



Circulaire d'information

Sujet : Maintenance et exploitation conformément à l'Entente technique de maintenance entre le Canada et le Royaume-Uni

Bureau émetteur :	Aviation civile, Direction des Normes	Numéro de document :	CI 573-006
Numéro de classification du dossier :	Z 5000-34	Numéro d'édition :	01
Numéro du SGDDI :	17254655-V3	Date d'entrée en vigueur :	2021-06-20

Table des matières

1.0	Introduction	2
1.1	Objet.....	2
1.2	Applicabilité	2
1.3	Description des changements.....	2
2.0	Références et exigences	2
2.1	Documents de référence	2
2.2	Documents annulés	3
2.3	Définitions et abréviations	3
3.0	Contexte	4
3.1	Renseignements généraux	5
4.0	Organismes canadiens utilisant des OMA britanniques qualifiés pour les aéronefs	5
5.0	OMA du RAC 573 qualifiés pour les composants	5
6.0	Exigences pour les OMA du RAC 573 qualifiés pour les aéronefs	6
6.1	Processus d'approbation initial	6
6.2	Actions de TCAC.....	6
6.3	Processus de renouvellement et de modification	7
7.0	Historique du document	7
8.0	Gestion de l'information	7
9.0	Bureau responsable	7

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 aux règlements et aux normes en vigueur. Elle ne peut en elle-même ni modifier ni créer une exigence réglementaire, ni 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 conseils à l'industrie concernant l'Entente technique de maintenance (ET-M) entre Transports Canada, Aviation Civile (TCAC) et la Civil Aviation Authority du Royaume-Uni (CAA du R.-U.).

1.2 Applicabilité

- 1) Le présent CI s'applique aux organisations de maintenance agréées (OMA) situées au Canada qui effectuent des travaux de maintenance sur des produits aéronautiques sous le contrôle réglementaire de la CAA du R.-U.
- 2) Le présent CI s'applique à tous les propriétaires d'aéronefs canadiens et aux exploitants aériens canadiens qui demandent les services des OMA certifiées par la CAA du R.-U. pour des produits aéronautiques sous le contrôle réglementaire de TCAC.

1.3 Description des changements

- 1) Sans objet.

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) [Loi sur l'aéronautique](#) (L.R.C. (1985), ch. A-2)
 - b) [Partie V, sous-partie 71](#) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) – Exigences relatives à la maintenance des aéronefs
 - c) [Partie V, sous-partie 73](#) du RAC – Organisations de maintenance agréées
 - d) [Partie VI, sous-partie 5](#) du RAC – Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs
 - e) [Norme 571 du RAC](#) – Exigences en matière de maintenance des aéronefs
 - f) [Norme 573 du RAC](#) – Organismes de maintenance agréés
 - g) [Norme 625 du RAC](#) – Équipement et maintenance des aéronefs
 - h) [Entente de travail entre la direction générale de l'Aviation civile de Transports Canada et la Civil Aviation Authority du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord pour la promotion de la sécurité aérienne](#)
 - i) [Entente technique de maintenance entre la Civil Aviation Authority du Royaume-Uni et Transports Canada, Aviation Civile](#)

- j) [Procédures de mise en œuvre technique – Royaume-Uni \(PMT\)](#) – Procédures de mise en œuvre technique pour la certification en matière de navigabilité et d'environnement dans le cadre de l'entente de travail entre Transports Canada, Aviation civile (TCAC) et la Civil Aviation Authority du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord pour la promotion de la sécurité aérienne; et
- k) [Circulaire d'information \(CI\) N° 571-024](#) – Documentation requise pour installer des pièces sur les aéronefs immatriculés au Canada.

2.2 Documents annulés

- 1) Sans objet. 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) **Accord** : Entente de travail entre la direction générale de l'Aviation civile de Transports Canada et la Civil Aviation Authority du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord pour la promotion de la sécurité aérienne signée le 26 mars 2019;
 - b) **Organisme de maintenance agréé (OMA)** : Désigne, en relation avec l'entente technique de maintenance, une personne physique ou morale habilitée à entretenir tout aéronef ou élément d'aéronef pour lequel elle est agréée;
 - c) **Bon de sortie autorisé (BSA)** : Un document, tel que le formulaire 1 de TCAC ou le formulaire 1 de la CAA du R.-U., 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) **Produit aéronautique civil** : Désigne tout aéronef civil, ou tout moteur d'aéronef, toute hélice, tout appareillage, toute pièce ou tout composant à y installer;
 - e) **OMA qualifié pour les composants** : Désigne un organisme de maintenance agréé approuvé par TCAC ou par la CAA du R.-U. qui possède des qualifications et des limitations pour les produits aéronautiques civils autres qu'une qualification d'aéronef;
 - f) **Installation de maintenance en escale** : Emplacements où s'effectue la maintenance en escale d'aéronefs, qui sont jugés pertinents dans le MPM ou EOM;
Remarque : Les installations de maintenance en escale situées sur le territoire de l'autre partie ne sont pas acceptées en vertu de l'Accord, c'est-à-dire que les privilèges reçus en vertu de l'Accord sur le territoire de l'autre partie ne peuvent pas être exercés. TCAC et CAA du R.-U. peuvent examiner et accepter l'utilisation d'installation de maintenance en escale en dehors des limites territoriales du présent accord, et dans les pays où des accords ou arrangements existants ont été conclus avec l'autorité compétente, au cas par cas.
 - g) **Maintenance** : En ce qui concerne l'ET-M, il s'agit de l'exécution de travaux d'inspection, de révision, de réparation et de préservation ainsi que le remplacement de pièces, de matériaux, d'appareillages ou de composants d'un produit destinés à assurer le maintien de la navigabilité de ce produit, y compris les performances des modifications approuvées.
 - h) **Certification après maintenance** : défini par l'AESA, cela signifie la certification de la maintenance, semblable au terme de TCAC, la certification après maintenance.

- i) **Partie 145:** Désigne un agrément délivré en vertu de l'annexe II de la réglementation (Union européenne) 1321/2014 pour le maintien de la navigabilité aérienne des aéronefs et des produits aéronautiques, des pièces et des appareillages et sur l'agrément des organismes et du personnel participant à ces tâches (réglementation 1321/2014), tel qu'applicable en droit britannique en vertu de la loi britannique de 2018 de l'Union européenne (retrait).
 - j) **Entente technique de maintenance (ET-M) :** L'Entente technique de maintenance entre la Civil Aviation Authority du Royaume-Uni et Transports Canada, Aviation civile; et
 - k) **Procédures de mise en œuvre technique – Royaume-Uni (PMT) :** Désigne les procédures de mise en œuvre technique de certification de navigabilité aérienne et environnementale dans le cadre de l'entente de travail entre TCAC et la CAA du R.-U. pour la promotion de la sécurité aéronautique.
- 2) Les **abréviations** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
- a) **AESA:** Agence européenne de la sécurité aérienne
 - b) **BSA:** Bon de sortie autorisé
 - c) **CAA du R.-U. :** Civil Aviation Authority du Royaume-Uni
 - d) **CRS:** Certificat de remise en service
 - e) **ET-M:** Entente technique de maintenance
 - f) **IPM:** Inspecteur principal de la maintenance
 - g) **EOM:** Exposé des organismes de maintenance – c'est l'équivalent britannique d'un manuel de politiques de maintenance
 - h) **MPM:** Manuel de politiques de maintenance
 - i) **OMA:** Organisme de maintenance agréé
 - j) **PMT:** Procédures de mise en œuvre technique
 - k) **RAC:** *Règlement de l'aviation canadien*
 - l) **TCAC:** Transports Canada, Aviation civile
 - m) **UE:** Union européenne; et
 - n) **UK:** Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

3.0 Contexte

- 1) Le 29 mars 2017, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après dénommé « le Royaume-Uni ») a notifié au Conseil européen son intention de se retirer de l'Union européenne. Ce retrait de l'Union européenne est communément appelé « Brexit ».
- 2) Avant le Brexit, les organismes de maintenance agréés établis au Canada et au Royaume-Uni étaient agréés pour effectuer la maintenance des produits aéronautiques civils sous le contrôle de l'autre autorité, conformément à l'Accord bilatéral relatif à la sécurité aéronautique (ABSA) entre le Canada et l'Union européenne, concernant l'aviation civile. Après le Brexit, il est devenu nécessaire de mettre en œuvre une ET-M, conformément à l'accord entre TCAC et CAA du R.-U. pour la promotion de la sécurité aéronautique.

3.1 Renseignements généraux

- 1) Les procédures de mise en œuvre des dispositions de l'accord sont définies dans l'ET-M. L'objectif de l'ET-M est de préciser les conditions dans lesquelles la CAA du Royaume-Uni et TCAC peuvent accepter des inspections et des évaluations de leurs installations de maintenance et de leur personnel respectifs.
- 2) Les exploitants aériens canadiens doivent se familiariser avec l'Accord et l'ET-M avant de confier la maintenance à un OMA britannique qualifié pour les aéronefs.
- 3) Les personnes qui entretiennent des aéronefs et/ou des produits aéronautiques immatriculés au Royaume-Uni doivent également connaître l'Accord et l'ETM.
- 4) À partir du 1^{er} janvier 2021, les OMA qualifiés pour les composants sont acceptés réciproquement entre TCAC et la CAA du R.-U. et ne nécessitent pas de supplément au manuel de politiques de maintenance (MPM) ou à l'exposé des organismes de maintenance (EOM). Les bons de sortie autorisés (BSA) délivrés par ces organisations sont acceptables conformément aux procédures de mise en œuvre technique (PMT) et à la dernière révision de la Circulaire d'information (CI) 571-024.
- 5) Les OMA qualifiés pour les aéronefs ayant reçu l'approbation de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), conformément aux instructions pour l'annexe sur la maintenance (MAG), sont reconnus jusqu'à l'expiration de leur approbation par l'AESA pour une période de transition maximale de deux ans à compter du 1^{er} janvier 2021.
- 6) Les OMA qualifiés pour les aéronefs sont tenus de présenter une demande deux mois avant l'expiration de leur agrément avec l'AESA, conformément à l'ET-M de la CAA du R.-U. s'ils ont l'intention de maintenir des aéronefs immatriculés par la CAA du R.-U.
- 7) Un formulaire « EASA Form 1 » de l'AESA avec une double certification délivrée par un OMA de la CAA du R.-U. avant le 1^{er} janvier 2021 reste valable indéfiniment.
- 8) À partir du 1^{er} janvier 2021, les bons de sortie autorisés (BSA) par la CAA du R.-U. (formulaire « CAA Form 1 ») pour les produits aéronautiques civils seront acceptables sans exiger une double certification.

4.0 Organismes canadiens utilisant des OMA britanniques qualifiés pour les aéronefs

- 1) Un exploitant canadien ou un OMA devra s'assurer qu'un OMA britannique qualifié pour les aéronefs possède les qualifications et les limites appropriées nécessaires pour l'entretien requis. Cela peut être établi grâce à la liste des OMA sur le site web de la CAA du R.-U. : <https://www.caa.co.uk/WorkArea/DownloadAsset.aspx?id=4294982579>.
- 2) Les OMA basés au Royaume-Uni effectuant des travaux sur des aéronefs immatriculés au Canada nécessitent un supplément de TCAC à l'EOM qui doit être approuvé par la CAA du R.-U. Ces OMA approuvés sont énumérés par la CAA du R.-U. sur le site web mentionné ci-dessus.
- 3) Le respect du supplément à l'EOM d'un OMA britannique constitue la base sur laquelle l'OMA peut exercer des privilèges de maintenance sur les aéronefs immatriculés au Canada.

5.0 OMA du RAC 573 qualifiés pour les composants

- 1) L'exécution et la certification de la maintenance par les OMA du RAC 573 ayant des qualifications dans des catégories autres que les aéronefs sont reconnues par la CAA du R.-U. conformément à la section C de l'ET-M.

- 2) TCAC et la CAA du R.-U. autorisent l'acceptation de leurs certifications de maintenance respectives (BSA); par conséquent, un OMA qualifié pour les composants ne nécessite pas de supplément au MPM ou à tout autre agrément.
- 3) Une certification après maintenance (formulaire « Form One ») ne peut être délivrée par les OMA que pour des travaux effectués directement sous leur contrôle (y compris les travaux effectués par un tiers) et dans le cadre de leur approbation.

6.0 Exigences pour les OMA du RAC 573 qualifiés pour les aéronefs

- 1) Cet article fournit des informations supplémentaires sur la manière dont un OMA qualifié pour les aéronefs mettra en œuvre l'ET-M. La conformité au supplément de l'OMA de la CAA du R.-U. et à son MPM approuvé par TCAC constitue la base sur laquelle un OMA peut exercer les privilèges de maintenance dans le cadre de l'ET-M.
- 2) Un OMA peut ne pas être admissible à l'approbation dans le cadre de l'ET-M si des constatations ou des mesures de mise en application en suspens sont imposées contre l'OMA. À ce titre, TCAC confirmera la conformité de l'OMA en vérifiant son statut par le biais de demandes de mesures de contraintes adressées à TCAC et de l'inspecteur principal de la maintenance (IPM) de l'OMA.

6.1 Processus d'approbation initial

- 1) Le supplément de la CAA du R.-U. constitue la base de l'approbation par TCAC de l'entretien effectué par un OMA canadien qualifié pour l'entretien des aéronefs. Les exigences énumérées dans la section C de l'Entente technique de maintenance devraient être décrites en détail dans le supplément de l'OMA de la CAA du R.-U.
- 2) Les OMA canadiens doivent envoyer leur demande en utilisant le formulaire d'approbation de la CAA du R.-U. n° [SRG1772](#) et les documents justificatifs à leur bureau régional de TCAC ou IPM. Les bureaux régionaux de TCAC se trouvent ici : <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/regions>.
- 3) Les OMA peuvent sous-traiter la maintenance à d'autres OMA ou à des organismes non agréés conformément à l'ET-M, toutefois le supplément de la CAA du R.-U. devra décrire en détail comment l'OMA accepte le travail effectué et comment le travail est certifié et approuvé.
- 4) Toute maintenance en escale exploitée par l'OMA doit être décrite dans le MPM et mentionnée ou incluse dans le supplément de la CAA du R.-U., couvrant l'étendue des travaux disponibles à chaque maintenance en escale destinée à l'exécution de la maintenance sur des aéronefs immatriculés par la CAA du R.-U.
- 5) Les installations de maintenance en escales situées en dehors des limites territoriales du Canada doivent être définies dans le supplément de la CAA du R.-U. comme ci-dessus et un avis doit être donné à l'IPM pour la coordination avec la CAA du R.-U. pour une approbation, au cas par cas.

Remarque: Une erreur existe dans l'ETM, Section C Appendice 1 (xi) au paragraphe 5 de la Section A et les conditions de signalement des conditions de non-navigabilité (difficultés de service). Les détails des rapports pour les aéronefs immatriculés au Royaume-Uni peuvent être trouvés ici: <https://www.caa.co.uk/Our-work/Make-a-report-or-complaint/MOR/Occurrence-reporting/>. Veuillez noter que bien que la page Web fasse toujours référence aux règlements de l'UE, ces règlements ont été adoptés dans le droit national britannique et restent d'actualité.

6.2 Actions de TCAC

- 1) L'ET-M stipule les mesures prises par TCAC pour approuver un supplément à la CAA du R.-U. L'industrie doit se référer à l'ET-M pour comprendre les exigences de TCAC.

6.3 Processus de renouvellement et de modification

- 1) Il n'y a pas de renouvellement pour l'approbation de la CAA du R.-U.
- 2) Les autorisations sont valables indéfiniment tant qu'elles restent conformes. Une fois approuvé, un supplément de la CAA du R.-U. et les privilèges associés resteront en vigueur jusqu'à ce qu'ils soient remis, suspendus ou annulés par TCAC.
- 3) Des modifications mineures peuvent ne pas nécessiter l'approbation de TCAC pour un supplément de la CAA du R.-U. Reportez-vous à l'ET-M pour connaître les exigences en matière de modification.

7.0 Historique du document

- 1) Sans objet

8.0 Gestion de l'information

- 1) Sans objet

9.0 Bureau responsable

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

Jeffrey Phipps
Chef de la navigabilité opérationnelle AARTM
Téléphone : 613-952-4386
Cell: 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 [<services@tc.gc.ca>](mailto:services@tc.gc.ca)

Document original signé par

Félix Meunier
Directeur, Direction des normes
Aviation civile