



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 :	06
Numéro du SGDDI :	20379323-V6	Date d'entrée en vigueur :	2024-06-13

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	7
4.1	Pièces standard et commerciales	7
4.2	Pièces d'un constructeur agréé canadien ou d'un distributeur canadien	7
4.3	Pièces d'un constructeur agréé de la FAA ou d'un distributeur des États-Unis	8
4.4	Pièces de l'Union européenne (UE).....	9
4.5	Pièces du Japon.....	9
4.6	Pièces du Royaume-Uni (R.-U.).....	9
4.7	Pièces du Brésil	9
4.8	Pièces d'organismes situés ailleurs dans le monde	10
5.0	Pièces usagées	10
5.1	Pièces d'un organisme de maintenance agréé (OMA) en vertu de la norme 573 du RAC	10
5.2	Pièces d'un centre de réparation agréé en vertu de la partie 145 de la FAA	10
5.3	Pièces d'un OMA relevant de la partie 145 de l'AESA	11
5.4	Pièces d'un OMA relevant de la partie 145 de l'ANAC	11
5.5	Pièces d'un OMA qualifié pour les composants en vertu de l'article 20 de La loi sur l'aéronautique civile (CAL) du Japon	11
5.6	Pièces d'un OMA relevant de la partie 145 de la CAA du R.-U.	12
5.7	Pièces d'organismes de maintenance situés ailleurs dans le monde.....	12
6.0	Aéronefs assujettis à un Certificat spécial de navigabilité - autorité de vol limitée	12
7.0	Copies et Bon de sortie autorisés (BSA) générés électroniquement	12
8.0	Gestion de l'information	13

9.0	Historique du document.....	13
10.0	Contactez-nous	13
	Annexe A – Matrice pour la documentation requise pour installer des pièces sur des aéronefs immatriculés au Canada.....	14

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 conseils 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) Ajout de la définition des pièces reconstruites;
 - b) Mise à jour de la section 4.3 pour l'acceptation des moteurs reconstruits avec des pièces reconstruites par un fabricant d'équipements d'origine approuvé par la FAA ;
 - c) Mise à jour de la section 5.3 - Pièces d'un OMA relevant de la partie 145 de l'AESA, en référence à la modification de l'Accord bilatéral sur la sécurité aérienne (ABSA) entre le Canada et l'Union européenne (UE). Les OMA pour les composants relevant de la partie 145 de l'EASA ne nécessitent plus d'approbation de TCAC.
 - d) Mise à jour de l'Annexe A relative aux changements ci-dessus.

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 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
 - c) Partie V, sous-partie 61 du RAC – Construction de produits aéronautiques
 - d) Partie V, sous-partie 71 du RAC – Exigences relatives à la maintenance des aéronefs
 - e) Norme 561 du RAC – Constructeurs agréés
 - f) Norme 571 du RAC – Maintenance
 - g) Chapitre 563 du Manuel de navigabilité (MN) – Distribution de matériels aéronautiques
 - h) Circulaire d'information (CI) 507-001 – Certificat spécial de navigabilité – limité

- i) CI 571-002 - Procédures de mise en œuvre de la maintenance – Accord bilatéral sur la sécurité aérienne entre le Canada et les États-Unis
- j) CI 571-006 – Les signatures électroniques et la diffusion électronique du bon de sortie autorisée - Form One
- k) CI 573-006 – Maintenance et exploitation conformément à l'Entente technique pour la maintenance entre le Canada et le Royaume-Uni
- l) CI 573-009 – Entente technique sur la maintenance entre le Canada et le Brésil
- m) 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-034-2022 signé le 2022-12-02)
- n) 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 par un constructeur agréé émise sur un document d'entreprise tel qu'un Bon de sortie autorisée (BSA), 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) **Moteur reconstruit** : il s'agit d'un moteur à piston usagé qui a été démonté, inspecté, réparé si nécessaire, remonté, testé et approuvé de la même manière et selon les mêmes tolérances et limites qu'un moteur neuf avec soit un moteur neuf, usagé, ou des pièces reconstruites. Cependant, toutes les pièces utilisées doivent être conformes aux tolérances et aux limites des dessins de production pour les pièces neuves ou être de dimensions surdimensionnées ou sous-dimensionnées approuvées pour un moteur neuf. Cette opération ne peut être effectuée et certifiée à zéro que par le titulaire d'approbation de production (TAP).

- g) **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 »).
- h) **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.
- i) **Pièces reconstruites** : sont des composants qui ont été démontés, nettoyés, inspectés, réparés si nécessaire, réassemblés et testés selon les mêmes tolérances et limites que les neufs. Les pièces reconstruites ne sont pas acceptables pour une installation sur des avions immatriculés au Canada.
- j) **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.
- k) **Pièce usagée** : Une pièce aéronautique qui a été mise en service et qui est certifiée par une certification après maintenance ou certification équivalente.
- l) **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) **ABSA** : l'Accord bilatéral relatif à la sécurité aéronautique
 - b) **AESA** : Agence européenne de la sécurité aérienne
 - c) **ANAC** : Agence nationale de l'aviation civile brésilienne
 - d) **AFP** : Approbation de fabrication de pièce
 - e) **AOP** : Agrément d'organisme de production
 - f) **BSA** : Bon de sortie autorisé
 - g) **CAAC** : Administration de l'aviation civile de Chine
 - h) **CAAI** : Administration de l'aviation civile d'Israël
 - i) **CAANZ** : Autorité de l'aviation civile de la Nouvelle-Zélande
 - j) **CAA du R.-U.** : Civil Aviation Authority du Royaume-Uni
 - k) **CAAS** : Autorité de l'aviation civile de Singapour
 - l) **CAR (JCAB)** : *Civil Aeronautics Regulations of Japan*
 - m) **C de C** : Certificat de conformité
 - n) **CI** : Circulaire d'information

- o) **D de C** : Déclaration de conformité
- p) **ET-M** : Entente technique sur la maintenance
- q) **É.-U.** : États-Unis
- r) **FAA** : Federal Aviation Administration
- s) **HK-CAD** : Département de l'aviation civile de Hong Kong
- t) **JCAB** : Bureau de l'aviation civile du Japon; ministère des Terres, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme
- u) **OMA** : Organisme de maintenance agréé
- v) **PE** : Protocole d'entente
- w) **RAC** : *Règlement de l'aviation canadien*
- x) **R.-U.** : Royaume-Uni
- y) **TAP** : Titulaire d'une approbation de production de la FAA
- z) **TCAC** : Transports Canada, Aviation civile
- aa) **TSO** : Technical Standard Order
- bb) **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 composantes 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 renseignements sur la documentation requise pour l'installation des pièces neuves sur des aéronefs immatriculés au Canada, en provenance de pays avec lesquels TCAC a conclu un accord international, devraient être confirmés avec l'accord pertinent à l'adresse suivante : <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 Canadien.
- 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 Canadien.

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

- 1) Les pièces neuves (excluant les pièces standards et commerciales) 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) d'un distributeur canadien agréé doivent être accompagnées d'une déclaration de certification du distributeur, 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 devrait disposer d'un BSA ou d'une D de C émise par le constructeur agréé; ou
 - b) L'installateur devrait 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 d'un constructeur agréé de la FAA ou d'un distributeur des États-Unis

- 1) Les pièces neuves (excluant les pièces standard et commerciales) 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 devrait 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 devrait disposer d'une copie certifiée conforme du formulaire « FAA Form 8130-3 » original, 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 pertinent de la compagnie ou sur le renvoi à la documentation originale.

Un fournisseur à un TAP ou à un titulaire d'une AFP a besoin d'une autorisation d'expédition directe du TAP ou du titulaire d'une AFP pour vendre un article à toute autre entité que le TAP ou du titulaire d'une AFP. Une autorisation d'expédition directe est une autorisation écrite du TAP ou du titulaire d'une AFP à un fournisseur pour expédier directement à un installateur ou un opérateur. Le formulaire FAA 8130-3 délivré avec la pièce doit contenir les détails de l'autorisation d'expédition directe dans la case 12. Si une pièce est reçue sans autorisation d'expédition directe, la FAA considère ces pièces comme des pièces non approuvées.

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).

- 2) TCAC acceptera, à l'importation au Canada, les « moteurs reconstruits » pour lesquels les États-Unis sont l'État de conception et qui sont certifiés de manière appropriée par un ARC, comme le permet la dernière révision des procédures de mise en œuvre de la navigabilité (IPA) entre la FAA et TCAC. De plus, TCAC accepte ces moteurs reconstruits importés dans leur intégralité, y compris les pièces reconstruites installées par le titulaire de l'approbation de production conformément au 14 CFR partie 43.

- a) L'installateur devrait disposer d'un formulaire « FAA Form 8130-3 »; et
- b) Le formulaire « FAA Form 8130-3 » devrait refléter le nombre d'heures totales depuis la mise en service initiale (TTSN) comme étant à « 0 heures ».

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.

4.4 Pièces de l'Union européenne (UE)

- 1) Les pièces neuves (excluant les pièces standard et commerciales) 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 le l'organisme de production agréé.
 - a) L'installateur devrait disposer d'un formulaire « EASA Form 1 » de l'AESA.

4.5 Pièces du Japon

- 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 du Royaume-Uni (R.-U.)

- 1) Les pièces neuves (excluant les pièces standard et commerciales) 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 du Brésil

- 1) Pièces neuves (à l'exclusion des pièces standard et commerciales) reçues d'un titulaire brésilien d'approbation d'organisation de production (COP) qui détient une approbation de conception reconnue au Canada, ou qui a un accord de licence avec le titulaire d'une approbation de conception reconnue au Canada.
 - a) L'installateur devrait disposer d'un formulaire ANAC F-100-01 (également appelé SEGVÔO 003).

4.8 Pièces d'organismes situés ailleurs dans le monde

- 1) Les pièces neuves (excluant les pièces standard et commerciales) situées dans 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) 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 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 devrait 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 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 devrait 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>.

- 3) Pour obtenir des renseignements supplémentaires en lien avec les PMM, veuillez consulter la CI 571-002.
 - a) L'installateur devrait 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.

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

- 1) Conformément à l'Accord bilatéral relatif à la sécurité aéronautique (ABSA) nouvellement ratifié entre le Canada et l'UE le 12 juin 2024, les pièces usagées certifiées par tout OMA de la partie 145 de l'AESA, à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire de l'UE, sont acceptables. Une double certification n'est plus requise sur un BSA. Les pièces doivent être accompagnées d'un BSA de l'AESA.
 - a) L'installateur devrait disposer d'un formulaire « EASA Form 1 » de l'AESA.

Remarque: La révision 3 des Instructions pour l'annexe sur la maintenance sera bientôt publiée, ce qui soutiendra l'ABSA nouvellement ratifié. Une certification triple, c.-à-d. FAA, TCAC et AESA, sur un formulaire « EASA Form 1 » de l'AESA ou un formulaire « EASA Form 1 » de l'AESA avec le numéro d'approbation de TCAC indiqué à la case 12 reste valable indéfiniment.

5.4 Pièces 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 (ANAC), un OMA relevant de la partie 145 de l'ANAC qui entretient et certifie les moteurs et hélices doit être reconnu par TCAC. Une double certification du BSA est requise.
 - a) L'installateur devrait disposer d'un formulaire F-100-01C (SEGVÔO 003) comportant un numéro d'approbation canadien inscrit à la case 12.
- 2) Aux termes de l'Entente technique actuelle sur la maintenance (ET-M) entre l'Agence nationale de l'aviation civile du Brésil (ANAC) et TCAC, les OMA qualifiés pour les composants (autres que les OMA qualifiés moteur ou hélice) sont acceptés réciproquement entre l'ANAC et TCAC afin de permettre l'acceptation des certifications de maintenance de chacun.
 - a) L'installateur devrait disposer d'un formulaire F-100-01C (SEGVÔO 003)

5.5 Pièces 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 devrait disposer d'un formulaire « Form 18 » 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 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 devrait disposer d'un formulaire « CAA Form 1 » 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 d'organismes de maintenance situés ailleurs dans le monde

1) Les pièces usagées 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 RCN-034-2022 (réémission de RCN-021-2017). On peut retrouver les lignes directrices dans la CI 507-001.

7.0 Copies et Bon de sortie autorisés (BSA) générés électroniquement

1) TCAC reconnaît que la reproduction de la documentation originale peut être nécessaire par un organisme agréé, dans des circonstances telles que le fractionnement d'envois en vrac de pièces ou la production, la signature et l'archivage électronique de leurs documents. De tels documents peuvent être acceptés comme originaux lors de la réception de pièces d'un constructeur agréé selon la norme 561 du RAC ou l'équivalent qui les a produits et qui utilisent des stratégies de documents électroniques.

2) En cas de doute, il peut être nécessaire de vérifier l'authenticité du document en contactant l'organisme agréé avant d'accepter et d'installer la pièce. Veuillez vous référer à la CI 571-006

pour plus d'informations sur les signatures électroniques sur les BSA générés par ordinateur et leur échange électronique.

8.0 Gestion de l'information

- 1) Sans objet.

9.0 Historique du document

- 1) CI 571-024, Édition 05, SGDDI 20126508 (E), 118715905 (F) en date du 17 avril 2024 – Documentation requise pour installer des pièces sur des aéronefs immatriculés au Canada.
- 2) CI 571-024, Édition 04, SGDDI 17306277 (E), 17306248 (F) en date du 05 avril 2021 – Documentation requise pour installer des pièces sur des aéronefs immatriculés au Canada.
- 3) 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.
- 4) 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.
- 5) 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)
Courriel : jeff.phipps@tc.gc.ca

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

Services de documentation AART
Courriel: AARTDocServices-ServicesdocAART@tc.gc.ca

Document original signé par

Wendy Bailey
Directeur per intérim, 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)	Un formulaire « Form One » de TCAC, une D de C, ou une déclaration de certification du distributeur	Un formulaire « Form One » de TCAC
États-Unis (FAA)	Un formulaire « FAA Form 8130-3 » ou une D de C	Un formulaire « FAA Form 8130-3 »
À l'extérieur des États-Unis (FAA)	Voir la note 1	Un formulaire « FAA Form 8130-3 » Voir la note 2
Union européenne (EASA)	Un formulaire « EASA Form 1 » de l'AESA	Un formulaire « EASA Form 1 » de l'AESA Voir la note 4
Royaume-Uni (CAA du R.-U.)	Un formulaire « CAA Form 1 » de la CAA du R.-U.	Un formulaire « CAA Form 1 » de la CAA du R.-U.
Royaume-Uni (EASA)	Un formulaire « EASA Form 1 » de l'AESA Voir la note 3	Un formulaire « EASA Form 1 » de l'AESA comportant un numéro d'approbation de TCAC inscrit à la case 12
Brésil (ANAC)	Un formulaire ANAC F-100-01(SEGVÔO 003)	Pour les moteurs et les hélices : Un formulaire ANAC F-100-01 (SEGVÔO 003) avec un numéro d'approbation TCAC au bloc 12 Pour toutes les autres composantes : Un formulaire ANAC F-100-01 (SEGVÔO 003)
Japon (JCAB)	Un formulaire « Form 18 » du CAR (JCAB) Voir la note 1	Un formulaire « Form 18 » du CAR (JCAB)
Hong Kong (HK-CAD)	Voir la note 1	Un formulaire HK-CAD avec une déclaration faisant référence à l'Entente technique de maintenance sur le formulaire
Singapour (CAAS)	Voir la note 1	Un formulaire CAAS (AW) 95 avec une déclaration faisant référence à l'Entente technique de maintenance sur le formulaire
Nouvelle-Zélande (CAANZ)	Voir la note 1	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
Israël (CAAI)	Un formulaire CAAI 8130-3	Un formulaire CAAI 8130-3

Chine (CAAC)	<i>Un formulaire CAAC AAC-038</i>	<i>NON ACCEPTABLE</i>
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.
- 4) Une certification triple, c.-à-d. FAA, TCAC et AESA, sur un formulaire « EASA Form 1 » de l'AESA ou un formulaire « EASA Form 1 » de l'AESA avec le numéro d'approbation de TCAC indiqué à la case 12 reste valable indéfiniment.