

# REGLE ET PROCEDURE

DSAC/NO

Règle et procédure  
disponible en  
téléchargement sur  
[www.osac.aero](http://www.osac.aero)

Indice A  
10 octobre 2017

## **Acceptation des personnels soumis à formulaire 4 dans les organismes agréés**

**RP-03-05**



DSAC

Ministère de la Transition écologique et solidaire

[www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr)

## ÉVOLUTION DE LA REGLE ET PROCEDURE

CE DOCUMENT EST CRÉÉ

Cette RP annule et remplace la I-03-00-1 qui n'a fait l'objet que d'une diffusion interne au sein d'OSAC.

Toute question, remarque ou proposition de modification peut être adressée à [contact@osac.aero](mailto:contact@osac.aero).

## SOMMAIRE

1	OBJET .....	4
2	DOMAINE D'APPLICATION .....	4
3	RÉSERVÉ .....	4
4	RÉFÉRENCES .....	4
5	ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS .....	5
5.1	<i>Abréviations</i> .....	5
5.2	<i>Définitions</i> .....	6
6	RÈGLES COMMUNES .....	6
7	RESPONSABLE DE PRODUCTION .....	7
8	RESPONSABLE D'ENTRETIEN .....	7
9	RESPONSABLE DE NAVIGABILITE.....	8
10	RESPONSABLE DES FORMATIONS / D'EXAMENS .....	9
11	RESPONSABLE QUALITE .....	10
12	PERSONNEL D'EXAMEN DE NAVIGABILITE .....	10
12.1	<i>Généralités</i> .....	10
12.2	<i>Critères de nomination des Personnels d'Examen de Navigabilité</i> .....	11
12.2.1	<i>PEN au sein d'un organisme M/G – Aéronefs exploités en CAT nécessitant une licence d'exploitation délivrée en accord avec le règlement (CE) N° 1008/2008 ou aéronefs ayant une MTOM &gt; 2730 kg hormis les ballons</i> .....	12
12.2.2	<i>PEN au sein d'un organisme M/G – Aéronefs dont l'exploitation ne nécessite pas une licence d'exploitation délivrée en accord avec le règlement (CE) N° 1008/2008 ayant une MTOM ≤ 2730 kg et pour les ballons</i> .....	13
12.2.3	<i>PEN au sein d'un organisme 145 ou M/F – Aéronefs de la catégorie ELA1 ne participant pas à des activités commerciales</i> .....	15
13	SUPERVISION D'EXAMEN PAR L'ORGANISME HABILITE.....	16
13.1	<i>Généralités et durée de l'examen sous supervision</i> .....	16
13.2	<i>Vérification du dossier individuel</i> .....	17
13.3	<i>Vérification des compétences par une interview du candidat</i> .....	17
13.4	<i>Observation d'un examen de navigabilité effectué par le candidat</i> .....	18
13.5	<i>Vérification de l'examen documentaire</i> .....	19
13.6	<i>Vérification de l'examen physique de l'aéronef</i> .....	19
13.7	<i>Enregistrement de l'examen de navigabilité</i> .....	19
13.8	<i>Fin du contrôle</i> .....	20
14	EXAMINATEUR DE PERSONNEL D'EXAMEN DE NAVIGABILITE .....	20
15	REDEVANCES.....	21

## 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 la fourniture d'un Formulaire 4 selon les règlements européens référencés ci-après.

## 2 DOMAINE D'APPLICATION

Cette RP s'applique à tous les personnels de commandement des organismes de production, gestion du maintien de la navigabilité, maintenance et formation à la maintenance, ainsi qu'aux personnels d'examen de navigabilité (PEN) et examinateurs de PEN des organismes M/G, M/F, et/ou 145, ainsi qu'aux suppléants nommés des personnels de commandement.

La suppléance a pour but d'assurer la continuité de la conformité de l'organisme aux exigences réglementaires et de permettre l'exécution des tâches en cas d'absence plus ou moins longue d'un personnel. Au-delà de la spécificité des organismes 145 pour lesquels la nomination de suppléants est obligatoire, deux cas de figures sont à considérer:

- Absence temporaire et courte (mission, vacances, arrêt maladie de courte durée, etc.): il est possible d'identifier un suppléant qui assurera l'exécution des tâches sans pour autant prendre la responsabilité du personnel titulaire du poste. Cette délégation de tâche doit être décrite dans le manuel de l'organisme et le suppléant en question ne nécessite pas de formulaire 4.
- Absence longue (congé maternité, arrêt maladie de longue durée, etc.): dans ce cas, le personnel concerné ne peut pas garder la responsabilité des tâches afférentes à son poste. Un suppléant doit alors être nommé et un formulaire 4 doit être établi.

Cette RP ne s'applique pas:

- Aux examinateurs et contrôleurs pratiques des organismes 147, qui ne sont plus soumis à Formulaire 4 en application de la décision 2012/004/R de l'EASA. Les critères de nomination de ces personnels sont indiqués dans la règle R-52-02.
- Aux personnels indépendants détenteurs du privilège d'examen de navigabilité conformément au M.A.901(g). En accord avec le M.A.901(g), ces personnels doivent disposer d'une licence (Part-66) et répondre aux critères de nomination du M.A.707(a)(2)(a).
- Aux Responsables de Revue d'Organisation (RRO – «petits» organismes M/F et/ou «petits» organismes M/G). Les critères de qualification et de nomination d'un RRO sont indiqués dans l'appendice VIII de l'AMC M.A.616 pour les «petits» organismes M/F et dans l'appendice XIII de l'AMC M.A.712(f) pour les «petits» organismes M/G.
- Aux Dirigeants Responsables. Les règlements applicables ne nécessitent pas l'établissement d'un formulaire 4 pour ces personnels.
- Aux personnels des organismes disposants d'une autorisation 21F. Les règlements applicables ne nécessitent pas l'établissement d'un formulaire 4 pour ces personnels.
- Aux agréments d'organismes étrangers relevant de l'EASA dont l'osac assure, par délégation, l'instruction et la surveillance.

## 3 RÉSERVÉ

## 4 RÉFÉRENCES

Cette RP prend en compte le référentiel identifié ci-dessous:

- au niveau européen:

- Règlement (UE) N° 748/2012 modifié;
- Règlement (UE) N° 1321/2014 modifié;
- Règlement (CE) N° 1008/2008.

La version en vigueur est disponible sur le site Internet EUR-Lex à l'adresse <http://www.easa.europa.eu/regulations>.

- Decision 2015/029/R: AMC/GM to Regulation (EU) N°1321/2014 – Issue 2;
- Decision 2012/020/R: AMC/GM to Part 21 – Issue 2, modifiée.

	<b>RP-03-05</b>	<b>Indice A</b>	<b>10 octobre 2017</b>	<b>Page : 4</b>
---	-----------------	-----------------	------------------------	-----------------

La version en vigueur est disponible sur le site Internet de l'EASA à l'adresse <http://easa.europa.eu/> rubrique «regulations structure».

- au niveau français:

- Arrêté du 28 décembre 2005 modifié relatif aux redevances pour services rendus par l'Etat 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.

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-03-05-0: Grille d'évaluation d'un candidat à la fonction de personnel d'examen de navigabilité.
- F-24-00-2: Guide de contrôle d'un candidat examinateur de personnel d'examen de navigabilité.

## 5 ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS

### 5.1 Abréviations

21F	: Partie 21 sous partie F du règlement (UE) N°748/2012 (organisme de production)
21G	: Partie 21 sous partie G du règlement (UE) N°748/2012 (organisme de production)
145	: Partie 145 (annexe II) du règlement (UE) N°1321/2014 (organisme d'entretien)
147	: Partie 147 (annexe IV) du règlement (UE) N°1321/2014 (organisme de formation à la maintenance)
AD	: Airworthiness Directive
AMM	: Aircraft Maintenance Manual
CAT	: Transport Aérien Commercial
CDCCL	: Critical Design Configuration Control Limitation
CEN	: Certificat d'Examen de Navigabilité.
CMM	: Component Maintenance Manual
CN	: Consigne de Navigabilité
CRIS	: Compte-Rendu d'Intervention de Surveillance
CTA	: Certificat de Transporteur Aérien
EASA	: European Aviation Safety Agency
EFIS	: Electronic Flight Information System
EWIS	: Electrical Wiring Interconnection System
IPC	: Illustrated Parts Catalog
LNMA	: Licence Nationale de Mécanicien d'Aéronef
MEL	: Minimum Equipment List
M/F	: Partie M sous partie F du règlement (UE) N°1321/2014 (organisme de maintenance)
M/G	: Partie M sous partie G du règlement (UE) N° 1321/2014 (organisme de gestion du maintien de la navigabilité)
MPD	: Maintenance Planning Document
MRB	: Maintenance Review Board
PE	: Programme d'Entretien
PEN	: Personnel d'Examen de Navigabilité.
REN	: Recommandation d'Examen de Navigabilité
RP	: Règle et Procédure
QCM	: Question à Choix Multiple
RDE	: Responsable Désigné d'Entretien
RN	: Responsable de la Navigabilité
RS	: Responsable de Surveillance (OSAC)
SB	: Service bulletin
SGS	: Système de Gestion de la Sécurité
SRM	: Structural Repair Manual
UEA	: Unité d'Entretien Agréé

## 5.2 Définitions

Manuel d'Organisme : Terme générique utilisé dans ce document et qui correspond aux différents manuels des organismes agréés, à savoir :

- Manuel d'Organisme de Production (MOP),
  - Manuel d'Organisme de Maintenance (MOM),
  - Manuel des spécifications de Gestion du maintien de Navigabilité (MGN),
  - Manuel d'Organisme d'Entretien (MOE), et
  - Manuel des spécifications de l'organisme de formation d'entretien (MTOE),
- et qui inclut le cas échéant tous les documents référencés démontrant la conformité aux exigences réglementaires applicables (procédures, manuel qualité; liste de capacité...).

« Petit » organisme M/G: En accord avec l'AMC M.A.712(f), un organisme M/G peut être considéré comme «petit» si:

- le nombre total de personnel ne dépasse pas 5 équivalent temps plein, et
- il ne gère pas d'aéronef exploités en CAT nécessitant une licence d'exploitation délivrée en accord avec le règlement (CE) N°1008/2008, et
- il n'est pas habilité à émettre des CEN sur des aéronefs de MTOM > 2730 kg (sauf pour les ballons).

« Petit » organisme M/F: En accord avec l'AMC M.A.616, un organisme M/F peut être considéré comme «petit» s'il dispose d'un nombre total de personnel de maintenance inférieur à 10.

Responsable Qualité: La personne en charge de l'établissement, du maintien et du contrôle de l'effectivité du système qualité exigé pour chaque type d'organisme agréé.

## 6 RÈGLES COMMUNES

Les personnels soumis à Formulaire 4 doivent fournir à OSAC une copie des justificatifs associés à leur déclaration (CV, diplômes mentionnés dans le Formulaire 4, attestations de formation et/ou examen, attestation d'employeur, carnet d'expérience, etc.).

Par dérogation, 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 le RS.

OSAC peut demander toutes clarifications, voire la révision d'un Formulaire 4 et la fourniture de justificatifs additionnels nécessaires à démontrer la conformité aux exigences réglementaires.

L'acceptation d'un personnel soumis à un Formulaire 4 est mentionnée dans le courrier de délivrance de l'agrément, pour l'instruction initiale, ou dans le courrier d'approbation de la modification majeure associée à la nomination du personnel concerné.

Elle résulte de l'étude satisfaisante du Formulaire 4 et du Manuel d'Organisme.

## 7 RESPONSABLE DE PRODUCTION

Le Responsable de Production doit démontrer via le renseignement de son Formulaire 4 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 sous-partie 21G, démontrée par un e-examen EASA, une formation, ou un examen réalisé(e) par un organisme agréé,
- une connaissance approfondie du Manuel de son Organisme,
- la maîtrise de la langue de travail de son organisme.

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

## 8 RESPONSABLE D'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 145 et en M/F.

Le Responsable d'Entretien doit démontrer via le renseignement de son Formulaire 4 et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance (OSAC):

- une expérience pratique d'application des normes de sécurité et bonnes pratiques aéronautiques,
- une connaissance des pratiques standards de maintenance,
- une connaissance des produits, pièces et équipements entretenus et des techniques mises en œuvre, pour un agrément 145,
- une connaissance des produits, pièces et équipements entretenus 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 ou accepté directement par OSAC, pour un agrément M/F,
- une connaissance approfondie de la réglementation Partie M/F ou 145 (selon l'agrément), démontrée par un e-examen EASA, ou une formation, ou un examen réalisé(e) par un organisme agréé,
- une connaissance approfondie du Manuel de son Organisme,
- avoir suivi une formation 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 SGS, pour un agrément 145,
- au moins 5 années d'expérience aéronautique dont trois en pratique de la maintenance, pour un agrément M/F,
- 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.

## 9 RESPONSABLE DE NAVIGABILITE

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).

Le RDE/responsable de navigabilité doit démontrer via le renseignement de son Formulaire 4 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 système qualité en place,
- 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\* de niveau II – BAC + 3, ou 5 années d'expérience professionnelle supplémentaires\*\* en gestion de navigabilité et maintenance, dont deux à trois ans dans la réalisation de tâches de gestion du maintien de navigabilité,
- une connaissance approfondie du Manuel de son Organisme (MGN),
- une connaissance des types d'aéronefs gérés:
  - Pour les aéronefs de MTOM supérieure à 2730 kg (hors ballons): formation de niveau au moins équivalent à un niveau 1 selon la Partie-66 (familiarisation) délivrée par le constructeur, un organisme agréé ou accepté directement par OSAC, sur un échantillon représentatif des aéronefs du domaine d'agrément,
  - Pour les 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) ou évaluation des connaissances faite et enregistrée par le RS, sur un échantillon représentatif des aéronefs du domaine d'agrément,
- une connaissance approfondie de la réglementation Partie M, démontrée par un examen EASA, une formation, ou un examen réalisé par un organisme agréé,
- la maîtrise des concepts essentiels d'un système de management par la qualité
- 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 suivi une formation au SGS,
  - 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 M/G,
    - des parties pertinentes du manuel de procédure de l'opérateur détenteur du M/G.

\* Les formations reconnues de niveau II sont:

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

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

	<b>RP-03-05</b>	<b>Indice A</b>	<b>10 octobre 2017</b>	<b>Page : 8</b>
---	-----------------	-----------------	------------------------	-----------------



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 M/G, sauf si l'autorité compétente de l'opérateur accepte explicitement que le RDE soit employé par un organisme 145 à qui l'opérateur / organisme M/G contracte la maintenance de ses aéronefs parce que il n'y a aucune autre personne qualifiée disponible.

Dans le cas d'un «petit» organisme M/G, l'acceptation du Responsable Désigné fait l'objet d'un traitement au cas par cas.

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 Navigabilité et le Dirigeant Responsable.

## 10 RESPONSABLE DES FORMATIONS / D'EXAMENS

Le Responsable des Formations et le Responsable d'Examen doivent démontrer via le renseignement de leurs Formulaires 4 et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance OSAC:

- une expérience pratique d'application des normes de sécurité et bonnes pratiques aéronautiques,
- au moins 5 années d'expérience professionnelle (idéalement dans l'aéronautique), dont deux dans un organisme de formation 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\*,
- une connaissance 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,
  - 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 approfondie de la réglementation Partie-66 et Partie-147, démontrée par un e-examen EASA, ou une formation avec un examen réalisée par un organisme agréé,
- 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 moyens/méthodes d'élaboration des supports de formation pour le responsable des formations,
- une connaissance des moyens/méthodes 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.

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

## 11 RESPONSABLE QUALITE

Le Responsable Qualité doit démontrer via le renseignement de son Formulaire 4 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 et avoir de l'expérience dans la mise en œuvre d'un système de management par la qualité,
- avoir suivi une formation et avoir de l'expérience de la conduite d'audits (pas nécessairement dans l'aéronautique),
- une connaissance approfondie de la réglementation applicable à son organisme/ agrément, démontrée par un e-examen EASA, ou une formation avec un examen réalisée par un organisme agréé,
- une connaissance approfondie du Manuel de son Organisme (et des documents associés comme le manuel qualité le cas échéant),
- une connaissance du domaine d'activité de son organisme, des techniques et documents mis en œuvre,
- avoir suivi une sensibilisation\* 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, pour un agrément 145,
- avoir suivi une formation au SGS, pour un agrément 145 et un agrément M/G associé à un CTA,
- la maîtrise de 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 Qualité et le Dirigeant Responsable.

*\*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.*

## 12 PERSONNEL D'EXAMEN DE NAVIGABILITE

### 12.1 Généralités

OSAC approuve les personnels d'examen de navigabilité (PEN) sur la base de leur Formulaire 4 et d'un contrôle de compétence 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 de son Formulaire 4 (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 M/G:
  - 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.
- PEN au sein d'un organisme M/F et/ou 145:
  - avoir réalisé au moins un examen de navigabilité dans les 12 derniers mois.

La règle d'acceptation ci-dessus, basée uniquement sur l'étude du formulaire 4, 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 M/G, M/F, ou 145, c'est-à-dire si OSAC n'a pas 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.

Le contrôle de compétence peut être réalisé par un RS (modalité décrites au §13) ou un personnel accepté de l'organisme M/G, M/F, ou 145, si celui-ci a obtenu la prérogative de recommandation de PEN (modalité décrites au §14).

Si des écarts sont constatés ne permettant pas de donner un avis favorable sur un candidat, ceux-ci sont enregistrés formellement dans le CRIS dédié au candidat (différent de 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 être envoyé à l'organisme dans les 14 jours calendaires suivant le contrôle de compétence, 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, le RS signale à l'organisme qu'il devra représenter un nouveau dossier (nouveau Formulaire 4) pour ce même candidat lorsque l'ensemble des actions sera complètement réalisé.

Lorsque le RS 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.

En parallèle, le RS instruit puis approuve ou refuse la demande ou la modification d'agrément de l'organisme (délivrance de la prérogative d'examen de navigabilité et/ou de recommandation de personnel d'examen de navigabilité).

## 12.2 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:
  - M/G,
  - M/F (ELA1 hors activité commerciale uniquement),
  - 145 (ELA1 hors activité commerciale uniquement),
- en tant qu'indépendant (M.A.901(g) - cas non traité par cette RP car personnels non soumis au formulaire 4).

Pour les PEN proposés pour exercer leurs prérogatives au sein d'un organisme M/G, les critères de nomination sont en fonction du type d'exploitation et de la MTOM des aéronefs concernés (voir §12.2.1 et §12.2.2).

Les critères de nomination des PEN proposés pour exercer leurs prérogatives au sein d'un organisme 145 ou M/F sont donnés dans le §12.2.3.

**Dans tous les cas de figure, en accord avec les articles M.A.707(b) et M.A.901(I)(1)(f), 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 des personnels d'examen de navigabilité de l'organisme agréé conformément à une procédure approuvée par l'organisme agréé (voir §13 et §14).**

12.2.1 PEN au sein d'un organisme M/G – Aéronefs exploités en CAT nécessitant une licence d'exploitation délivrée en accord avec le règlement (CE) N°1008/2008 ou aéronefs ayant une MTOM > 2730 kg hormis les ballons

M.A.707(a)(1)(a): Le postulant doit avoir une expérience d'au moins 5 ans dans le domaine du maintien de la navigabilité.

Dans la pratique, cette expérience de 5 ans peut avoir été obtenue de différentes manières par combinaison d'expériences suivantes:

- 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,
- 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.).

MA.707(a)(1)(b): 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,
- 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 Part 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 M.A.707(a)(1)(a) 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).

*M.A.707(a)(1)(c)*: 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 MGN 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 au niveau 1 « familiarisation » de la Partie 66, délivrée par le constructeur, un organisme agréé ou accepté directement par OSAC. 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).

*M.A.707(a)(1)(d)*: Le postulant doit avoir un poste au sein de l'organisme agréé avec des responsabilités appropriées, à savoir:

- 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 de l'organisme M/G,
- 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 le renseignement d'un Formulaire 4 et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance.

**12.2.2 PEN au sein d'un organisme M/G – Aéronefs dont l'exploitation ne nécessite pas une licence d'exploitation délivrée en accord avec le règlement (CE) N°1008/2008 ayant une MTOM < 2730 kg et pour les ballons**

*M.A.707(a)(2)(a)* : Le postulant doit avoir une expérience d'au moins 3 ans dans le domaine du maintien de la navigabilité.

Dans la pratique, cette expérience de 3 ans peut avoir été obtenue de différentes manières par combinaison des deux 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 Part 145 ou M/F 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).

Les 3 ans d'expérience ici requis peuvent avoir été acquis via une activité à plein temps ou en temps partiel ou hors d'un cadre professionnel, à l'initiative du postulant.

*M.A.707(a)(2)(b)* : 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 Part-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,
- une LNMA dans la sous-catégorie correspondant aux aéronefs associés à la demande de prérogative d'examen de navigabilité.

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 Part 66 pour la sous-catégorie aéronefs en question (ex: équivalent à la Mention Complémentaire de l'Éducation Nationale).

Ces conditions peuvent être remplacées par 4 ans d'expérience en plus par rapport aux 3 ans d'expérience exigés au M.A707(a)(2)(a) 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).

*M.A.707(a)(2)(c)*: 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 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) si applicable,
- les procédures du MGN 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 au niveau 1 «familiarisation» de la Partie 66, délivrée par le constructeur, un organisme agréé ou accepté directement par OSAC. 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).

M.A.707(a)(2)(d): Le postulant doit avoir un poste au sein de l'organisme agréé avec des responsabilités appropriées, à savoir:

- être autorisé à effectuer des examens de navigabilité uniquement sur des aéronefs pour lesquels il n'a pas participé aux tâches de maintien de la navigabilité. Par exemple en réalisant des examens de navigabilité sur un type aéronefs donné tout en étant responsable du maintien de la navigabilité d'aéronefs de type différents.
- un poste au sein du département Qualité de l'organisme M/G,
- 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 le renseignement d'un Formulaire 4 et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance.

### 12.2.3 PEN au sein d'un organisme 145 ou M/F – Aéronefs de la catégorie ELA1 ne participant pas à des activités commerciales

Attention: Les critères de nomination ci-dessous sont propres aux PEN nommés par un organisme 145 ou M/F qui réalise l'inspection annuelle contenue dans le programme d'entretien de l'aéronef considéré.

M.A.901(I)(1): Le postulant doit satisfaire aux exigences suivantes:

- être titulaire d'une habilitation de personnel de certification pour l'aéronef correspondant,
- justifier d'au moins 3 années d'expérience en tant que personnels de certification,
- être indépendants du processus de gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef soumis à l'examen ou avoir une autorité globale concernant le processus de gestion du maintien de la navigabilité de l'ensemble de l'aéronef soumis à l'examen\*,
- avoir acquis une connaissance des parties pertinentes de l'annexe I (Part-M) 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,
- avoir effectué au moins un examen de navigabilité au cours des 12 derniers mois.

La conformité à tous les points listés ci-dessus doit être démontrée via le renseignement d'un Formulaire 4 et lors d'un entretien avec un responsable de surveillance.

*\* Si l'organisme 145 ou M/F souhaite nommer comme PEN un personnel de maintenance, ce dernier ne doit pas avoir été impliqué dans la remise en service de l'aéronef sur lequel est conduit l'examen de navigabilité (en dehors de la remise en service qui couvre les éventuelles tâches nécessaires à la réalisation de l'inspection physique de l'aéronef).*

## 13 SUPERVISION D'EXAMEN PAR L'ORGANISME HABILITE

### 13.1 Généralités et durée de l'examen sous supervision

Si le RS (appelé l'examineur dans la suite du texte) est satisfait du Formulaire 4, il organise avec l'organisme un examen de navigabilité (documentaire et physique) sous supervision.

Un seul examen de navigabilité est suffisant pour valider un candidat, sauf si le domaine d'agrément 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 sera soumis à deux examens de navigabilité, le second pouvant être allégé et orienté sur les spécificités du second type d'aéronef.

La prérogative d'examen de navigabilité pourra être limitée aux aéronefs similaires à celui / ceux sur lequel / lesquels le contrôle de compétence a eu lieu.

La durée de l'examen de navigabilité est fixée comme suit:

Mode de supervision	Aéronefs CAT ou dont la MTOM est supérieure à 8,6t	Autres		
		Aéronefs motorisés avec MTOM >2,7t	Aéronefs motorisés avec MTOM ≤ 2,7t	Aéronefs non motorisés
Examen de navigabilité sous supervision effectué à l'occasion d'un examen de navigabilité par OSAC	N/A	N/A	1h30	1h
Autres cas	Au temps passé	6h30	3h	2h00

Ce temps peut être pondéré en fonction:

- des résultats de la surveillance passée de l'organisme,
- du type et de la complexité des aéronefs du domaine d'habilitation.

L'évaluation est programmée en s'assurant de la disponibilité du candidat, de l'aéronef qui sera pris comme exemple et d'un représentant de l'organisme qui devra être présent pour suivre ce processus.

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.

### 13.2 Vérification du dossier individuel

L'examineur vérifie le dossier individuel disponible au sein de l'organisme M/G et les éléments documentaires associés aux informations enregistrées sur le Formulaire 4:

- Nom, âge,
- formation basique et expérience,
- diplôme ou licence,
- formation initiale/continue,
- expérience en maintien de navigabilité et à l'intérieur de l'organisme M/G,
- responsabilités passées,
- responsabilités du poste actuel,
- copie des autorisations.

### 13.3 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.

Le RS pose des questions au candidat pour vérifier ses connaissances dans les domaines suivants :

- réglementation et exigences relatives aux parties M et 145,
- connaissance des prérogatives d'un organisme M/G, ou M/F, ou 145,
- conscience de l'importance des responsabilités liées à la validation et l'émission d'une recommandation ou d'un CEN,
- 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 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 et 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 d'un entretien ETOPS, documents provenant des ateliers Part 145 (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.

### 13.4 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 de la REN ou du CEN.

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.).

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 faire des erreurs pendant son évaluation. Ces erreurs ne doivent pas être notifiées de suite. Le RS 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 faire une recommandation, voire signer un CEN 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 REN ou CEN dans cet état sans pour cela interdire au RS 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 REN ou CEN).

### 13.5 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 sur les points significatifs suivants:

- les heures de vols et cycle 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 approuvé et à la partie M,
- tous les défauts connus ont été rectifiés ou reportés le cas échéant d'une manière contrôlée,
- toutes les consignes de navigabilité applicables ont été suivies et correctement enregistrées,
- toutes les modifications, et les réparations appliquées à l'aéronef ont été enregistrées et sont approuvées conformément à la partie 21 ou sont standards (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 à la partie 145 ou M/F 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 la dernière révision de sa définition de type approuvée par l'agence,
- si applicable, l'aéronef dispose d'un certificat acoustique conforme aux dispositions de la sous-partie I de l'annexe I (Part-21) du règlement (UE) N°748/2012.

### 13.6 Vérification de l'examen physique de l'aéronef

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

Le candidat peut par contre 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 sur 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 n'a été trouvé qui n'aurait pas été traité selon le M.A.403,
- aucune incohérence n'a été observée entre l'aéronef examiné et les documents examinés dans la phase précédente.

### 13.7 Enregistrement de l'examen de navigabilité

L'examineur vérifie que le candidat enregistre et atteste qu'un examen complet de navigabilité selon le M.A.710 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:

- une Recommandation d'Examen de Navigabilité ;
- un Certificat d'Examen de Navigabilité.

### 13.8 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.

Le responsable de surveillance émet ensuite sa recommandation ou formalise les écarts sur le candidat proposé via un compte-rendu d'inspection dans les 14 jours calendaires suivants le contrôle.

## 14 EXAMINATEUR DE PERSONNEL D'EXAMEN DE NAVIGABILITE

Un organisme agréé (M/G, 145, ou M/F) 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 du Formulaire 4 de l'examineur proposé et de la procédure associée au manuel d'organisme).

Un examinateur de PEN d'un organisme agréé ne peut ni nommer ni recommander un autre examinateur de PEN, ce qui signifie que chaque examinateur de PEN doit être accepté par OSAC de manière individuelle.

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 son Formulaire 4 à OSAC.

L'examineur 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 RP 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 du Formulaire 4, des preuves associées et l'enregistrement du contrôle (y compris un équivalent du formulaire F-03-05-0).

L'examineur OSAC évalue ensuite le Formulaire 4 de l'examineur de PEN proposé. Il doit au minimum satisfaire les conditions pour être PEN lui-même.

L'examineur OSAC fait part de ses éventuelles remarques et questions via deux CRIS : l'un pour l'organisme, l'autre pour l'examineur de PEN proposé.

L'examineur OSAC accepte chaque examinateur de PEN proposé 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 le même domaine technique.

Le contrôle de compétence sous supervision de l'examineur de PEN doit porter sur un candidat PEN, et non pas un PEN déjà accepté.

L'examineur OSAC évalue pendant ce contrôle non pas l'aéronef ni le candidat PEN mais l'aptitude de l'examineur de PEN proposé 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 de l'examineur de PEN.

L'examineur OSAC doit s'attacher à évaluer la capacité de l'examineur proposé 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, l'examineur OSAC complète le formulaire F-24-00-2, fait part de ses remarques et notifie les éventuels écarts au candidat 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, l'examineur OSAC émet ensuite sa recommandation concernant l'approbation de l'examineur de PEN.

Les comptes rendus d'intervention de surveillance (CRIS) sont transmis par le responsable de surveillance dans les 14 jours calendaires suivants le contrôle.

## 15 REDEVANCES

La 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 I 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, les redevances prévues seront à nouveau appliquées lors d'un éventuel réexamen sous supervision.