



Circulaire d'information

Sujet: Documentation requise pour installer des pièces sur des aéronefs immatriculés au Canada

Bureau émetteur :	Aviation civile, Direction des Normes	Numéro de document :	CI 571-024
Numéro de classification du dossier :	Z 5000-34	Numéro d'édition :	04
Numéro du SGDDI :	17306428-V3	Date d'entrée en vigueur :	2021-04-05

Table des matières

1.0	Introduction	3
1.1	Objet.....	3
1.2	Applicabilité	3
1.3	Description des changements.....	3
2.0	Références et exigences	3
2.1	Documents de référence.....	3
2.2	Documents annulés	4
2.3	Définitions et abréviations	4
3.0	Contexte	6
4.0	Pièces neuves	6
4.1	Pièces standard et commerciales	6
4.2	Pièces provenant d'un constructeur agréé canadien ou d'un distributeur canadien	7
4.3	Pièces provenant d'un constructeur agréé de la FAA ou d'un distributeur des États-Unis	7
4.4	Pièces provenant de l'Union européenne (UE).....	8
4.5	Pièces AFP de JCAB	8
4.6	Pièces provenant du Royaume-Uni (R.-U.)	8
4.7	Pièces provenant d'organismes situés ailleurs dans le monde	9
5.0	Pièces usagées	9
5.1	Pièces provenant d'un organisme de maintenance agréé (OMA) en vertu de la norme 573 du RAC 9	
5.2	Pièces provenant d'un centre de réparation agréé en vertu de la partie 145 de la FAA	9
5.3	Pièces provenant d'un OMA relevant de la partie 145 de l'AESA	10
5.4	Pièces provenant d'un OMA relevant de la partie 145 de l'ANAC.....	10
5.5	Pièces provenant d'un OMA qualifié pour les composants en vertu de l'article 20 de La loi sur l'aéronautique civile (CAL) du Japon	10
5.6	Pièces provenant d'un OMA relevant de la partie 145 de la CAA du R.-U.....	11
5.7	Pièces provenant d'organismes de maintenance situés ailleurs dans le monde	11
6.0	Aéronefs assujettis à un Certificat spécial de navigabilité - autorité de vol limitée	11
7.0	Copies certifiées conformes et documents électroniques	11

8.0	Gestion de l'information	12
9.0	Historique du document	12
10.0	Contactez-nous	12
	Annexe A – Matrice pour la documentation requise pour installer des pièces sur des aéronefs immatriculés au Canada	13

1.0 Introduction

- 1) La présente Circulaire d'information (CI) vise à fournir des renseignements et des conseils. Elle décrit un moyen acceptable, parmi d'autres, de démontrer la conformité à la réglementation et aux normes en vigueur. Elle ne peut en elle-même ni modifier, ni créer une exigence réglementaire, ni peut-elle autoriser de changements ou de dérogations aux exigences réglementaires, ni établir de normes minimales.

1.1 Objet

- 1) Le présent document a pour objet de fournir des renseignements et des directives sur la certification requise pour l'installation de pièces sur les aéronefs immatriculés au Canada ou sur les composantes destinées à être installées sur ceux-ci

1.2 Applicabilité

- 1) Le présent document s'applique au personnel de l'Aviation civile de Transports Canada (TCAC), aux délégués ainsi qu'au milieu aéronautique

1.3 Description des changements

- 1) Les principaux changements apportés à la présente CI sont les suivants :
 - a) Les sections 2.0, 4.0, 5.0 et l'annexe A ont été modifiées pour inclure la référence à l'Entente technique sur la maintenance (ET-M) entre la Civil Aviation Authority du Royaume-Uni et Transports Canada, Aviation Civile.

2.0 Références et exigences

2.1 Documents de référence

- 1) Les documents de référence suivants sont destinés à être utilisés conjointement avec le présent document :
 - a) Partie V, sous-partie 21 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) - Approbation de la définition de type d'un produit aéronautique ou d'une modification de celle-ci
 - b) Partie V, sous-partie 61 du RAC - Construction de produits aéronautiques
 - c) Partie V, sous-partie 71 du RAC - Exigences relatives à la maintenance des aéronefs
 - d) Norme 561 du RAC - Constructeurs agréés
 - e) Norme 571 du RAC - Maintenance
 - f) Chapitre 563 du Manuel de navigabilité (MN) - Distribution de matériels aéronautiques
 - g) Circulaire d'information (CI) 507-001 - Certificat spécial de navigabilité – limité
 - h) CI 571-002 - Procédures de mise en œuvre de la maintenance – Accord bilatéral sur la sécurité aérienne entre le Canada et les États-Unis
 - i) CI 571-006 - Les signatures électroniques et la diffusion électronique du bon de sortie autorisée - Form One
 - j) CI 573-006 - Maintenance et exploitation conformément à l'Entente technique pour la maintenance entre le Canada et le Royaume-Uni

- k) Exemption de l'application du paragraphe 571.07(1), des alinéas 571.08(1) (b) et 571.08(1) (c) et de l'article 571.13 du RAC et des articles 571.07, 571.08 et 571.13 de la norme 571 – maintenance du Manuel de navigabilité. (RCN-021-2017 signé le 22 décembre 2017)
- l) Lettre de politique de la Maintenance et de la construction des aéronefs n° 8 (LPM 8) - Distribution des produits aéronautiques; et
- m) Accords et arrangements internationaux - <https://tc.canada.ca/fr/aviation/navigabilite-aeronefs/accords-arrangements-internationaux>

2.2 Documents annulés

- 1) Par défaut, il est entendu que la publication d'une nouvelle édition d'un document annule automatiquement toutes éditions antérieures de ce même document.

2.3 Définitions et abréviations

- 1) Les **définitions** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
 - a) **Admissibilité** : La détermination qu'une pièce respecte toutes les exigences du RAC pour son installation.
 - b) **Attestation de conformité** : Un document qui atteste de la conformité d'un produit neuf selon différentes références ou normes internationales comme l'Army and Navy (AN), la Military Standard (MS) et la National Aerospace Standard (NAS). Ce document peut également être appelé « Certificat de conformité ».
 - c) **Bon de sortie autorisé** : Un document de certification de navigabilité, tel que le Form One de TCAC, dont l'objet consiste à décrire un produit aéronautique qui a été fabriqué ou maintenu, les exigences qu'il respecte ou en vertu desquelles il a été maintenu, et l'organisme responsable de sa fabrication ou de sa maintenance.
 - d) **Déclaration de conformité** : Une déclaration signée par un constructeur agréé qui est émise sur un document d'entreprise, autre qu'un Bon de sortie autorisée, comme une certification de sortie après inspection, une étiquette ou un autre document d'expédition certifiant que la nouvelle pièce est conforme à la définition de type approuvé et son état en permet l'utilisation en toute sécurité.
 - e) **Distributeur** : Un organisme qui se livre à la distribution de pièces aéronautiques certifiées.
 - f) **Pièce aéronautique** : Un moteur, une hélice, un sous-ensemble, un appareillage, un composant ou un sous-composant qui sera installée sur un aéronef ou sur un composant destiné à être installé sur un aéronef (ci-après dénommé « pièce »).
 - g) **Pièce commerciale** : s'entend, à l'égard d'un aéronef, d'une pièce qui répond aux conditions suivantes :
 - i) elle n'est ni expressément conçue ni produite pour utilisation comme produit aéronautique;
 - ii) elle est fabriquée selon une spécification ou une description figurant au catalogue, et est marquée selon un système d'identification du fabricant; et
 - iii) la défaillance de celle-ci ne nuit pas au maintien de la sécurité du vol, ni au décollage de l'aéronef, ni à l'atterrissage de celui-ci.
 - h) **Pièce standard** : S'entend, à l'égard d'un aéronef, d'une pièce fabriquée conformément à une spécification qui, à la fois :

- i) est établie, publiée et mise à jour par une organisation établissant des normes consensuelles ou un organisme gouvernemental; et
 - ii) comprend des critères en matière de conception, de construction, d'essai et d'acceptation ainsi que des exigences relatives à l'identification.
- i) **Pièce usagée** : Une pièce aéronautique qui a été mise en service et qui est certifiée par une certification après maintenance ou certification équivalente.
- j) **Traçabilité** : La capacité d'assurer le suivi de l'historique ou de l'origine d'un produit aéronautique jusqu'au constructeur ou jusqu'à l'organisme de maintenance qui l'a certifié en dernier.
- 2) Les **abréviations** suivantes sont utilisées dans le présent document :
- a) **AESA** : Agence européenne de la sécurité aérienne
 - b) **ANAC** : Agence nationale de l'aviation civile brésilienne
 - c) **AFP** : Approbation de fabrication de pièce
 - d) **AOP** : Agrément d'organisme de production
 - e) **BSA** : Bon de sortie autorisé
 - f) **CAAC** : Administration de l'aviation civile de Chine
 - g) **CAAI** : Administration de l'aviation civile d'Israël
 - h) **CAANZ** : Autorité de l'aviation civile de la Nouvelle-Zélande
 - i) **CAA du R.-U.** : Civil Aviation Authority du Royaume-Uni
 - j) **CAAS** : Autorité de l'aviation civile de Singapour
 - k) **CAR (JCAB)** : Civil Aeronautics Regulations of Japan
 - l) **C de C** : Certificat de conformité
 - m) **CI** : Circulaire d'information
 - n) **D de C** : Déclaration de conformité
 - o) **ET-M** : Entente technique sur la maintenance
 - p) **É.-U.** : États-Unis
 - q) **FAA** : Federal Aviation Administration
 - r) **HK-CAD** : Département de l'aviation civile de Hong Kong
 - s) **JCAB** : Bureau de l'aviation civile du Japon; ministère des Terres, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme
 - t) **OMA** : Organisme de maintenance agréé
 - u) **PE** : Protocole d'entente
 - v) **RAC** : *Règlement de l'aviation canadien*
 - w) **R.-U.** : Royaume-Uni
 - x) **TAP** : Titulaire d'une approbation de production de la FAA
 - y) **TCAC** : Transports Canada, Aviation civile
 - z) **TSO** : Technical Standard Order; et
 - aa) **UE**: Union européenne.

3.0 Contexte

- 1) En raison de la diversité croissante de l'économie mondiale, l'industrie aéronautique est devenue un marché mondial. Par conséquent, il existe un plus grand nombre de choix et de défis en ce qui concerne l'acquisition de pièces aéronautiques neuves et usagées. Qu'elles soient achetées au Canada ou à l'étranger, les pièces aéronautiques doivent respecter les normes de navigabilité applicables avant de les installer sur des aéronefs immatriculés au Canada ou sur des composants destinés à être installés sur ces derniers.
- 2) La responsabilité de s'assurer qu'une pièce aéronautique neuve ou usagée peut être installée sur un aéronef civil immatriculé au Canada ou sur une pièce destinée à être utilisée sur le même aéronef a toujours incombé à l'installateur de la pièce aéronautique. Bien que la présente CI vise principalement à décrire les normes applicables, les installateurs devraient savoir que les quatre éléments indiqués ci-dessous doivent être respectés avant qu'une pièce soit jugée admissible à l'installation :
 - a) **Applicabilité** : La bonne pièce (bonne configuration, modèle, etc.) a été demandée et reçue.
 - b) **Condition** : La pièce est neuve ou réparée au besoin et est en bon état d'utilisation.
 - c) **Traçabilité** : L'origine de la pièce est évidente et, grâce à la documentation acceptable reçue, il est possible de faire un suivi jusqu'aux personnes ou l'organisme responsables de la certification de l'état ou de la conformité de la pièce.
 - d) **Documentation** : La documentation justificative doit satisfaire aux exigences applicables de la sous-partie 571 et de la norme 571 du RAC et, le cas échéant, à celles des accords bilatéraux ou des ententes techniques applicables.

4.0 Pièces neuves

- 1) Les sous-sections suivantes traitent des pièces aéronautiques neuves. L'annexe A présente la documentation requise pour l'installation de nouvelles pièces (à l'exclusion des pièces standard et commerciales) sur des aéronefs immatriculés au Canada ou sur les composants destinées à être installées sur ceux-ci.
- 2) Une pièce neuve peut être construite à l'extérieur du Canada et obtenue d'un constructeur titulaire d'une définition de type reconnue au Canada et certifiée conformément aux lois de l'État de construction.
- 3) Les pièces neuves provenant de pays où TCAC a conclu un accord international devrait être consulté pour confirmer la documentation requise pour l'installation. Pour de plus amples renseignements veuillez consulter l'accord international concerné :
<https://tc.canada.ca/fr/aviation/navigabilite-aeronefs/accords-arrangements-internationaux>.

4.1 Pièces standard et commerciales

- 1) Les pièces standard neuves ne devraient pas être certifiées au moyen d'un bon de sortie autorisée (BSA) puisqu'elles sont fabriquées conformément à des normes consensuelles plutôt qu'à une définition de type. La documentation pour ce type de produit devrait établir la conformité ainsi que la traçabilité jusqu'au distributeur et, finalement, jusqu'au constructeur de la pièce.
 - a) L'installateur peut disposer d'un document qui fournit une attestation de conformité comprenant le nom du constructeur et la norme que la pièce standard respecte; ou
 - b) L'installateur peut disposer d'un document avec une déclaration de certification du distributeur.

- 2) Les pièces commerciales neuves ne nécessitent pas un BSA ou d'un C de C. Les pièces de ce type, comme un régulateur de tension d'automobile comportant un numéro de pièce qui figure dans le catalogue de pièces illustré d'aéronef, peuvent être achetés dans leur emballage original auprès de tout détaillant.
 - a) Il est recommandé que l'installateur conserve un dossier indiquant le détaillant qui a vendu l'article; ou
 - b) L'installateur peut disposer d'un document avec une déclaration de certification du distributeur.

4.2 Pièces provenant d'un constructeur agréé canadien ou d'un distributeur canadien

- 1) Les pièces neuves (excluant les pièces standards et commerciales) provenant d'un constructeur agréé selon la norme 561 du RAC devraient être accompagnées d'un BSA comme le formulaire « Form One » de TCAC, délivré conformément à l'annexe A de la Norme 561, ou d'une déclaration de conformité (D de C), comme le décrit le paragraphe 561.10(1) du RAC.
- 2) Le formulaire « Form One » de TCAC est un modèle et non un formulaire, de sorte qu'il pourrait y avoir des écarts minimes entre les organismes émetteurs; cependant, la pièce doit toujours porter la certification approuvée du constructeur. Seuls les constructeurs agréés selon la norme 561 du RAC peuvent émettre un BSA pour une nouvelle pièce aéronautique produite en vertu de leur approbation de fabrication.
 - a) L'installateur devrait disposer d'un formulaire « Form One » de TCAC ou d'une D de C délivrée par le constructeur agréé.
- 3) Les pièces neuves (excluant les pièces standards et commerciales) provenant d'un distributeur canadien agréé doivent être accompagnées d'une déclaration de certification du distributeur signée, d'un bon de sortie autorisée, ou d'une D de C délivré par le constructeur agréé. Les distributeurs sont tenus de fournir la certification de conformité d'origine du produit ou des copies certifiées conformes du document de certification à la demande de l'installateur.
 - a) L'installateur peut disposer d'un BSA ou d'une D de C émise par le constructeur agréé; ou
 - b) L'installateur peut disposer d'une déclaration de certification du distributeur.
- 4) Les pièces neuves fabriquées selon une Approbation de la conception de pièce (ACP) en vertu de la sous-partie 521 du RAC doivent être fabriquées et certifiées par un constructeur agréé selon la norme 561 du RAC :
 - a) L'installateur devrait disposer d'un formulaire « Form One » de TCAC ou d'une D de C.

Remarque : En vertu du RAC, il est acceptable d'effectuer des envois en vrac de nouvelles pièces (à l'exception des pièces standard et commerciales) certifiées par un constructeur agréé ayant un BSA. Un BSA peut être reproduit en plusieurs copies certifiées conformes qui pourront être utilisées pour l'expédition de plusieurs articles.

4.3 Pièces provenant d'un constructeur agréé de la FAA ou d'un distributeur des États-Unis

- 1) Les pièces neuves (excluant les pièces standard et commerciales) provenant d'un titulaire d'une approbation de production (TAP) de la *Federal Aviation Administration* (FAA); d'un titulaire d'une approbation de fabrication de pièce (AFP) de la FAA; ou d'un distributeur des États-Unis devraient être accompagnées d'un BSA ou d'une D de C.
 - a) L'installateur peut disposer d'un formulaire « FAA Form 8130-3 », ou d'une D de C délivrée par le TAP ou le titulaire d'une AFP; ou

- b) L'installateur peut disposer d'une copie certifiée conforme du formulaire « FAA Form 8130-3 » original signé, ou d'une D de C délivrée par le TAP ou le titulaire d'une AFP d'un distributeur des États-Unis

Remarques: Le nom et l'adresse de la compagnie ainsi que le numéro d'approbation de la FAA figurant sur le certificat de production, l'AFP ou l'autorisation TSO doivent être indiqués sur le certificat signé pertinent de la compagnie ou sur le renvoi à la documentation originale.

Toute personne autre que le TAP doit obtenir une autorisation auprès de ce dernier avant d'expédier directement des pièces destinées à être installées sur un produit aéronautique. Si une pièce sans autorisation d'expédition directe est reçue, la FAA considère cette pièce comme étant non approuvée. Enfin, il est important de demander une copie de l'autorisation dans la documentation accompagnant la pièce.

Les distributeurs des États-Unis ne sont pas « agréés » par la FAA. Toutefois, ils peuvent participer à un programme d'accréditation volontaire de l'industrie, tel qu'il est décrit dans la CI 00-56A de la FAA (la version la plus récente).

4.4 Pièces provenant de l'Union européenne (UE)

- 1) Les pièces neuves (excluant les pièces standard et commerciales) provenant d'un constructeur agréé ou agrément d'organisme de production (AOP) d'un pays membre de l'UE doivent être accompagnées d'un BSA de l'AESA délivré par l'organisme de production agréé.
- (a) L'installateur devrait disposer d'un formulaire « EASA Form 1 » de l'AESA.

4.5 Pièces AFP de JCAB

- 1) Les pièces neuves construites en vertu d'une AFP du Bureau de l'aviation civile du Japon, ministère des Terres, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme (JCAB) sont acceptées par TCAC, sous réserve que :
- a) la pièce est fabriquée par un organisme de production approuvé par JCAB en vertu d'un contrat de licence avec le titulaire de la définition de type approuvée JCAB;
- b) la pièce fait partie de la définition de type approuvée JCAB qui a été reconnue par TCAC; et
- c) la pièce possède un numéro identique à celui identifié dans la définition de type approuvée JCAB avec le marquage supplémentaire « JCAB-AFP ».
- 2) Lorsque la pièce AFP de JCAB est acceptable :
- a) L'installateur devrait disposer d'un formulaire « JCAB Form 18 ».

4.6 Pièces provenant du Royaume-Uni (R.-U.)

- 1) Les pièces neuves (excluant les pièces standard et commerciales) provenant d'un constructeur agréé ou agrément d'organisme de production (AOP) agréé par la *Civil Aviation Authority* du Royaume-Uni (CAA du R.-U.) doivent être accompagnées d'un BSA délivré par l'organisme de production.
- a) L'installateur devrait disposer d'un formulaire « CAA Form 1 » de la CAA du R.-U.

4.7 Pièces provenant d'organismes situés ailleurs dans le monde

- 1) Les pièces neuves (excluant les pièces standard et commerciales) provenant d'autres pays doivent respecter les exigences de l'accord bilatéral applicable, des protocoles d'entente (PE) ou d'une Entente technique en vigueur au moment de l'achat.
 - a) L'installateur devrait disposer d'une documentation qui répond aux exigences de l'accord international.
<https://tc.canada.ca/fr/aviation/navigabilite-aeronefs/accords-arrangements-internationaux>
- 2) Les pièces neuves (excluant les pièces standard et commerciales) provenant de pays étrangers pour lesquelles une définition de type a été reconnue par TCAC en vertu de la sous-partie 521 du RAC, mais avec lesquels il n'existe aucun accord ni aucune entente technique, doivent être obtenues du constructeur agréé titulaire de la définition de type - le numéro de la pièce devant être consigné dans le catalogue des pièces illustré des titulaires d'un certificat de type - et doivent être certifiées par le constructeur agréé.
 - a) L'installateur devrait disposer d'un BSA ou d'une D de C délivré par le constructeur agréé.

5.0 Pièces usagées

- 1) Les sous-sections suivantes concernent les pièces usagées. L'annexe A présente la documentation requise pour l'installation de pièces usagées sur des aéronefs immatriculés au Canada ou sur les composantes destinées à être installées sur ceux-ci.
- 2) Les pièces fabriquées en vertu de la section 571.06 du RAC, c'est-à-dire les pièces fabriquées lors d'une réparation, ne peuvent pas être distribuées ou vendues. Elles ne peuvent être utilisées que par la personne ou l'organisme qui les a fabriquées spécialement pour la réparation prévue.

5.1 Pièces provenant d'un organisme de maintenance agréé (OMA) en vertu de la norme 573 du RAC

- 1) Les pièces usagées certifiées par un OMA en vertu de la norme 573 du RAC doivent être accompagnées d'un BSA délivré par l'OMA qui a effectué la maintenance de la pièce.
 - a) L'installateur doit disposer d'un formulaire « Form One » de TCAC; ou
 - b) D'une étiquette de certification produite par l'OMA contenant toute l'information pertinente du formulaire « Form One » de TCAC.

5.2 Pièces provenant d'un centre de réparation agréé en vertu de la partie 145 de la FAA

- 1) Les pièces usagées certifiées par un centre de réparation agréé en vertu de la partie 145 de la FAA qui est situé aux États-Unis sont acceptables selon la dernière version des Procédures de mise en œuvre de maintenances (PMM) de FAA-TCAC et les conditions spéciales qui y sont énoncées. Les pièces usagées doivent être accompagnées d'un BSA.
 - a) L'installateur doit disposer d'un formulaire « FAA Form 8130-3 ».
- 2) Les pièces usagées certifiées par un centre de réparation agréé en vertu de la partie 145 de la FAA qui est situé en dehors des États-Unis sont acceptées sous réserve que le centre ait été autorisé par TCAC. Les pièces usagées doivent être accompagnées d'un BSA. Pour obtenir une liste des centres de réparation autorisés par TCAC, consultez le lien suivant :

<https://wwwapps.tc.gc.ca/saf-sec-sur/2/CAS-SAC/aoas.aspx?typ=8&l=fra>. Pour obtenir des renseignements supplémentaires en lien avec les PMM, veuillez consulter la CI 571-002.

- a) L'installateur doit disposer d'un formulaire « FAA Form 8130-3 », obtenu auprès d'un centre de réparation agréé en vertu de la partie 145 de la FAA et autorisé par TCAC.

Remarque : Les pièces usagées certifiées par un centre de réparation agréé en vertu de la partie 145 de la FAA qui est situé en dehors des États-Unis avant la date d'autorisation de TCAC ne peuvent pas être installés sur des pièces aéronautiques qui sont sous le contrôle réglementaire de TCAC.

- 3) TCAC acceptera l'importation au Canada de « moteurs reconstruits » pour lesquels les États-Unis sont l'État de conception et qui sont certifiés de façon adéquate par un BSA, tel que le permet la dernière révision des procédures de mise en œuvre en matière de navigabilité entre la FAA et TCAC.

- a) L'installateur devrait disposer d'un formulaire « FAA Form 8130-3 »; et

- b) Le formulaire « FAA Form 8130-3 » signé doit refléter le temps total dans les airs cumulatif du moteur. Le nombre « d'heures totales depuis la mise en service » n'est pas « 0 heure ».

Remarque : Les autres composantes « reconstruites » par les organismes de production ne peuvent pas être installées sur un aéronef immatriculé au Canada. Par conséquent, il est important de vérifier l'état du travail effectué qui est indiqué sur le BSA pour en déterminer l'admissibilité.

5.3 Pièces provenant d'un OMA relevant de la partie 145 de l'AESA

- 1) Aux termes de l'accord actuel entre TCAC et l'AESA, les pièces usagées certifiées par un OMA relevant de la partie 145 de l'AESA doivent obtenir l'approbation de TCAC, conformément aux Instructions pour l'annexe sur la maintenance (IAM) établies entre l'AESA et TCAC. Une double certification du BSA est requise.

- a) L'installateur doit disposer d'un formulaire « EASA Form 1 » de l'AESA comportant un numéro d'approbation inscrit à la case 12.

Remarque: En vertu de la révision 2 des IAM, TCAC accepte également une certification triple, c.-à-d. FAA, TCAC et AESA, sur un formulaire « EASA Form 1 » de l'AESA, pourvu que le numéro d'approbation de TCAC soit indiqué à la case 12.

5.4 Pièces provenant d'un OMA relevant de la partie 145 de l'ANAC

- 1) Aux termes de l'Entente technique de maintenance (ET-M) actuelle entre TCAC et l'Agence nationale de l'aviation civile brésilienne (anciennement connue sous le nom de Departamento de Aviação Civil – DAC), un OMA relevant de la partie 145 de l'ANAC qui entretient et certifie les pièces usagées doit être reconnu par TCAC. Une double certification du BSA est requise.

- a) L'installateur doit disposer d'un formulaire F-100-01C (SEGVÓO 003) comportant un numéro d'approbation canadien inscrit à la case 12.

5.5 Pièces provenant d'un OMA qualifié pour les composants en vertu de l'article 20 de La loi sur l'aéronautique civile (CAL) du Japon

- 1) Selon les termes de l'Entente technique de maintenance (ET-M) entre le JCAB et TCAC, l'OMA qualifié pour les composants du JCAB qui entretient et certifie les pièces usagées doit être reconnu par TCAC. Une double certification du BSA n'est pas requise dans ce cas. Consultez le

site Web du JCAB pour obtenir une liste des OMA qualifiés pour les composants reconnus par TCAC, à l'adresse suivante : http://www.mlit.go.jp/en/koku/koku_fr11_000002.html , ce qui vous permettra de valider la date d'approbation des OMA.

a) L'installateur doit disposer d'un formulaire « Form 18 » signé du CAR (JCAB).

Remarque : Les OMA qualifiés pour les composants de JCAB qui sont situés à l'extérieur des limites territoriales du Japon ne sont pas reconnus aux termes de l'Entente technique de maintenance (ET-M).

5.6 Pièces provenant d'un OMA relevant de la partie 145 de la CAA du R.-U.

1) Selon les termes de l'Entente technique de maintenance (ET-M) entre la CAA du Royaume-Uni et TCAC, les pièces usagées certifiées par un OMA relevant de la partie 145 de la CAA du R.-U. sont acceptables. Les pièces usagées doivent être accompagnées d'un BSA de la CAA du R.-U.

a) L'installateur doit disposer d'un formulaire « CAA Form 1 » signé de la CAA du R.-U.

Remarque : Avant le 1er janvier 2021, un formulaire « EASA Form 1 » de l'AESA avec une double certification délivrée par un OMA de la CAA du R.-U. reste valable indéfiniment.

À compter du 1er janvier 2021, les bons de sortie autorisés par la CAA du R.-U. (formulaire « CAA Form 1 » de la CAA du R.-U.) pour les produits aéronautiques civils seront acceptables sans exiger une double certification.

5.7 Pièces provenant d'organismes de maintenance situés ailleurs dans le monde

1) Les pièces usagées provenant d'autres pays doivent respecter les exigences de l'accord applicable en vigueur au moment de l'achat, c'est-à-dire un accord bilatéral, un protocole d'entente ou une entente technique.

a) L'installateur devrait disposer d'une documentation qui répond aux exigences de l'accord international.

<https://tc.canada.ca/fr/aviation/navigabilite-aeronefs/accords-arrangements-internationaux>

6.0 Aéronefs assujettis à un Certificat spécial de navigabilité - autorité de vol limitée

1) Toute personne voulant installer une pièce neuve ou usagée sur un aéronef immatriculé au Canada qui est assujetti à un certificat spécial de navigabilité – Autorité de vol limitée doit :

a) se conformer aux exigences énoncées dans la sous-partie 571 du RAC et suivre les directives de la présente CI; ou

b) se conformer à l'exemption NCR-021-2017. On peut retrouver les lignes directrices dans la CI 507-001.

7.0 Copies certifiées conformes et documents électroniques

1) Transports Canada reconnaît que la reproduction de documents originaux sous forme de copies certifiées conformes peut être nécessaire lorsque des envois de produits en vrac sont séparés ou lorsqu'un organisme choisit de produire, de signer et d'archiver ses documents électroniquement. Ces documents peuvent être acceptés comme des originaux lorsque le produit provient d'un

constructeur agréé selon la norme 561 du RAC, ou d'un équivalent, qui utilise des stratégies de document électronique.

- 2) En cas de doute, il peut être nécessaire de vérifier l'authenticité du document en communiquant avec l'organisme de certification avant d'accepter et d'installer la pièce. Veuillez consulter la CI 571-006 pour obtenir d'autres précisions concernant les signatures électroniques sur les BSA générés par ordinateur et les échanges électroniques.

8.0 Gestion de l'information

- 1) Sans objet.

9.0 Historique du document

- 1) CI 571-024, Édition 03, SGDDI 15250550 (E), 15171449 (F), en date du 26 juillet 2019 - Documentation requise pour installer des pièces sur des aéronefs immatriculés au Canada.
- 2) CI 571-024, Édition 02, SGDDI 14711552 (E), 14711554 (F), en date du 2 janvier 2019 - Documentation requise pour installer des pièces sur des aéronefs immatriculés au Canada.
- 3) CI 571-024, Édition 01, SGDDI 7968876 (E), 8710854 (F), en date du 20 février 2015 - Documentation requise pour installer des pièces sur des aéronefs immatriculés au Canada.

10.0 Contactez-nous

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec:

Jeffrey Phipps,
Chef de la navigabilité opérationnelle (AARTM)
Téléphone : 343-999-8145
Courriel : jeff.phipps@tc.gc.ca

Nous invitons toute proposition de modification au présent document. Veuillez soumettre vos commentaires au:

Centre de communications de l'Aviation civile
Courriel : services@tc.gc.ca

Document original signé par

Félix Meunier
Directeur, Direction des normes
Aviation civile

Annexe A – Matrice pour la documentation requise pour installer des pièces sur des aéronefs immatriculés au Canada

PIÈCE EN PROVENANCE DE	DOCUMENTATION REQUISE POUR PIÈCES NEUVES	DOCUMENTATION REQUISE POUR PIÈCES USAGÉES
Canada (TCAC)	<i>Un formulaire « Form One » de TCAC, une D de C, ou une déclaration de certification du distributeur</i>	<i>Un formulaire « Form One » de TCAC</i>
États-Unis (FAA)	<i>Un formulaire « FAA Form 8130-3 » ou une D de C</i>	<i>Un formulaire « FAA Form 8130-3 »</i>
À l'extérieur des États-Unis (FAA)	<i>Voir la note 1</i>	<i>Un formulaire « FAA Form 8130-3 » Voir la note 2</i>
Union européenne (AESA)	<i>Un formulaire « EASA Form 1 » de l'AESA</i>	<i>Un formulaire « EASA Form 1 » de l'AESA comportant un numéro d'approbation de TCAC inscrit à la case 12.</i>
Royaume-Uni (CAA du R.-U.)	<i>Un formulaire « CAA Form 1 » de la CAA du R.-U.</i>	<i>Un formulaire « CAA Form 1 » de la CAA du R.-U.</i>
Royaume-Uni (AESA) <i>Voir la note 3</i>	<i>Un formulaire « EASA Form 1 » de l'AESA</i>	<i>Un formulaire « EASA Form 1 » de l'AESA comportant un numéro d'approbation de TCAC inscrit à la case 12</i>
Brésil (ANAC)	<i>Voir la note 1</i>	<i>Un formulaire ANAC F-100-01C (SEGVÓO 003) comportant un numéro d'approbation de TCAC inscrit à la case 12</i>
Japon (JCAB)	<i>Un formulaire « Form 18 » du CAR (JCAB) Voir la note 1</i>	<i>Un formulaire « Form 18 » du CAR (JCAB)</i>
Hong Kong (HK-CAD)	<i>Voir la note 1</i>	<i>Un formulaire HK-CAD avec une déclaration faisant référence à l'Entente technique de maintenance sur le formulaire</i>
Singapour (CAAS)	<i>Voir la note 1</i>	<i>Un formulaire CAAS (AW) 95 avec une déclaration faisant référence à l'Entente technique de maintenance sur le formulaire</i>
Nouvelle-Zélande (CAANZ)	<i>Voir la note 1</i>	<i>Un formulaire « CAA Form One » de la CAA de la NZ avec un énoncé faisant référence à l'Entente technique de maintenance sur le formulaire</i>
Israël (CAAI)	<i>Un formulaire CAAI 8130-3</i>	<i>Un formulaire CAAI 8130-3</i>
Chine (CAAC)	<i>Un formulaire CAAC AAC-038</i>	NON ACCEPTABLE
Autre pays	<i>Veillez vous référer à l'accord bilatéral ou à l'entente technique applicable. Voir la note 1</i>	<i>Veillez vous référer à l'accord bilatéral ou à l'entente technique applicable.</i>

Remarques :

1. Une pièce neuve est acceptable à condition qu'elle ait été obtenue auprès d'un constructeur étranger approuvé titulaire d'une définition de type reconnue au Canada et que cette pièce neuve soit certifiée par un BSA ou une D de C.
2. Si un centre de réparation agréé en vertu de la partie 145 de la FAA est situé à l'extérieur des États-Unis, une autorisation de TCAC est requise.
3. Avant le 1er janvier 2021, un formulaire « EASA Form 1 » de l'AESA avec une double certification délivrée par un OMA de la CAA du Royaume-Uni reste valable indéfiniment