaires ou référentiel réglementaire (Partie-M/ML) à celui / ceux sur lequel / lesquels le contrôle de compétence a eu lieu.

L'examen de navigabilité sous supervision réalisé par le candidat PEN s'effectue en temps limité.

La durée de l'examen du candidat, dépend de la catégorie d'aéronef concerné et du choix d'effectuer ce contrôle au cours ou en dehors d'un renouvellement de CEN. Il sera pris en compte, en plus du temps nécessaire à la réalisation de l'examen de navigabilité par le candidat, le temps nécessaire à son évaluation et à la finalisation de l'examen de navigabilité s'il s'agit d'un examen sous supervision combiné à un renouvellement.

L'examen du candidat est programmé en s'assurant de la disponibilité de celui-ci, de l'aéronef qui sera pris comme exemple, d'un représentant de l'organisme qui doit être présent pour suivre ce processus et le cas échéant, un personnel habilité APRS sur l'aéronef examiné.

La présence de ce représentant peut ne pas être continue, mais doit être prévue dans les phases importantes (réunion de démarrage, fin de l'interview, fin de la phase d'évaluation documentaire, fin de la phase d'évaluation physique, réunion de clôture).

Le contrôle de compétence se déroule en trois phases :

- vérification du dossier individuel,
- vérification au cours d'une interview, du niveau de connaissance du candidat sur les principes généraux liés à la gestion du maintien de navigabilité et à la maintenance,
- vérification des compétences par l'observation d'un examen de navigabilité effectuée par le candidat (examen documentaire, examen physique et enregistrement).

Le contrôle de compétence débutera par une réunion dans laquelle l'examineur expliquera l'objet du contrôle et les méthodes de vérification utilisées.

L'examineur utilise le formulaire F-03-05-0 permettant d'enregistrer ses observations tout au long de son évaluation.

Le contrôle de compétence fait aussi l'objet d'un CRIS.

Si, à un stade du contrôle, les résultats démontrent une méconnaissance significative de la procédure d'examen de navigabilité (des vérifications non réalisées, des sondages non adaptés, des écarts évidents non relevés, une

mauvaise décision de la part du candidat, etc.), ce contrôle de compétences peut s'arrêter immédiatement sans aller jusqu'à son terme.

14.2. Vérification du dossier individuel

L'examineur vérifie le dossier individuel disponible au sein de l'organisme et les éléments documentaires associés aux informations enregistrées **de la déclaration de qualifications et d'expériences** :

- Nom, âge,
- formation basique et expérience,
- diplôme ou licence,
- formation initiale/continue,
- expérience en maintien de navigabilité,
- responsabilités passées,
- responsabilités du poste actuel,
- copie des autorisations.

14.3. Vérification des compétences par une interview du candidat

L'examineur valide par l'intermédiaire d'une interview le niveau de connaissance du candidat sur les principes généraux liés à la gestion du maintien de navigabilité et à la maintenance.

L'**examineur** pose des questions au candidat pour vérifier ses connaissances dans les domaines suivants :

- réglementation et exigences relatives aux **Parties M/ML, 145, CAO et CAMO**,
- connaissance des prérogatives d'un organisme 145, CAO ou CAMO,
- conscience de l'importance des responsabilités liées à la validation et l'émission d'un **CEN ou d'une recommandation**,
- procédures du manuel de l'organisme (ou associées) que le candidat devra mettre en œuvre pour l'examen de navigabilité,
- connaissance des particularités liées à l'importation d'un aéronef en provenance de l'UE ou d'un pays tiers,
- connaissance de la documentation aéronef, (MRB, MPD, AMM, IPC, CMM, SRM, etc.),
- connaissance du Programme d'Entretien et de l'élaboration des révisions,
- connaissance du CRM (type d'informations devant y figurer, utilisation MEL, etc.) si applicable
- connaissance des notions de CMR, ALI, CDCCL (concepts, sources, règles d'utilisation, cas des déviations, etc.),
- gestion des modifications / réparations (type, approbateur, selon le cas, etc.),
- gestion des AD (sources, informations à faire figurer dans le statut, etc.),
- enregistrement des données de maintien de navigabilité (statut, livrets, temps d'archivage, etc.),
- si applicable, connaissance des principes de gestion et d'entretien liés à un régime d'exploitation particulier (ETOPS, SET-IMC, temps d'exposition) spécificités relatives documents provenant des ateliers d'entretien (145 **et** CAO) (CRS, Formulaire 1 ou équivalent, carte de travail, etc.).

L'examineur enregistre les questions non répondues ou réponses trop partielles ou fausses de la part du candidat.

La méconnaissance d'un point particulier significatif pourra justifier une formation complémentaire du candidat sur le point en question.

À la fin de l'interview, l'examineur fait un bilan et notifie au candidat les principaux points justifiant un complément de formation si nécessaire.

14.4. Observation d'un examen de navigabilité effectué par le candidat

Lors de l'examen de navigabilité, l'évaluation du candidat est conduite par l'examineur et se déroule en 3 étapes :

- l'examen documentaire du statut aéronef,
- la visite de l'aéronef,
- la phase d'enregistrement des analyses pour l'émission du **CEN ou d'une recommandation**.

Dans chacune de ces étapes, l'examineur évalue la compétence du candidat dans les domaines suivants :

- technicité relative au type de l'aéronef,
- connaissance des procédures définies dans le Manuel de l'Organisme et leur bonne application,
- connaissance des caractéristiques de l'aéronef et de ses statuts,
- principes de collecte et d'obtention des informations, principes des vérifications, d'analyse des enregistrements aéronef,
- capacité d'analyse entre le dossier d'enregistrements de l'examen et l'état physique de l'aéronef,
- indépendance lors de ses prises de décisions (exemple : demande d'actions correctives, nécessité de faire appel à une personne possédant les qualifications appropriées, etc.),
- rédaction et gestion des écarts avant émission du CEN,
- rédaction du rapport d'examen de navigabilité et du CEN.

L'examineur demande au candidat de réaliser les tâches tout en les commentant à haute voix de façon continue.

Cette évaluation se fait à « livre ouvert » à savoir que le candidat doit pouvoir s'aider des procédures de son organisme prévues à cet effet.

L'examineur vérifie que le candidat suit correctement les différents points des procédures de l'organisme avec assurance, qu'il sait où se trouve tel ou tel outil / tableau / guide qui va l'aider dans ces tâches.

Le candidat peut commettre des erreurs pendant son évaluation. Ces erreurs ne doivent pas être notifiées de suite. L'examineur attend la fin d'un processus donné pour vérifier si ces erreurs sont ou ne sont pas détectées et rectifiées par le candidat lui-même.

Il est nécessaire que l'examineur fasse continuellement la différence entre l'objectif de valider les compétences d'un candidat pour faire des examens de navigabilité et le résultat des conclusions de l'examen de navigabilité permettant de pouvoir signer un CEN ou faire une recommandation de en fin d'un processus d'examen normal pour un aéronef donné.

En d'autres termes, des informations peuvent manquer dans un dossier aéronef présenté à un candidat, des éléments peuvent démontrer que l'aéronef présenté ne peut pas recevoir un CEN ou une recommandation dans cet état sans pour autant interdire à l'examineur de valider un candidat en fin d'évaluation si celui-ci a correctement fait son travail (points inspectés, écarts relevés, enregistrés pour notification et correction et surtout décision de ne pas émettre un CEN ou une recommandation).

14.5. Vérification de l'examen documentaire

Le candidat démontre sa connaissance des procédures de l'organisme :

- en obtenant l'ensemble des documents nécessaires à l'étude documentaire,
- en analysant les informations obtenues,
- en produisant et en enregistrant les constats dans les documents de synthèses prévus.

L'examineur vérifie les compétences du candidat à examiner les points significatifs suivants :

- les heures de vols et cycles de l'aéronef, des moteurs et des hélices sont bien enregistrés,
- le Manuel de vol de l'aéronef et ses suppléments par rapport à la configuration de l'aéronef devant refléter la dernière révision,
- les travaux d'entretien ont bien été effectués conformément au programme d'entretien,
- tous les défauts connus ont été rectifiés ou reportés le cas échéant d'une manière contrôlée,
- toutes les consignes de navigabilité applicables ont été appliquées et leur application est correctement enregistrée,
- toutes les modifications, et les réparations appliquées à l'aéronef ont été enregistrées et sont approuvées conformément à la partie 21 (21.A.90B et 21.A.431B),
- tous les éléments à durée de vie limite montés sur l'aéronef sont correctement identifiés, enregistrés, et n'ont pas dépassé leur durée de vie approuvée,
- tous les travaux d'entretien ont été réalisés conformément aux exigences applicables (respectivement à un organisme 145, CAO ou une personne physique) selon l'exploitation et le type d'aéronef,
- le devis de masse actuel reflète la configuration de l'aéronef et est valide,
- l'aéronef est conforme à une définition approuvée (TC/STC) par l'agence,

- si applicable, l'aéronef dispose d'un certificat acoustique conforme aux dispositions de la sous-partie I de l'annexe Partie-21 du règlement (UE) n°748/2012.

14.6. Vérification de l'examen physique de l'aéronef

Le candidat est complètement responsable de l'examen **de navigabilité**, l'examineur ne doit pas l'assister.

Le candidat peut cependant se faire assister d'une personne habilitée APRS ayant la licence adaptée, dans le cas où il n'aurait pas l'habilitation APRS sur le type d'avion examiné.

L'examineur vérifie les compétences du candidat à examiner les points significatifs suivants :

- toutes les marques et plaques signalétiques sont correctement installées,
- l'aéronef est en conformité par rapport au manuel de vol approuvé,
- la configuration de l'aéronef est en conformité avec les documents approuvés,
- aucun défaut évident **qui n'aurait pas été traité selon le M.A.403/ML.A.403**, n'a été **identifié**,
- aucune incohérence n'a été observée entre l'aéronef examiné et les documents examinés dans la phase précédente.

14.7. Enregistrement de l'examen de navigabilité et émission du CEN ou de la recommandation

L'examineur vérifie que le candidat enregistre et atteste qu'un examen complet de navigabilité selon le M.A.901/ML.A.903, le cas échéant, a été effectué. Il évalue également durant le contrôle, la capacité du candidat à statuer sur l'état de navigabilité de l'aéronef et à renseigner :

- **un Certificat d'Examen de Navigabilité**, ou
- **une recommandation**.

14.8. Fin du contrôle

À l'issue du contrôle de compétences, lors d'une réunion de clôture avec un responsable de l'organisme, l'examineur complète le formulaire F-03-05-0, fait part de ses remarques et notifie les éventuels écarts au candidat et à l'organisme. Il demande à l'organisme de lui proposer au plus vite les actions correctives nécessaires en cas d'écart.

L'examineur émet ensuite sa recommandation (**sur le candidat**) ou formalise les écarts **concernant** le candidat proposé via un **CRIS** dans les 14 jours calendaires suivants le contrôle.

15. EXAMINEUR DE PERSONNEL D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ

Un organisme agréé CAMO peut demander la prérogative de recommandation de Personnel d'Examen de Navigabilité, via une demande de modification majeure (Formulaire 2-12-50-51-60 accompagné des justificatifs requis concernant **son candidat** examinateur **de PEN et dans le cas d'une instruction initiale, la procédure associée au manuel de l'organisme**).

Un organisme CAMO **ne peut** ni nommer, ni recommander un examinateur de PEN. **Il doit faire, auprès d'OSAC, une demande d'acceptation individuellement pour chacun de ses candidats** examinateur de PEN.

Au sein des organismes CAO, conformément au CAO.A.045(b), un personnel **PEN** qualifié peut superviser un candidat PEN sans avoir été qualifié en tant qu'examineur par OSAC.

Un organisme agréé détenteur de la prérogative de recommandation de Personnel d'Examen de Navigabilité doit solliciter l'acceptation d'un examinateur de PEN supplémentaire en adressant un Formulaire 2-12-50-51-60 et les justificatifs requis vis-à-vis du candidat examinateur à OSAC.

OSAC évalue tout d'abord la procédure associée au manuel de l'organisme. Cette dernière doit prévoir :

- les mêmes critères que ceux établis dans cette **procédure** en matière de diplômes, connaissances et compétences des Personnel d'Examen de Navigabilité,
- un contrôle de compétence réalisé de la même manière que celui établi dans cette RP,

- la transmission à OSAC, en plus des justificatifs d'expérience et de qualification requis, des preuves associées et l'enregistrement du contrôle (y compris un équivalent du formulaire F-03-05-0).

OSAC évalue ensuite les justificatifs d'expérience et de qualification du **candidat** examinateur de PEN. Il doit au minimum satisfaire les conditions pour être PEN lui-même.

OSAC fait part de ses éventuelles remarques et questions via un CRIS.

OSAC accepte chaque **candidat** examinateur de PEN via un contrôle de compétence sous supervision, analogue à celui pratiqué pour les PEN, sauf s'il a déjà été accepté examinateur de PEN dans un autre organisme agréé et pour un domaine technique **similaire**.

Le contrôle de compétence sous supervision du **candidat** examinateur de PEN doit porter sur un candidat PEN, et non pas un PEN déjà accepté.

OSAC évalue pendant ce contrôle, ni l'aéronef ni le candidat PEN mais l'aptitude du **candidat** examinateur- de PEN à juger des compétences de ce candidat PEN.

L'examen de navigabilité peut ne pas être positif (l'aéronef n'étant pas en état de navigabilité), et le candidat PEN peut ne pas réussir son contrôle de compétence sans que cela n'invalide le contrôle de compétence **par OSAC du candidat** examinateur de PEN.

OSAC doit s'attacher à évaluer la capacité du **candidat** examinateur de PEN à faire face à ces situations et à ne recommander à OSAC que des candidats PEN satisfaisants.

À l'issue du contrôle de compétences, lors d'une réunion de clôture avec un responsable de l'organisme, OSAC complète le formulaire F-03-00-0-3, fait part de ses remarques et notifie les éventuels écarts **au candidat examinateur de PEN** et à l'organisme via deux CRIS distincts. Il demande à l'organisme de lui proposer au plus vite les actions correctives nécessaires en cas d'écart(s). Si le contrôle s'avère satisfaisant, OSAC **accepte, à travers l'approbation de la demande modification de l'organisme le candidat** examinateur de PEN.

Les CRIS sont transmis par le **OSAC** dans les 14 jours calendaires suivants le contrôle.

16. REDEVANCES

Toute prestation d'OSAC est soumise à redevance conformément à l'article 2 §B de l'arrêté du 28 décembre 2005 référencé. La redevance due pour l'évaluation d'un candidat PEN ne comprend pas la redevance due pour l'obtention du privilège d'examen de navigabilité (sous-partie I de l'annexe **Partie-M** du règlement (UE) n°1321/2014).

Pour les PEN et les examinateurs de PEN (appartenant à un organisme agréé), l'évaluation du candidat se fait dans le cadre de la modification majeure associée. La redevance s'établira au temps passé dans la limite des valeurs données dans l'arrêté précédemment cité.

En cas d'échec **des candidats**, les redevances prévues seront à nouveau appliquées lors d'un éventuel réexamen sous supervision.



Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la Sécurité de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 PARIS CEDEX 15
Tél. : +33 (0)1 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr