

Instructions pour l'annexe sur la maintenance

Entre

l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA)

pour l'Union européenne

et

Transports Canada, Aviation civile (TCAC)

pour le Canada



Transports
Canada

Transport
Canada



Approbation des instructions pour l'annexe sur la maintenance (IAM)



Transports
Canada

Transport
Canada



La présente atteste l'approbation des personnes suivantes :

Stacey Mason

Directeur des normes

Direction des normes

Transports Canada, Aviation civile

Date : 11 / 07 / 2024

Jesper Rasmussen

Directeur, Normes de vol

Agence européenne de la sécurité aérienne

Date : 11 / 07 / 2024

Historique des révisions

Instructions pour l'annexe sur la maintenance

Les modifications du présent document doivent être approuvées par le Comité mixte sectoriel en matière de maintenance et entrent en vigueur à la signature du document révisé.

La description des révisions définit en outre les principaux changements des IAM.

Révision	Date	Description de la révision	Signé le
Original	25.01.2012	Première édition des Instructions pour l'annexe sur la maintenance	02.02.2012
Rév. 1	29.03.2014	Révision à la suite de la mise en œuvre du document original	15.04.2014
Rév. 2	01.11.2018	Simplifier l'interaction de l'autorité compétente et séparer les procédures organisationnelles pour les composants et les aéronefs	06.11.2018
Rév. 3	11.07.2024	Révision du contenu pour la mise en œuvre des changements suivants de l'annexe B : <ul style="list-style-type: none">- Acceptation mutuelle des OMA qualifiés pour les composants- Exigences relatives à l'admissibilité des composants- Procédures aux installations de maintenance en escale- Ajout des exigences du système de gestion de la sécurité- Modifications rédactionnelles marginales- Changement global pour remplacer l'autorité nationale de l'aviation (ANA) par l'autorité compétente (CA)	11.07.2024

Table des matières

Définitions	5
Introduction	8
Section A : Interaction de l'autorité compétente	9
I. Généralités	10
1. Objectif	10
2. Communications	10
3. Instruction	10
4. Consultations et interprétations techniques et résolution de divergences	10
4.1 Consultations techniques	10
4.2 Interprétations et résolution des problèmes	10
5. Comité mixte sectoriel en matière de maintenance (CMSM)	11
6. Révisions	11
II. Coopération aux activités d'assurance de la qualité et de normalisation	12
Généralités	12
1. Surveillance et normalisation	12
1.1 Accès aux rapports	12
1.2 Participation à titre d'observateurs	12
1.3 Tenue des inspections	12
1.4 Vérification des exigences réglementaires particulières de l'annexe B	12
2. Système d'inspection par échantillonnage de l'Union européenne et du Canada	13
2.1 Généralités	13
2.2 Objectifs	13
2.3 Mode d'opération	13
2.4 Composition de l'équipe SIE	13
2.5 Programme de visites de l'équipe SIE	14
2.6 Procédures SIE	14
2.7 Résolution des constatations de l'équipe SIE	15
III. Assistance technique	16
Généralités	16
IV. Exigences réglementaires particulières	17
V. Annexes	18
Annexe 1 : Personnes-ressources de l'AESA et de TCAC	18
Annexe 2 : Personnes-ressources techniques des autorités de l'aviation	19
Annexe 3 : Formulaire 10 du SIE (Union européenne/Canada) – Rapport de visite du bureau	20
Signatures	22
Annexe 4 : Formulaire 8 du SIE (Union européenne/Canada) – Rapport de visite de l'organisme	23
Annexe 5 : Modèle de lettre d'approbation de supplément TCAC	26
Annexe 6 : Modèle de lettre d'approbation de supplément AESA	27
Section B : Processus d'approbation des organismes de maintenance agréés du Canada	28
Introduction	29
I. Processus d'approbation initiale concernant les OMA pour les aéronefs	29
1. Mesures de TCAC	29
2. Mesures du demandeur	29
3. Mesures de TCAC/de l'AESA	30
4. Mesures de TCAC/de l'AESA pour ce qui est des installations de maintenance en escale situées en dehors du Canada	30
II. Processus de continuité des OMA pour les aéronefs	31
1. Mesures de TCAC	31
2. Mesures du demandeur	31

3. Mesures de TCAC	31
4. Mesures de l'AESA	31
5. Demandes tardives.....	32
6. Renonciation à une approbation.....	32
III. Processus de modification des OMA pour les aéronefs.....	32
1. Mesures du demandeur	32
2. Mesures de TCAC	32
IV. Suspension ou révocation.....	33
1. Suspension	33
2. Révocation.....	33
3. Mesures de l'AESA	33
4. Communication	33
V. Annexes.....	33
Annexe 1 : Contenu du supplément aux IAM approuvé	33
Annexe 2 : Formulaire de demande (Formulaire 17 de l'AESA).....	39
Section C : Processus d'approbation des organismes de maintenance agréés de l'UE.....	41
Introduction.....	42
I. Processus d'approbation initiale des OMA pour les aéronefs	42
1. Mesures de l'AC.....	42
2. Mesures du demandeur	42
3. Mesures de l'AESA, de l'AC et de TCAC.....	43
II. Processus de continuité des OMA pour les aéronefs.....	43
1. Mesures de l'AC.....	43
2. Mesures du demandeur	43
3. Mesures de l'AESA et de l'AC	44
4. Mesures de TCAC	44
5. Demandes tardives.....	44
6. Renonciation à une approbation.....	44
III. Processus de modification des OMA pour les aéronefs.....	44
1. Mesures du demandeur	44
2. Mesures de l'AC	45
3. Mesures de l'AESA	45
IV. Suspension ou révocation.....	45
1. Suspension	45
2. Révocation.....	45
3. Mesures de TCAC	45
4. Communication	45
V. Appendices.....	46
Appendice 1 : Teneur du supplément approuvé aux IAM	46
Annexe 2 : Formulaire de demande (Formulaire 24-0093 de TCAC)	52

Définitions

Aéronef

Un « aéronef » désigne tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la Terre.

Autorité compétente (AC)

Agence ou entité d'État désignée comme autorité compétente par une partie aux fins du présent Accord.

Remarque : TCAC, l'AESA et les autorités nationales de l'aviation des États membres de l'UE sont des autorités compétentes (AC).

Base secondaire

Installation de maintenance contrôlée par l'OMA qui est situé dans le pays d'origine où il exerce ses activités principales et dans d'autres endroits désignés dans le manuel pertinent faisant l'objet d'une surveillance effectuée par l'autorité compétente. La maintenance ne peut être effectuée en dehors des limites territoriales du présent accord dans les pays où des accords ou arrangements existants ont été conclus avec l'autorité compétente pour l'exécution ou l'acceptation de la maintenance.

Remarque : Les termes « Site secondaire » et « Base secondaire » sont synonymes. Le premier terme est utilisé dans le système de l'Union européenne (section C) et le deuxième terme est utilisé dans le système canadien (section B).

Bureau

Ce terme désigne un bureau de l'autorité compétente pour l'Union européenne et un bureau régional pour Transports Canada.

Composant

Un « composant » désigne tout moteur ou appareil, toute hélice ou pièce d'un aéronef.

Gestionnaire responsable

Le « gestionnaire responsable » désigne généralement le premier dirigeant de l'organisme qui, du fait de son poste, assume la responsabilité générale de la direction de l'organisme (en particulier sur le plan financier). Lorsque le gestionnaire responsable n'est pas le premier dirigeant, il doit avoir un accès direct au premier dirigeant et disposer de fonds suffisants à allouer à la maintenance. Au sein d'un organisme de maintenance agréé par TCAC, cette personne est également désignée comme cadre responsable.

Installation de maintenance en escale

Les emplacements où la maintenance en escale sur les aéronefs appartenant à une autorité compétente est effectuée avec l'approbation de cette autorité compétente, sur le territoire de l'autre autorité compétente et sont identifiés dans l'approbation/le manuel correspondant, qui sont soumis à la surveillance de l'autorité compétente d'approbation.

Maintenance

L'exécution de travaux d'inspection, de révision, de réparation et de préservation ainsi que le remplacement de pièces, d'appareillages ou de composants, à l'exception de l'inspection avant le vol d'un produit aéronautique civil destiné à assurer le maintien de la navigabilité de ce produit. Cela comprend la réalisation de modifications, à l'exclusion de la conception des réparations et des modifications.

Maintenance en escale

« Maintenance en escale » désigne une maintenance effectuée avant un vol afin de s'assurer que l'aéronef peut être utilisé pour le vol prévu.

a) La maintenance en escale peut comprendre :

- le dépannage;
- la rectification des défauts;
- le remplacement de composants en utilisant l'équipement d'essais externe si nécessaire. Le remplacement de composants peut couvrir des composants tels que le groupe motopropulseur ou hélices;
- la maintenance régulière et/ou les vérifications, y compris les inspections visuelles qui permettront de détecter des conditions insatisfaisantes/non conformes évidentes qui ne requièrent pas une inspection minutieuse et approfondie. Elle peut aussi couvrir les éléments de la structure interne, des systèmes et du groupe motopropulseur qu'on peut inspecter visuellement grâce à des panneaux d'accès/portes à ouverture rapide; et/ou
- les réparations et modifications mineures qui n'exigent pas un démontage complet et peuvent s'effectuer par des moyens simples.

b) Dans des situations temporaires ou occasionnelles (consignes de navigabilité, bulletins de sécurité) le gestionnaire de l'assurance de la qualité peut accepter de faire effectuer des tâches de maintenance lourde par un organisme de maintenance en escale pourvu que toutes les exigences établies par l'autorité compétente soient satisfaites.

c) Les tâches de maintenance auxquelles ces critères ne s'appliquent pas sont considérées comme étant de la maintenance.

d) Il faut évaluer au cas par cas, par rapport au présent paragraphe, les aéronefs dont la maintenance s'effectue conformément à des programmes de type « progressif ». En principe, la décision de permettre l'exécution de contrôles « progressifs » devrait être déterminée par une évaluation de la possibilité d'effectuer de manière sécuritaire et selon les normes requises toutes les tâches comprises dans le contrôle en question à l'installation désignée de maintenance en escale.

e) Si l'organisme utilise des installations tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des parties à l'accord, tel que des installations satellites, des installations de sous-traitants, des installations de maintenance en escale, etc., de telles installations peuvent être incluses dans l'approbation sans pour cela avoir été identifiées sur le certificat d'approbation, sous réserve du manuel de politique de maintenance / de l'exposé de l'organisme de maintenance identifiant les installations et contenant les procédures de contrôle de ces installations, et que l'autorité compétente est assurée qu'elles font partie intégrante de l'OMA.

Remarque : La maintenance en ligne ne peut être effectuée à l'extérieur du Canada ou de l'UE, dans les pays où des accords ou arrangements existants ont été conclus avec l'autorité compétente pour l'exécution des travaux de maintenance.

Modification

Changement influençant les caractéristiques de construction, de configuration, de performance ainsi que les caractéristiques environnementales ou les limites d'exploitation du produit aéronautique civil concerné.

OMA pour les aéronefs

Un OMA dont la portée des qualifications permet l'exécution et libération des travaux sur les aéronefs.

OMA pour les composants

Un OMA dont la portée des qualifications ne comprend pas la catégorie d'aéronefs/de cellules. Elle inclut les catégories restantes autres que celles d'aéronefs/de cellules, compte tenu de leur portée de qualifications et de limitations délivrées par l'AESA ou TCAC.

Organisme de maintenance agréé (OMA)

Un organisme de maintenance agréé désigne une personne physique ou morale ou une division d'une personne morale habilitée à assurer la maintenance de tout aéronef ou de tout composant pour lequel elle est agréée.

Partie

Ce terme désigne soit l'Union européenne, soit le Canada.

Produit aéronautique civil

Tout aéronef civil, moteur d'aéronef, hélice ou sous-ensemble, appareil, pièce ou composant qui s'y trouve installé ou est destiné à y être installé.

Site secondaire

Voir **Base secondaire**. Terme utilisé dans l'Union européenne pour désigner les installations de maintenance autres que les installations de maintenance en escale et incluant les ateliers de maintenance en escale, de maintenance des moteurs et des composants.

Supplément aux IAM approuvé

Ce terme désigne le supplément au manuel approuvé d'un OMA, comme l'exige l'Accord sur la sécurité de l'aviation civile conclu entre le Canada et l'Union européenne, ainsi que les présentes IAM qui sont approuvées par une autorité compétente.

Surveillance

Surveillance périodique effectuée par une autorité compétente afin de déterminer si les normes appropriées applicables sont toujours respectées.

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Une approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, les responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires.

Introduction

Les Instructions pour l'annexe sur la maintenance (IAM), sont subdivisées en trois sections :

Section A : Interaction entre les autorités compétentes

Section B : Processus d'approbation des organismes de maintenance agréés canadiens

Section C : Processus d'approbation des organismes de maintenance agréés de l'Union européenne

L'IAM détaille les actions requises par TCAC, l'AESA, les autorités compétentes (AC) et les candidats à prendre pour qu'un organisme de maintenance agréé (OMA) RAC 573 de TCAC puisse maintenir des aéronefs immatriculés civilement sous la juridiction d'un État membre de l'Union européenne. Elles décrivent également les mesures pour qu'un organisme de maintenance agréés à la partie 145 de l'AESA effectue la maintenance des aéronefs immatriculés au civil relevant de Transports Canada. Le tout conformément à l'Accord sur la sécurité de l'aviation civile conclu entre le Canada et l'Union européenne (ci-après l'Accord).

Les exigences canadiennes en matière de maintenance figurent à la partie V, Navigabilité, aux sous-parties 571 (Maintenance) et 573 (Organismes de maintenance agréés) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

Les exigences de l'Union européenne en matière de maintenance sont contenues dans le règlement (CE) n° 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 1321/2014 de la Commission, la partie 145 de l'annexe II qui a été modifiée (ci-après appelée partie 145 de l'AESA), ainsi que les méthodes acceptables de conformité (MAC) et les documents d'orientation de l'AESA.

TCAC et l'AESA ont déterminé que les systèmes de réglementation entre la partie 145 de l'AESA et les sous-parties 71 et 73 du RAC étaient suffisamment équivalents, ce qui a permis d'établir des exigences réglementaires particulières figurant à l'Appendice B1 à l'Annexe B de l'Accord. Tout OMA de l'une des parties, qui a été certifié par une autorité compétente de cette partie pour l'exécution de travaux de maintenance, est tenu d'avoir un supplément aux IAM à son manuel afin de se conformer aux exigences réglementaires spécifiques. Lorsqu'il est démontré que le supplément satisfait aux exigences définies à l'Appendice B1 à l'Annexe B, l'autorité compétente concernée délivrera une approbation attestant la conformité aux exigences applicables. La portée des qualifications et des limitations ne doit pas dépasser celle qui est indiquée sur son propre certificat.

Sous la direction du Comité mixte sectoriel en matière de maintenance, l'AESA et TCAC ont convenu d'organiser, s'il y a lieu, la participation réciproque de chacune des parties au système interne de normalisation ou de contrôle de la qualité de l'autre partie.

Section A

Interaction de l'autorité compétente

(Ne s'applique pas à l'industrie)

I. Généralités

1. Objectif

La présente section des IAM a pour objet de préciser les procédures d'interface et les interactions entre (TCAC), l'AESA et les autorités compétentes des États membres de l'Union européenne qui sont tenus de mettre en œuvre l'annexe B de l'Accord.

2. Communications

Les révisions importantes proposées aux lois, règlements, normes, méthodes acceptables de conformité et aux documents d'orientation pouvant influencer sur les fondements et la portée des présentes instructions doivent être communiquées conformément à l'article 8 de l'Accord. Par conséquent, à la réception d'un avis de modification de cette nature, TCAC ou l'AESA peut convoquer une réunion afin d'examiner la nécessité de modifier les présentes IAM.

La liste des personnes-ressources pour les divers aspects techniques des IAM, y compris aux fins de communication ayant trait aux questions urgentes, se trouve à l'annexe 1.

3. Instruction

Pour se conformer aux IAM et aux exigences de l'annexe B, les inspecteurs investis d'une mission de surveillance des organismes agréés de TCAC/l'AESA/Autorité compétente des États membres de l'Union européenne et les inspecteurs de TCAC/l'AESA qui se livrent à des activités dans le cadre du système d'inspection par échantillonnage (SIE) doivent suivre une instruction initiale (Accord, annexes et IAM) et une instruction périodique sur les IAM en cas de modifications apportées aux IAM ou en cas de problèmes cernés de mise en œuvre du SIE.

4. Consultations et interprétations techniques et résolution de divergences

4.1 Consultations techniques

Le directeur des Normes de TCAC et le directeur des Normes de vol de l'AESA conviennent de se consulter au besoin afin de donner leur avis, lorsqu'ils reçoivent des questions d'ordre technique ou d'interprétation. La fréquence de ces échanges dépendra du nombre et de l'importance des questions à l'étude.

4.2 Interprétations et résolution des problèmes

TCAC et l'AESA conviennent de traiter les interprétations et de résoudre les problèmes à l'aide de consultations ou de tout autre moyen convenu d'un commun accord. Tout doit être mis en œuvre pour résoudre les problèmes à l'échelon hiérarchique le plus bas.

Les problèmes qui ne peuvent pas être résolus de manière satisfaisante entre le directeur des Normes de TCAC et le directeur des Normes de vol de l'AESA doivent être ajoutés à l'ordre du jour de la prochaine réunion officielle du Comité mixte sectoriel en matière de maintenance (CMSM) pour un examen plus approfondi.

Les problèmes qui ne peuvent pas être résolus par le CMSM doivent être transmis au Comité mixte pour résolution (le Comité mixte est un groupe mixte composé de cadres supérieurs responsables de l'application efficace de l'Accord).

En ce qui concerne la résolution des problèmes liés à l'acceptation des bases et des sites secondaires à l'extérieur du Canada ou de l'UE, un examen au cas par cas de l'acceptation de la partie de l'autorité compétente à l'Accord pourra être effectué.

Les installations de maintenance en d'escale situées sur le territoire de l'autre ne sont pas acceptées en vertu de l'Accord (ce qui signifie que vous ne pouvez pas vous prévaloir des privilèges que vous confère l'Accord sur le territoire de l'autre partie). L'AESA et TCAC peuvent examiner et convenir d'accepter l'utilisation des stations d'escale à l'extérieur du Canada ou de l'UE au cas par cas.

5. Comité mixte sectoriel en matière de maintenance (CMSM)

Le CMSM, sous la direction du directeur des Normes de TCAC et du directeur des Normes de vol de l'AESA, doit se réunir au moins une fois par an pour veiller à l'application et à la mise en œuvre efficaces de l'annexe B de l'Accord, en examinant les progrès accomplis sur les questions de mise en œuvre et en proposant des modifications aux présentes IAM, le cas échéant. Les participants à la réunion doivent comprendre les bureaux responsables de la coordination technique des présentes instructions et d'autres représentants officiels de TCAC, de l'AESA et des AC, le cas échéant, s'ils sont visés directement par les points à l'ordre du jour. À la discrétion de la direction mixte, le personnel et les représentants d'autres organismes appropriés peuvent être invités à participer.

L'hôte assume la responsabilité des procès-verbaux des réunions et des mesures à prendre, dont le suivi s'effectue centralement.

Les constatations des vérifications, les recommandations et les rapports importants découlant des activités de normalisation et du (SIE) seront soumis au CMSM. À l'occasion de la réunion du CMSM, TCAC et AESA doit présenter son plan concernant la surveillance du SIE pour les 12 mois suivants.

Le CMSM doit signaler au Comité mixte les problèmes qu'il n'a pas réussi à résoudre et veiller à la mise en œuvre de toutes les décisions prises par le Comité mixte.

Le CMSM peut mettre en place un groupe mixte sectoriel en matière de maintenance (CMSM) composé de représentants de TCAE et de l'AESA responsables de l'examen de la mise en œuvre de l'Accord et proposer au CMSM des révisions aux présentes IAM.

Le CMSM peut parrainer des sous-groupes afin de discuter de questions techniques précises et de formuler des recommandations quant à la modification de l'Accord ou aux révisions à l'IAM.

6. Révisions

Le CMSM révisera l'IAM au besoin. Ces révisions entrent en vigueur dès l'approbation du CMSM et seront appliquées, le cas échéant, 60 jours suivant la publication des modifications, à moins d'indication contraire.

II. Coopération aux activités d'assurance de la qualité et de normalisation

Généralités

Afin de veiller à l'application et à la mise en œuvre efficaces de l'annexe B de l'Accord, TCAC et l'AESA doivent promouvoir la compréhension et la compatibilité mutuelles de leurs systèmes de maintenance.

À cette fin, TCAC et l'AESA doivent se consulter et partager des renseignements sur les activités d'assurance de la qualité et de normalisation et promouvoir la participation aux inspections et aux vérifications de chacune des parties. Ces activités peuvent comprendre des inspections par échantillonnage effectuées auprès des organismes de maintenance agréés de chacune des parties, afin de s'assurer que l'autorité compétente applique convenablement les procédures établies dans les présentes IAM. TCAC et l'AESA peuvent décider de mener ces visites de façon régulière ou imprévue.

1. Surveillance et normalisation

1.1 Accès aux rapports

TCAC, AESA, et l'Autorité compétente des États membres de l'Union européenne se transmettront, sur demande, des rapports de normalisation, du système de qualité interne et de surveillance en ce qui concerne l'annexe B de l'Accord, dans la mesure où cela est jugé nécessaire à sa mise en œuvre efficace.

1.2 Participation à titre d'observateurs

TCAC et l'AESA ont le droit de participer à titre d'observateurs aux activités de normalisation, du système de qualité interne et de surveillance de chacune des parties afin d'obtenir la confiance, la normalisation et la coopération. Leur rôle est passif à titre de membres de l'équipe d'inspection, ces derniers doivent suivre les procédures et les protocoles de travail appropriés.

1.3 Tenue des inspections

Les demandes de participation aux activités de chacune des parties doivent être convenues et coordonnées par le CMSM.

1.4 Vérification des exigences réglementaires particulières de l'annexe B

TCAC et l'AESA surveilleront la conformité avec les modalités de l'Accord, notamment les exigences réglementaires particulières figurant à l'appendice B1 à l'annexe B. Le calendrier des vérifications est déterminé par TCAC et l'AESA.

Au cours de la vérification des exigences réglementaires particulières de l'annexe B, les rapports figurant aux annexes 3 et 4 des IAM doivent être utilisés.

Le nombre de dossiers qui feront l'objet d'un échantillonnage doit être proportionnel et statistiquement représentatif du nombre d'organismes de maintenance agréé détenant un supplément aux IAM approuvé.

2. Système d'inspection par échantillonnage de l'Union européenne et du Canada

2.1 Généralités

La Direction générale des normes de vol de l'AESA et la Direction des normes de TCAC doivent faire en sorte que l'Accord soit mis en œuvre conformément aux modalités de ce dernier.

Afin d'y parvenir, un calendrier des visites par échantillonnage doit être établi afin de mener des inspections par échantillonnage.

2.2 Objectifs

Le SIE vise à surveiller l'application uniforme de l'annexe B à l'Accord.

Il vise aussi à aider l'autorité compétente à comprendre les obligations mutuelles en vertu de l'Accord.

2.3 Mode d'opération

Les équipes SIE doivent régulièrement rendre visite aux Autorités compétentes sélectionnées, et aux OMA qui ont des clients européens/canadiens.

Lorsqu'une équipe d'inspection par échantillonnage constate des problèmes de conformité avec l'Accord ou l'IAM ou des problèmes d'application des normes de maintenance, elle doit les signaler à l'autorité hôte à la fin de la visite en utilisant le rapport de visite applicable.

Au cours de la visite, l'équipe d'inspection par échantillonnage peut être amenée à faire des constatations/observations conformément à ce qui suit :

- a) Constatations de non-conformité à l'égard de l'Annexe B – Exigences réglementaires spécifiques. Dans ce cas, l'équipe SIE en visite doit examiner les rapports de visites et demander à l'autorité hôte de prendre rapidement les mesures correctives appropriées. Les constatations peuvent être communiquées à l'autorité compétente ou à l'OMA faisant l'objet de la visite.
- b) Les observations doivent être communiquées par le chef d'équipe SIE à la Direction des normes de vol de l'AESA ou de la Direction des normes de TCAC, s'il y a lieu, lors de la visite. L'autorité hôte s'assurera que les mesures de suivi nécessaires sont prises à ce sujet.
- c) Toute preuve recueillie pour étayer une constatation ou une observation doit être fournie à l'autorité hôte afin de soutenir toute action de suivi nécessaire.

Remarque : Dans ce contexte, le terme « constatation » signifie tout cas de non-conformité perçu à l'IAM et une observation signifie toute non-conformité perçue avec les normes de la partie 145 de l'AESA ou aux RAC 571 et 573 de TCAC.

2.4 Composition de l'équipe SIE

Chaque équipe SIE doit être composée de deux inspecteurs/enquêteurs expérimentés de la maintenance. Les équipes SIE peuvent inclure un troisième contrôleur/inspecteur de la maintenance en tant qu'observateur.

Les membres de l'AESA peuvent provenir du personnel de l'AESA et des Autorités compétente des États membres de l'UE, le chef d'équipe devant toujours provenir de l'AESA.

Les membres de TCAC seront sélectionnés au sein de la Direction des normes de TCAC.

L'autorité hôte peut affecter du personnel pour accompagner l'équipe SIE durant la visite afin de veiller à ce qu'aucun malentendu ne surgisse quant à la compréhension de l'application des normes et de l'interprétation des règlements en matière de maintenance. L'inspecteur ou l'enquêteur principal de la maintenance responsable de l'organisme faisant l'objet de la visite doit se joindre à l'équipe lors de cette inspection, afin de faciliter la visite sur place et de fournir des renseignements généraux sur l'organisme en question, au besoin.

2.5 Programme de visites de l'équipe SIE

Les équipes SIE rendront visite aux AC, aux bureaux régionaux (BR) de TCAC et aux OMA ayant des clients européens/canadiens selon une fréquence suffisante pour veiller au respect des normes. Par conséquent, la fréquence est susceptible de varier en fonction de l'expérience. Les Autorités compétentes doivent établir un calendrier de visites et coordonner la visite avec l'autorité hôte. Les dates définitives des visites doivent être communiquées à l'autorité hôte au moins deux mois à l'avance. L'autorité hôte doit tout mettre en œuvre pour accueillir l'équipe SIE et collaborer avec elle.

L'autorité en visite déterminera le calendrier des activités de visite du SIE au moyen de critères objectifs et d'une analyse des risques. La liste suivante n'est pas exhaustive, mais peut illustrer les principaux critères servant à sélectionner un bureau :

- a) Les bureaux comptant une grande concentration d'organismes détenant des suppléments approuvés aux IAM peuvent servir d'indication de l'intensité des activités de ce secteur et une sélection d'approbations servant à fournir un échantillon de ce bureau.
- b) Lorsque l'autorité en visite reçoit un certain nombre de rapports de non-conformité liés aux organismes d'un bureau, cela peut indiquer un risque plus élevé et la nécessité d'une visite.
- c) Les rapports d'inspection par échantillonnage préalables indiquant un bureau particulier peuvent être préoccupants.
- d) La portée des autorisations individuelles peut servir à mener une analyse des risques pour indiquer là où la sécurité risque d'être la plus compromise.

En outre, l'examen des incidents signalés peut servir d'indicateur de secteurs problématiques particuliers. Les rapports d'incidents peuvent être tirés des sources suivantes et servir à effectuer une sélection :

- a) ANA des États membres de l'Union européenne
- b) exploitants et organismes de maintenance agréés dans l'Union européenne
- c) exploitants et organismes de maintenance agréés au Canada

2.6 Procédures SIE

Habituellement, les équipes SIE effectuent des visites pendant une semaine. L'autorité en visite doit communiquer avec les coordonnateurs de l'autorité hôte pour organiser le calendrier de visites. Au début et à la fin de chacune des visites, l'autorité hôte devra recevoir un compte rendu de la visite.

L'équipe SIE devra produire un « rapport de visite du bureau » (Formulaire 10 du SIE à l'annexe 3) pour chaque bureau visité et un « rapport de visite de l'organisme » (formulaire 8 du SIE à l'annexe 4) pour chaque organisme de maintenance visité.

Un membre de l'autorité hôte ou du bureau visité, selon le cas, doit aussi signer les rapports de visites afin d'indiquer que le rapport a été vu, ajouter tout commentaire jugé pertinent à l'égard de chaque constatation et/ou observation, le cas échéant, indiquer son désaccord avec les constatations et/ou observation. La signature du membre de l'autorité compétente hôte ou du bureau signifie seulement que les constatations/observations ont été vues.

L'équipe SIE peut avoir des raisons de présenter des constatations de non-conformité et des observations à certains organismes. Dans ce cas, le « rapport de visite de l'organisme » (formulaire 8 du SIE à l'annexe 4) est utilisé pour consigner les constatations et des observations. Le bureau doit prendre les mesures de suivi nécessaires.

Après chaque visite, l'équipe SIE doit faire un compte rendu aux gestionnaires responsables de l'Autorité hôte et des représentants de l'OMA.

2.7 Résolution des constatations de l'équipe SIE

Des mesures correctives pour toute constatation de l'équipe SIE signalée dans le bureau des rapports de visite (Formulaire 10 du SIE) seront pris en temps opportun (dans les 90 jours).

L'Autorité compétente doit prendre des mesures en ce qui concerne les constatations et les observations de non-conformité signalées dans le « rapport de visite de l'organisme » (Formulaire 8 du SIE).

Les mesures prises par l'AESA, les Autorités compétentes et leurs bureaux régionaux ainsi que TCAC peuvent faire l'objet d'un examen au CMSM aux fins de suivi et de clôture. Les observations générales signalées peuvent être débattues lors d'une réunion du CMSM pour s'assurer que les normes restent compatibles.

III. Assistance technique

Généralités

TCAC et l'AESA se consulteront au cas par cas et s'efforceront de se soutenir mutuellement dans les activités considérées comme relevant du point 7 de l'annexe B. L'AESA, TCAC et s'il y a lieu d'autres autorités compétentes, doivent se fournir mutuellement, sur demande, assistance en matière d'évaluation technique.

L'assistance peut porter, entre autres, sur les aspects suivants :

1. Contrôle et rapports concernant le respect continu des exigences décrites dans l'IAM par les organismes de maintenance sous la juridiction de l'une ou l'autre des parties;
2. Conduite et comptes rendus d'enquêtes; et
3. Évaluation technique.

IV. Exigences réglementaires particulières

Conformément à l'Accord, la reconnaissance par l'une des parties d'OMA pour les aéronefs relevant de la compétence de l'autre partie doit reposer sur l'incorporation par l'OMA pour les aéronefs d'un supplément aux IAM dans son manuel, qui traite des exigences réglementaires particulières présentées dans le présent document.

Le manuel doit contenir une déclaration d'engagement signée par le gestionnaire/cadre supérieur responsable, qui confirme que l'organisme respectera le manuel et le supplément aux IAM. Il doit, au moins, comprendre les renseignements précisés dans l'annexe appropriée du présent document.

Le supplément doit être rédigé en langue anglaise et être approuvé par l'autorité compétente dont relève principalement l'organisme de maintenance.

V. Annexes

Annexe 1 : Personnes-ressources de l'AESA et de TCAC

Les bureaux désignés pour la mise en œuvre technique des présentes IAM sont les suivants :

Pour TCAC :

Transports Canada, Aviation civile
Navigabilité opérationnelle – Direction des normes
Tour C, Place de Ville
330, rue Sparks, 4e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Courriel : EASATCCAOpAir-AESATCACNavOp@tc.gc.ca

Pour l'AESA :

AESA, Direction générale des normes de vol
Konrad-Adenauer-Ufer 3
D-50668 Cologne
Allemagne

Courriel : foreign145@EASA.europa.eu

Annexe 2 : Personnes-ressources techniques des autorités de l'aviation

TCAC

www.tc.gc.ca/CivilAviation/menu.htm

Courriel : EASATCCAOpAir-AESATCACNavOp@tc.gc.ca

AESA

www.easa.europa.eu

Courriel : foreign145@easa.europa.eu

Annexe 3 : Formulaire 10 du SIE (UE/Canada) – Rapport de visite du bureau

Rapport de visite du bureau		
Identificateur du bureau (AC):	Emplacement :	Date de la visite :
Personnel de l'Autorité compétente:		
Nom :	Poste :	
Nom :	Poste :	
Liste de contrôle de conformité – Questions d'ordre général		
N/R – Applicable, mais non révisé	S/O – Sans objet	<input checked="" type="checkbox"/> – Conforme
X – En cas de non-conformité, inscrire un nombre dans le champ en suivant un ordre consécutif et indiquer les constatations ou les commentaires dans la section destinée à cette fin.		
Examiner les dossiers du bureau pour vérifier ce qui suit :		
1. Les registres de constatations et/ou observations, et les mesures correctives respectent les exigences de l'autorité compétente.		<input type="checkbox"/>
2. Les registres sont conservés pendant une période de trois ans.		<input type="checkbox"/>
3. Les registres montrent que les mesures correctives ont été prises dans les délais convenus.		<input type="checkbox"/>
4. Les mesures d'application de la loi ont été prises conformément aux exigences de l'autorité compétente.		<input type="checkbox"/>
Examiner les dossiers de formation des inspecteurs et des enquêteurs : (passer en revue plusieurs dossiers d'inspecteurs)		
5. Les inspecteurs/enquêteurs ont-ils suivi le programme de formation obligatoire?		<input type="checkbox"/>
6. Les inspecteurs/enquêteurs pouvaient-ils consulter le matériel d'orientation des IAM?		<input type="checkbox"/>
7. Interroger les inspecteurs/enquêteurs, déterminer leurs connaissances et leur expérience de l'utilisation du matériel d'orientation en place.		<input type="checkbox"/>
Fréquence des vérifications : (Passer en revue le calendrier des vérifications)		
8. Le calendrier permet-il d'effectuer une surveillance de chaque emplacement comme l'exige l'autorité compétente?		<input type="checkbox"/>
9. Le calendrier reflète-t-il exactement la charge de travail des inspecteurs/enquêteurs?		<input type="checkbox"/>
10. Le calendrier est-il respecté?		<input type="checkbox"/>
Liste de contrôle de conformité avec les IAM – Demande initiale		
11. Le bureau reçoit-il et examine-t-il la demande initiale pour valider son exhaustivité et son exactitude? La conserve-t-il dans un dossier?		<input type="checkbox"/>
12. Le bureau fournit-il au demandeur le matériel d'orientation?		<input type="checkbox"/>
13. Le bureau examine-t-il le supplément aux IAM sections B/C de l'annexe 1?		<input type="checkbox"/>
14. Le bureau conserve-t-il un exemplaire du supplément?		<input type="checkbox"/>
15. Le supplément :		

a. Précise-t-il que l'organisme détient les qualifications et autorisations voulues pour l'installation de maintenance en escale?	<input type="checkbox"/>	
b. Énumère-t-il les installations de maintenance en escale et mentionne-t-il que le système de qualité vise les autorisations des installations de maintenance en escale?	<input type="checkbox"/>	
16. Le bureau a-t-il effectué la surveillance de l'organisme et des installations de maintenance en escale afin d'assurer leur conformité avec la réglementation applicable et les conditions du supplément? Cette surveillance est-elle consignée; les constatations et/ou observation sont-elles gérées conformément au programme de surveillance applicable?	<input type="checkbox"/>	
17. Le bureau a-t-il envoyé une lettre à l'organisme indiquant que le supplément est approuvé?	<input type="checkbox"/>	
18. Le bureau a-t-il ajouté le fait que l'organisme détient un supplément aux IAM approuvé et inclus d'autres exigences de surveillance dans son système de surveillance? Le profil de l'organisme est-il correct (liste Web et registres du bureau)?	<input type="checkbox"/>	
Liste de contrôle de conformité avec les IAM — Modification de documents		
19. Lorsque le nom du gestionnaire responsable, ou le nom ou l'adresse de la compagnie a changé, ces changements sont-ils reflétés dans le supplément?	<input type="checkbox"/>	
20. Le bureau a-t-il effectué les vérifications exigées dans la modification? Sont-elles consignées? Les constatations font-elles l'objet de suivi/sont-elles terminées?	<input type="checkbox"/>	
21. Le bureau a-t-il reçu les documents les plus récents (p. ex., le supplément est-il archivé)?	<input type="checkbox"/>	
22. Le bureau a-t-il ajouté au dossier le fait que l'organisme a modifié son supplément aux IAM approuvé?	<input type="checkbox"/>	
23. Le bureau a-t-il exécuté des procédures d'application de la loi? À l'affirmative, l'autorité compétente a-t-elle été avisée des mesures d'application de la loi pouvant influencer l'approbation de l'organisme et les produits qui ont pu faire l'objet de maintenance?	<input type="checkbox"/>	
Organisme visité (inclure un rapport de visite complet pour chaque organisme)		
Nom	Numéro d'approbation	Date/révision du supplément
1.		
2.		
3.		
4.		
Constatations faites à l'encontre du bureau (non-conformité avec l'IAM)		Référence
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		

Observations faites à l'encontre du bureau	Référence
1.	
2.	
3.	
4.	
5.	
Commentaires	

Signatures

Équipe SIE	Coordonnateur de l'AESA/TCAC
Nom :	Nom :
Signature :	Signature :
Nom :	Nom :
Signature :	Signature :
Date des signatures :	

Remarque : La signature des coordonnateurs de l'AESA/TCAC signifie seulement qu'ils ont lu le rapport. Elle ne constitue pas l'approbation des constatations et/ou observations et des commentaires qui figurent dans ce rapport.

Annexe 4 : Formulaire 8 du SIE (UE/Canada) – Rapport de visite de l'organisme

Rapport de visite de l'organisme	
Renseignements généraux	
Nom de l'organisme :	Date de la visite :
N° d'approbation de l'OMA :	Date d'expiration de l'approbation :
Inspecteur(s) principal(aux) :	
Statut et référence des manuels de l'organisme :	
EOM/MPM :	
Supplément TCAC/EASA :	
Cadre(s) supérieur(s) rencontré(s) :	
Nom :	Poste :
Nom :	Poste :
Nom :	Poste :
Taille de l'organisme et description des activités :	
Services, systèmes et activités examinés :	
Conformité avec les exigences réglementaires particulières et les IAM	
N/R – Applicable, mais non révisé S/O – Sans objet <input checked="" type="checkbox"/> – Conforme X – En cas de non-conformité, inscrire un nombre dans le champ en suivant un ordre consécutif et indiquer les constatations dans la section destinée à cette fin.	
1. L'organisme détient-il une approbation valide dans le cadre du système de réglementation respectif (AES/TCAC)?	<input checked="" type="checkbox"/>
2. Les certifications ne dépassent pas la portée et les qualifications du supplément aux IAM approuvé.	<input type="checkbox"/>
3. Les autorités ont le droit d'accéder à l'organisme pour effectuer une inspection afin d'assurer le maintien de la conformité avec les exigences réglementaires particulières.	<input type="checkbox"/>
4. L'organisme coopère lors des enquêtes réglementaires.	<input type="checkbox"/>
5. L'organisme accepte que des mesures d'enquête et d'application de la loi puissent être prises.	<input type="checkbox"/>
Le supplément au manuel de l'organisme doit inclure les éléments suivants : (Vérifier que l'OMA applique correctement les procédures.)	

6. Déclaration du gestionnaire responsable.	<input type="checkbox"/>	
7. Procédures de remise en service ou d'approbation de remise en service respectant les exigences de la partie 145.A.50 de l'AESA ou du RAC 571 (selon le cas) pour les aéronefs et l'acceptation du FORM ONE/Forme 1 (selon le cas) pour les composants d'aéronefs, et tout autre renseignement exigé par le propriétaire ou l'exploitant, selon le cas.	<input type="checkbox"/>	
8. Procédures pour s'assurer que les réparations et les modifications définies dans les exigences de l'Autorités compétente des États membres de l'UE/TCAC sont suivies conformément aux données approuvées par cette dernière.	<input type="checkbox"/>	
9. Procédures pour signaler les états d'inaptitude au vol de produits aéronautiques civils à l'Autorités compétente des États membres de l'UE/TCAC, au client ou à l'exploitant.	<input type="checkbox"/>	
10. Procédures pour assurer l'exhaustivité et la conformité des travaux par rapport à l'autorisation de travail du client ou de l'exploitant ou au contrat, notamment en ce qui concerne les directives de navigabilité et autres instructions obligatoires.	<input type="checkbox"/>	

Constatations et/ou observations transmises à l'organisme et présentées par l'Autorité compétente	
Constatation de non-conformité avec les exigences réglementaires particulières/IAM	Renvoi aux exigences réglementaires particulières/IAM
1.	
2.	
3.	
4.	
Constatations de l'AESA/TCAC	Renvoi à la partie 145/RAC
1.	
2.	
3.	
4.	
Réponses de TCAC/AESA aux constatations de l'AESA/TCAC	Renvoi à la partie 145/RAC
1.	
2.	
3.	
4.	

Signatures

Équipe SIE	Coordonnateur de l'AESA/TCAC
Nom :	Nom :
Signature :	Signature :
Nom :	Nom :
Signature :	Signature :
Date des signatures :	

Remarque : La signature des coordonnateurs de l'AESA/TCAC signifie qu'ils ont lu le rapport. Elle ne constitue pas l'approbation des constatations et/ou observations, et des commentaires qui figurent dans ce rapport.

Annexe 5 : Modèle de lettre d’approbation de supplément TCAC



Transport
Canada

Transports
Canada



Transports Canada, Aviation civile
[Adresse du Bureau régional]
[Ville, Province, XXX XXX]
Canada

Référence de
l’entreprise

5015 – XXXX

N° AMO

XX – XX

____ - ____ - ____

[Cadre responsable]
[Nom et adresse de l’organisme]
[Ville, Province XXX XXX]
Canada

Approbation d’un supplément au manuel de politiques de maintenance (MPM) – AESA – Qualification aéronef

Monsieur, Madame,

À la suite de l’examen du contenu du supplément au MPM cité en référence par rapport aux exigences de l’Accord sur la sécurité de l’aviation civile entre le Canada et l’Union européenne (UE) actuel, Transports Canada confirme par la présente que votre supplément a été approuvé. L’approbation de ce supplément permet à l’Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) d’accepter la maintenance exécutée sur les aéronefs immatriculés dans l’UE sous la juridiction de l’AESA. Cette approbation ne dépasse pas la portée de votre certificat actuel de TCAC en vertu du RAC 573.

Inscrire le nom de l’organisme de maintenance agréé (OMA)

Numéro d’approbation de l’accord AESA Partie 145 : AESA 145. XXXX est valable jusqu’au JJ-MM-AAAA.

Votre supplément MPM daté du AAAA-MM-JJ à la révision XX est approuvé par Transports Canada.

Je vous rappelle que vous devrez soumettre votre prochaine demande de continuation conformément aux IAM qui sont disponibles sur le site Web de TCAC à l’adresse <http://www.tc.gc.ca/eng/civilaviation/standards/int-ta-menu-3674.htm>.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, mes salutations distinguées.

[Nom de l’inspecteur]

[Insérer la signature]

[Ajouter les titres]

Annexe 6 : Modèle de lettre d'approbation de supplément AESA

[En-tête ANA]

[AAAA-MM-JJ]

[Gestionnaire responsable]
[Nom et adresse de l'organisme]
[Pays]

Subject: EU / Canada Agreement – Approval of TCCA Supplement

Dear Sir/Madam,

Considering the maintenance procedures covered by Annex B to the Agreement between the European Union (EU) and Canada on Civil Aviation Safety and Maintenance Annex Guidance (MAG), this is to inform you that [Organisation Name] TCCA Supplement [revision xx], dated [YYYY-MM-DD] is hereby approved by [CA].

The TCCA CAR 573 approval reference is:

[Organisation Name]

TCCA CAR 573 Approval Number: XXXX-XX
Valid until: [YYYY-MM-DD]

This supplement approval allows performing maintenance services on Canadian registered aircraft subject to compliance with EASA Part-145 requirements and the specific regulatory requirements as detailed in the Agreement Annex B, Appendix B1 and the Maintenance Annex Guidance (MAG).

Please be reminded that TCCA scope of ratings and limitations must not exceed the ones specified in your Part-145 approval certificate.

You are reminded that you will be required to submit your next application for continuation 60 days prior to your continuation date in accordance with MAG, Section C which is available on the EASA website at:

<http://www.easa.europa.eu/document-library/bilateral-agreements/eu-canada>

Best regards,

[Name & Position of CA Responsible]

Section B

Processus d'approbation des organismes de maintenance agrés du Canada

Introduction

Cette section décrit la manière dont TCAC appliquera l'Annexe B en ce qui concerne les organismes de maintenance agréés selon le RAC 573 et décrit la manière dont un OMA pour les aéronefs de TCAC respectera cet IAM. Le respect du supplément ainsi qu'au manuel des politiques de maintenance (MPM) approuvé par TCAC constitue la base sur laquelle un OMA peut exercer les privilèges de maintenance en vertu du présent IAM. Le modèle de lettre d'approbation du supplément requis se trouve à la section A, annexe 5.

Les OMA pour les composants sont acceptés réciproquement entre l'AESA et TCAC afin de permettre la reconnaissance de la certification de l'autre en matière de maintenance. Un formulaire 1 de l'AESA et un formulaire un de TCAC sont réciproquement acceptés.

Pour ce qui est des modifications majeures et des réparations majeures des composants des clients de l'UE, les OMA pour les composants doivent veiller à ce que le client de l'UE ait obtenu l'approbation de l'autorité compétente responsable et doit s'assurer que le client de l'UE a fourni les données nécessaires à l'appui de la modification et/ou de la réparation majeure, conformément aux dispositions applicables des PMT de l'AESA-TCAC.

I. Processus d'approbation initiale concernant les OMA pour les aéronefs

1. Mesures de TCAC

À la réception d'une demande d'approbation de supplément aux IAM conformément à l'annexe B du présent Accord, TCAC s'assurera que le demandeur a accès à la version la plus récente des IAM.

2. Mesures du demandeur

Pour solliciter l'approbation en vertu des dispositions de l'Accord, l'OMA qui effectue la demande doit :

- a) être situé au Canada;
- b) détenir une approbation de TCAC en vertu du RAC 573.

Le demandeur doit soumettre au bureau régional (BR) de TCAC les documents suivants :

- a) le formulaire 17 de l'AESA dûment rempli;
- b) un supplément aux IAM pour son manuel de politiques en matière de maintenance, élaboré sur la base des exigences contenues dans la section B, annexe 1. Le supplément du demandeur doit clairement préciser les procédures de travail effectives de l'organisme en ce qui a trait aux exigences de l'annexe.

Remarque : Le simple fait de soumettre une copie de la section B de l'annexe 1 ne satisfait pas à l'objectif du paragraphe b) ci-dessus.

Le formulaire 17 de l'AESA et le supplément aux IAM proposé doivent être transmis à la région de supervision de TCAC au moins **90 jours** avant la date pour laquelle l'approbation initiale est exigée.

Remarque : Les documents susmentionnés ne doivent pas être envoyés à l'AESA par le demandeur.

3. Mesures de TCAC/de l'AESA

- a) Le bureau régional de TCAC (BR) examinera le formulaire 17 de l'AESA qui a été soumis afin de s'assurer qu'il a été dûment rempli et est lisible, et l'enverra à l'Administration centrale de TCAC.
- b) L'Administration centrale de TCAC transmettra une copie de ce formulaire 17 à l'AESA, laquelle facturera l'organisme en se basant sur la révision la plus récente du Règlement de l'AESA sur les frais et les redevances (Fees and Charges Regulation). Ce règlement peut être consulté sur le site Web de l'AESA à l'adresse suivante : <http://www.easa.europa.eu/> (anglais seulement).
- c) Dès que l'AESA aura reçu le paiement du demandeur, elle devra renvoyer le formulaire 17 à l'Administration centrale de TCAC en l'avisant que le processus peut se poursuivre et indiquant le numéro d'approbation de l'AESA (dans le formulaire 17) à utiliser durant le processus.
- d) Le BR de TCAC examinera le supplément aux IAM aux fins de conformité avec l'annexe 1.
- e) Si le supplément aux IAM est jugé satisfaisant, le BR de TCAC enverra une lettre d'approbation du supplément à l'OMA dans laquelle l'approbation de l'AESA et la date d'expiration sera indiquée et il sera attesté que le supplément aux IAM est approuvé. La lettre doit préciser que la portée des qualifications et des restrictions ne doit pas dépasser celle qui est indiquée dans le certificat et les restrictions de l'organisme relevant du RAC 573.
- f) TCAC s'assurera que les activités qui sont menées conformément au supplément aux IAM fassent partie de sa surveillance de l'organisme.
- g) Le BR de TCAC transmettra une copie de la lettre du supplément aux IAM à l'Administration de TCAC.
- h) L'Administration centrale de TCAC transmettra une copie de la lettre d'approbation du supplément aux IAM à l'AESA.
- i) Le BR de TCAC mettra à jour le profil de l'organisme de maintenance agréé sur son site Web.
- j) Dès qu'il est approuvé, le supplément aux IAM et les privilèges qui lui sont associés resteront en vigueur, jusqu'à ce qu'il fasse l'objet d'une renonciation, d'une suspension ou d'une annulation par TCAC.

4. Mesures de TCAC/de l'AESA pour ce qui est des installations de maintenance en escale situées en dehors du Canada

- a) TCAC examinera la demande officielle de l'OMA émanant du demandeur d'appliquer son approbation de l'AESA à un lieu situé à l'extérieur du Canada. La demande doit contenir les renseignements suivants :
 - i. documents du client de l'UE qui appuient les travaux à effectuer dans ce lieu situé à l'extérieur du Canada;
 - ii. preuve que les activités de maintenance en escale proposées ne sont fournies par aucun autre OMA agréé de l'UE à ces endroits;

- iii. révision du Supplément MPM indiquant clairement les lieux et leur portée dans un paragraphe précis comme lieu situé en dehors du Canada, qui seront assujettis à une acceptation particulière de l'AESA et coordonnés par TCAC, qui inclura ces installations d'escale dans son programme régulier de surveillance.

II. Processus de continuité des OMA pour les aéronefs

1. Mesures de TCAC

TCAC s'assure que les conditions d'approbation continuent d'être respectées tous les 24 mois. Quand les conditions ne sont pas respectées, TCAC prendra les mesures nécessaires et en avisera l'AESA.

2. Mesures du demandeur

Le demandeur doit soumettre les documents suivants au BR de TCAC :

- a) le formulaire 17 de l'AESA dûment rempli indiquant la continuité de l'approbation, et
- b) une copie à jour de son supplément aux IAM (seulement si la demande de continuité est soumise en même temps qu'un changement).

3. Mesures de TCAC

- a) Le BR de TCAC examinera le formulaire 17 de l'AESA qui a été soumis afin de s'assurer qu'il a été dûment complété et est lisible.
- b) Le BR de TCAC examinera le supplément aux fins de conformité avec l'annexe 1 (s'il est soumis).
- c) Le BR de TCAC enverra une nouvelle lettre d'approbation indiquant la nouvelle date d'expiration.
- d) Le BR de TCAC mettra à jour le profil de l'organisme de maintenance agréé sur son site Web.
- e) Le BR de TCAC transmettra le formulaire 17 de l'AESA à l'Administration centrale de TCAC.
- f) L'Administration centrale de TCAC transmettra le formulaire 17 dûment rempli à l'AESA.

4. Mesures de l'AESA

- a) L'AESA facturera l'organisme en se basant sur la révision la plus récente du Règlement de l'AESA sur les frais et les redevances (Fees and Charges Regulation). Ce règlement peut être consulté sur le site Web de l'AESA à la page suivante : www.easa.europa.eu/en.
- b) L'AESA avisera TCAC si le demandeur n'effectue pas le paiement des frais dans les 90 jours suivant la date de facturation.
- c) Si le demandeur n'acquiesce pas les frais de continuité applicables, l'AESA demandera à TCAC de révoquer la lettre d'approbation du supplément.
- d) Si l'AESA a des raisons de recommander à TCAC de ne pas reconduire l'approbation, il devra l'en informer immédiatement pour qu'il prenne les mesures appropriées.

5. Demandes tardives

Le demandeur doit faire parvenir sa demande dans les **60 jours** (le minimum) précédant la date d'échéance pour assurer la continuité. Si le demandeur ne soumet pas sa demande dans les délais prescrits, l'approbation ne pourra pas être maintenue, et l'approbation en vigueur deviendra invalide. Une demande d'approbation initiale devra être présentée par le demandeur dans ce cas.

6. Renonciation à une approbation

Si une compagnie renonce à son approbation, l'Administration centrale de TCAC supprimera l'organisme de la liste des organismes de maintenance agréés sur son site Web.

III. Processus de modification des OMA pour les aéronefs

1. Mesures du demandeur

Les changements suivants apportés à un organisme requièrent la soumission du formulaire 17 de l'AESA et du supplément modifié aux IAM au BR de TCAC :

1. changement d'adresse;
2. changement de gestionnaire responsable;
3. changement du nom et/ou du numéro d'approbation de l'organisme.

2. Mesures de TCAC

- a) Le BR de TCAC examinera le formulaire 17 de l'AESA qui a été soumis afin de s'assurer qu'il a été dûment rempli et est lisible.
- b) Le BR de TCAC examinera le supplément aux IAM aux fins de conformité avec l'annexe 1.
- c) Le BR de TCAC enverra une nouvelle lettre d'approbation du supplément précisant la date d'expiration à laquelle le supplément aux IAM est jugé acceptable.
- d) Le BR de TCAC actualisera l'organisme de maintenance agréé sur son site Web.
- e) Le BR de TCAC transmettra une copie du formulaire 17 de l'AESA et de la lettre d'approbation à l'Administration centrale de TCAC.
- f) L'Administration centrale de TCAC transmettra une copie du formulaire 17 de l'AESA et la lettre d'approbation du supplément également à l'AESA.

Remarque : Les modifications autres que celles qui sont énumérées ci-dessus doivent être coordonnées avec le BR de TCAC et l'inspecteur principale de maintenance.

IV. Suspension ou révocation

1. Suspension

La suspension du certificat de l'OMA relevant du RAC 573 invalidera automatiquement le supplément aux IAM approuvé pour la durée de la suspension. Par conséquent, l'OMA ne pourra pas exercer ses privilèges découlant de l'approbation conformément à l'Accord.

2. Révocation

La révocation du certificat de l'OMA relevant du RAC 573 invalidera automatiquement le supplément aux IAM approuvé. Par conséquent, les privilèges conférés par l'approbation relevant de la partie 145 de l'AESA seront supprimés de façon permanente et ne pourront pas être rétablis.

3. Mesures de l'AESA

Si l'AESA a des raisons de demander à TCAC de révoquer la lettre d'approbation du supplément, TCAC doit prendre immédiatement les mesures qui s'imposent.

4. Communication

TCAC et AESA avisera immédiatement l'autre partie des activités liées aux mesures susmentionnées portant sur le certificat.

V. Annexes

Annexe 1 : Contenu du supplément aux IAM approuvé

Conformément à l'Accord, chaque OMA effectuant la maintenance d'aéronefs immatriculés dans un État membre de l'Union européenne doit inclure dans son manuel de politiques en matière de maintenance un supplément conformément à l'Appendice B1 à l'annexe B de l'Accord. Les exigences qui doivent faire partie du supplément MAG sont identifiées ci-dessous.

**Supplément aux IAM pour le Manuel de politiques
en matière de maintenance de l'OMA relevant du RAC 573**

Nom de la compagnie et adresse de l'installation :

Numéro de l'organisme de maintenance agréé par TCAC :

Numéro d'approbation relevant de la partie 145 de l'AESA :

La conformité avec le supplément approuvé aux IAM conjointement au manuel de politiques en matière de maintenance approuvés par TCAC constitue la base, selon laquelle un organisme de maintenance agréé peut exercer les privilèges de maintenance aux termes de l'Accord.

L'organisme de maintenance agréé (OMA) doit toujours conserver une copie à jour de ce supplément aux IAM approuvé en langue anglaise à son lieu d'activité principal et la montrer à l'AESA sur demande.

La page de couverture du supplément aux IAM doit comprendre l'intention de l'énoncé susmentionné.

Table des matières

Explicite. Aucun exemple fourni.

1. Liste des pages en vigueur

Explicite. Aucun exemple fourni.

2. Procédure de modification

Ce paragraphe doit indiquer le poste de la personne qui, au sein de l'organisme de maintenance. Il faut également s'assurer que les modifications apportées au document sont transmises à TCAC aux fins d'examen et d'approbation avant la mise en œuvre des changements.

3. Introduction

Un énoncé acceptable pour ce paragraphe pourrait être le suivant :

Un organisme de maintenance agréé par TCAC en vertu du RAC 573 respectera les exigences de l'Accord sur la sécurité de l'aviation civile conclu entre le Canada et l'Union européenne, quand cet organisme respecte les exigences réglementaires particulières en matière de maintenance qui sont énoncées dans le présent supplément aux IAM afin de se conformer au RAC 573 de TCAC.

Le présent supplément aux IAM a donc pour objet de déterminer les moyens de se conformer à l'Accord lors de la maintenance d'aéronefs immatriculés d'un État membre de l'Union européenne.

4. Déclaration d'engagement du gestionnaire responsable

Ce paragraphe définit l'engagement du gestionnaire responsable, selon lequel l'OMA respectera les conditions figurant dans le supplément aux IAM.

Un énoncé acceptable pour ce paragraphe pourrait être le suivant :

« Le présent supplément définit, conjointement avec le manuel de politiques en matière de maintenance approuvé par TCAC, l'organisation et ses procédures.

Ces procédures, approuvées par la personne soussignée, doivent être respectées, s'il y a lieu, quand la maintenance est effectuée dans le cadre des conditions du supplément aux IAM.

Il est convenu que les procédures de l'organisme ne le dispensent pas de se conformer aux exigences supplémentaires qui ont été officiellement publiées par AESA et dont il en a été communiqué à l'occasion. Il est également convenu que l'AESA se réserve le droit de suspendre ou de révoquer l'approbation, si les procédures ou les normes ne sont pas respectées.

Signé par le gestionnaire responsable (signature, nom en caractères d'imprimerie et date) au nom de l'OMA.

Remarque : Veuillez noter que le nouveau gestionnaire responsable doit signer la déclaration, si le gestionnaire responsable initial est remplacé.

5. Portée et limites de l'approbation

Ce paragraphe doit aborder le fondement, la portée et les limites de l'approbation de l'organisme de maintenance concerné.

Le supplément aux IAM approuvé se base sur la conformité avec le RAC 573, en plus des exigences réglementaires particulières figurant dans l'Accord et les IAM connexes.

L'approbation de maintenance est limitée à la portée des travaux autorisés en vertu du certificat actuel émis par l'AESA à l'OMA conformément au RAC 573, sauf décision contraire prise au cas par cas par TCAC et l'AESA.

6. Accès des autorités

Ce paragraphe doit indiquer le fait que le personnel de l'AESA devrait être autorisé à accéder à l'OMA en vue de s'assurer de la conformité avec les procédures et les normes et d'enquêter sur certains problèmes. Ce paragraphe devrait également indiquer que le personnel de TCAC peut accéder à l'OMA pour mener une enquête au nom de l'AESA.

7. Bons de travail/contrats

Ce paragraphe doit s'assurer que des bons de travail/contrats sont en place pour définir la maintenance qui sera réalisée sur les aéronefs relevant de la compétence d'un État membre de l'Union européenne et que les deux parties comprennent et acceptent ce contrat.

Le contrat ou le bon de travail définira les inspections, les réparations, les modifications et les révisions à effectuer, les consignes de navigabilité (CN) à respecter et les composants à remplacer.

Le client européen est chargé de préciser les CN exigées durant la maintenance au moyen du bon de travail, mais l'OMA doit toujours rappeler au client que cela est nécessaire.

8. Réparations et modifications majeures

Ce paragraphe doit préciser comment l'OMA déterminera que le client a obtenu l'approbation nécessaire de l'autorité compétente et a fourni les données nécessaires à l'appui de la modification ou de la réparation majeure ou est sur le point d'obtenir les approbations nécessaires de l'autorité compétente.

9. Admissibilité des composants aux fins d'installation

Ce paragraphe doit comporter des renseignements sur l'acceptabilité des composants dont l'utilisation est autorisée durant les travaux de maintenance.

9.1 Composants neufs

Les composants neufs doivent être traçables au fabricant FEO (Fabricant d'équipement d'origine) tel que spécifié dans le catalogue de pièces du titulaire du certificat de type (CT) et dans un état satisfaisant pour leur installation. Le composant neuf devrait être accompagné d'un bon de sortie délivré par le FEO ou le titulaire du Certificat de production (CP). Le document de sortie doit indiquer clairement qu'il est délivré moyennant l'approbation de l'Autorité compétente concernée sous le contrôle de laquelle le FEO ou le titulaire du CP travaille. Les composants neufs suivants peuvent être installés sur un avion ou un composant sous la juridiction de l'AESA :

- a) Pour les États membres de l'UE, les FEO et détenteurs de CP doivent être conformes à la partie 21 de l'AESA (formulaire 1 AESA) comme étant un composant neuf.
- b) Pour les FEO Canadiens et détenteurs de CP, la certification doit figurer sur le Form One de TCAC comme étant un composant neuf.
- c) Les pièces provenant d'un titulaire de « Parts Manufacturing Approval » (PMA) peuvent uniquement être acceptées tels que stipulés à la partie 21 de l'AESA ou dans tout accord bilatéral de l'UE.
- d) Les pièces standards sont exemptées des dispositions précédentes, sauf que ces pièces devraient être accompagnées d'un certificat de conformité et être dans un état satisfaisant pour le montage.
- e) Pour les composants neufs à l'extérieur du contexte de l'Accord, reportez-vous à la matrice AESA à l'adresse Web suivante :
https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Parts%20Table%20EASA%20MMT%20Final_FS1_1%2B1.4.pdf

9.2 Composants usagés

Les composants usagés doivent être dans un état satisfaisant pour l'installation et être éligibles pour l'installation comme indiqué dans le catalogue de pièces des détenteurs de CP. Les composants usagés suivants peuvent être installés sur un avion ou un composant sous la juridiction de l'AESA :

- a) Les composants usagés par les organismes de maintenance en vertu de la partie 145 de l'AESA doivent être accompagnés d'un formulaire 1 AESA délivré comme étant une certification après maintenance.

- b) Les composants usagés provenant d'un OMA canadien doivent être accompagnés d'un formulaire UN de TCAC
- c) Les composants usagés provenant d'un OMA qui ont reçu une triple attestation de conformité certifiant leur conformité avec les exigences de la FAA, de l'AESA, de TCAC (2024-07-11) sur un formulaire 1 de l'AESA sont acceptables.
- d) Pour les composants usagés à l'extérieur du contexte de l'Accord, reportez-vous à la matrice AESA à l'adresse web suivante :
https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Parts%20Table%20EASA%20MMT%20Final_FS_1.1%2B1.4.pdf.

10. Certification après maintenance d'aéronefs

Ce paragraphe doit expliquer comment la certification après maintenance d'aéronefs doit être menée conformément au RAC 571, en tenant également compte des paragraphes 7, 8 et 9 du présent supplément de l'AESA et préciser les vérifications de maintenance des aéronefs, ainsi que les modifications, les consignes de navigabilité, les pièces de remplacement, ainsi que l'identification des données approuvées utilisées.

À la fin de la maintenance, l'énoncé de certification après maintenance suivant doit être porté dans le dossier de maintenance de l'aéronef.

Certification après maintenance conformément au RAC 571.10/à la partie 145.A.50 de l'AESA :

« Certifie que, sauf indication contraire, les travaux de maintenance décrits ont été effectués conformément aux exigences de navigabilité applicables et au supplément aux IAM approuvé et que, suite à ces travaux, l'aéronef est prêt pour une certification après maintenance. » ou, s'il s'agit d'exploitants européens détenant des énoncés imprimés au préalable affichant « Certification après maintenance conformément à la partie 145.50 de l'AESA », cela est également acceptable.

Le sous-paragraphe « sauf indication contraire » vise à être utilisé pour deux types de dérogations, comme suit :

- a) Au cas où tous les travaux de maintenance exigés n'auraient pas été effectués comme cela a été convenu par le client. Les travaux de maintenance qui n'ont pas été effectués doivent être indiqués dans le document de certification après maintenance.
- b) Au cas où les travaux de maintenance concernés auraient été approuvés seulement par l'AESA et pas par TCAC. Exemple : une CN de l'AESA non approuvée par TCAC.

11. Signalement de conditions de non-navigabilité

Ce paragraphe doit traiter des procédures pour signaler des défaillances graves d'aéronefs ou de produits aéronautiques.

Un énoncé acceptable pour ce paragraphe pourrait être le suivant :

Lorsque des défaillances graves sont décelées sur des aéronefs ou des composants exploités par des États membres de l'Union européenne, elles doivent être signalées à l'AESA et au client dans les 3 jours suivant leur découverte. L'identité du client doit être incluse lorsque signalée à l'AESA afin d'en permettre le suivi. Le système de rapports en ligne de l'AESA est disponible à la page suivante : <https://aviationreporting.eu/>.

12. Installations de maintenance en escale

Ce paragraphe doit expliquer comment chaque installation de maintenance en escale, assujettie aux modalités de l'Accord, sera répertoriée en fonction de son emplacement et de sa capacité de maintenance à chaque emplacement.

Les installations de maintenance en escale sont acceptées aux emplacements désignés dans l'approbation et le manuel pertinents et sont assujetties à la surveillance de TCAC. Les installations de maintenance en escale situées dans un État membre de l'Union européenne et les installations de maintenance en escale en dehors de l'UE et le Canada dans les pays où des accords ou arrangements existants sont en vigueur avec l'autorité compétente ne sont pas acceptées aux termes de l'Accord, c'est-à-dire que les privilèges conférés en vertu de l'Accord ne peuvent pas y être exercés, sauf décision contraire prise au cas par cas par TCAC et AESA. Au cas où une installation de maintenance en escale d'un organisme qualifié pour la maintenance serait située dans un

autre pays que le Canada, TCAC et l'AESA en détermineront l'acceptabilité au cas par cas. Ces installations en escale seront soumises à la surveillance de TCAC.

13. Système de gestion de la sécurité (SGS)

Depuis le 2 décembre 2022, tous les aéronefs à motorisation complexe (AMC) immatriculés dans l'UE, de même que les aéronefs exploités par des transporteurs aériens titulaires d'une licence (peu importe la complexité de l'aéronef) (c'est-à-dire AMC ou non AMC) doivent être maintenus par un organisme conforme à la partie 145 du règlement de l'AESA modifié par le Règlement (UE) 2021/1963 qui englobe les exigences relatives aux SGS.

Par AMC, on entend :

(i) un aéronef de grandes dimensions :

- avec une masse maximale certifiée au décollage dépassant 5 700 kg, ou
- certifié pour accueillir un nombre maximal de places assises supérieur à dix-neuf;
- certifié pour être exploité avec un équipage minimum d'au moins deux pilotes;
- équipé d'un (de plusieurs) turboréacteur ou de plus d'un turbopropulseur;

(ii) un hélicoptère certifié :

- pour une masse maximale au décollage dépassant 3 175 kg, ou
- pour un nombre maximal de places assises supérieur à neuf;
- pour être exploité par un équipage minimum d'au moins deux pilotes;

(iii) un aéronef à rotors basculants :

Si l'OMA effectue et certifie la maintenance sur les aéronefs immatriculés dans l'UE ci-dessus, elle devra alors établir ou préciser les procédures SGS qui répondent aux dispositions de la partie V du RAC, sous-partie 73, Section II dans cette section de son supplément.

Annexe 2 : Formulaire de demande (Formulaire 17 de l'AESA)

Agence européenne de sécurité aérienne Demande d'approbation initiale/de continuité d'approbation de maintenance d'un OMA canadien conformément à l'Accord bilatéral sur la sécurité de l'aviation civile conclu entre le Canada et l'Union européenne		Formulaire 17 de l'AESA Page 1 de 2
1. Nom de l'OMA relevant du RAC 573	Numéro d'approbation relevant du RAC 573	
2. Adresse de l'OMA		
3. Adresse postale (si elle diffère de l'adresse ci-dessus) :		
4. Tél. :	Courriel à des fins de facturation:	
5. Veuillez sélectionner le type de demande et remplir la section 6 :		
a. Initiale <input type="checkbox"/>	b. Continuité <input type="checkbox"/>	c. Changement <input type="checkbox"/>
Pour continuité ou de changement, numéro de l'approbation relevant de la partie 145 de l'AESA : AESA.145. _____		
6. Demande		
<p>Au nom de cet OMA, je souhaite demander l'autorisation d'effectuer la maintenance sur les aéronefs immatriculés à l'Union européenne conformément à l'Accord sur la sécurité de l'aviation civile qui a été conclu entre le Canada et l'Union européenne.</p> <p>Je comprends qu'une approbation, qui a été accordée pour effectuer la maintenance en vertu des modalités de l'Accord conclu entre le Canada et l'Union européenne, est assujettie aux frais tels que modifiés par les (Fees and Charges Regulation) de l'AESA et que le fait de ne pas les acquitter peut entraîner l'invalidité d'une demande initiale ou la révocation d'une approbation de maintenance existante.</p> <p>Je comprends en outre qu'aucune enquête technique liée à une demande initiale d'approbation de maintenance ne sera effectuée avant le paiement des frais applicables⁽²⁾.</p> <p>Pour le gestionnaire responsable de l'OMA</p> <p>Nom (imprimé) : _____ Signature : _____</p> <p>Courriel : _____ Date (____ - ____ - ____): _____</p> <p>Remarque : Ce formulaire de demande doit être adressé à l'inspecteur principal de la maintenance de TCAC de l'OMA, en plus des documents appuyant la demande, et, en particulier, du supplément de l'AESA au manuel de politiques en matière de maintenance de l'OMA.</p> <p>Pour l'inspecteur de TAC : Veuillez traiter cette demande conformément à l'IP 573-002.</p>		

Pour l'AESA :

7. Demande initiale

Par la présente, l'AESA confirme que le demandeur : OMA de TCAC n° _____, a acquitté les frais liés à la demande décrite ci-dessus. Par conséquent, elle autorise l'octroi par TCAC de l'approbation relevant de la partie 145 de l'AESA :

AESA.145. _____

Pour effectuer la maintenance de produits européens, dès que la conformité aux exigences réglementaires applicables de l'OMA aura été prouvée.

Nom (en caractères d'imprimerie) :

Signature :

Date (AAAA-MM-JJ) :

Veillez transmettre cet accusé de réception à :

Transports Canada, Aviation civile
Navigabilité opérationnelle – Direction des normes
Courriel : EASATCCAOpAir-AESATCACNavOp@tc.gc.ca

8. À remplir par l'AESA en cas de non-conformité

Par la présente, l'AESA informe TCAC que le demandeur n'a pas démontré qu'il respectait les exigences de frais et de redevances et que sa demande/sa continuité d'approbation de l'AESA est par conséquent invalide.

(Cette donnée doit être transmise à Transports Canada à l'adresse susmentionnée.)

Nom (en caractères d'imprimerie) :

Signature :

Date (AAAA-MM-JJ) :

Frais et redevances

1. Pour obtenir des renseignements relatifs aux frais et redevances, veuillez consulter le Règlement sur les frais et les redevances (Fees and Charges Regulation) de l'AESA se trouvant sur son site Web, à l'adresse www.easa.europa.eu.
2. À la réception du formulaire 17 de demande d'approbation initiale, l'AESA adressera au demandeur une facture contenant les détails relatifs aux modes de paiement.
3. L'AESA facturera les frais au demandeur chaque année afin de reconduire son approbation.

Section C

Processus d'approbation des
organismes de maintenance agréés de
l'UE

Introduction

Cette section décrit la manière dont les autorités compétentes des États membres de l'Union européenne appliqueront l'Annexe B en ce qui concerne les organismes de maintenance agréés en vertu de la Partie 145 de l'AESA et décrit la manière dont un OMA pour les aéronefs de l'AESA respectera cet IAM. Le respect du supplément ainsi que de l'exposition sur l'organisation de maintenance (EOM) approuvée par l'AESA constitue la base sur laquelle un OMA peut exercer les privilèges de maintenance en vertu du présent IAM. Les modèles de lettres d'approbation supplémentaires requis se trouvent à la section A, annexe 6.

Les OMA pour les composants sont acceptés réciproquement entre l'AESA et TCAC afin de permettre la reconnaissance de la certification de l'autre en matière de maintenance. Un formulaire 1 de l'AESA et un formulaire Un de TCAC sont réciproquement acceptés.

Pour ce qui est des modifications et des réparations majeures des composants des clients du Canada, les OMA qualifiés pour les composants doivent veiller à ce que le client canadien ait obtenu l'approbation de l'autorité compétente responsable et doit s'assurer que le client canadien a fourni les données nécessaires à l'appui de la modification et/ou de la réparation majeure, conformément aux dispositions applicables des PMT de l'AESA et de TCAC.

I. Processus d'approbation initiale des OMA pour les aéronefs

1. Mesures de l'AC

À la réception d'une demande d'approbation du supplément aux IAM conformément à l'annexe B de l'Accord, l'AC s'assurera que le demandeur a accès à la version la plus récente des IAM.

2. Mesures du demandeur

Pour solliciter l'approbation en vertu des dispositions de l'Accord, l'OMA qui présente la demande doit :

- a) être situé dans l'un des États membres de l'Union européenne; et
- b) détenir une approbation de l'AESA en vertu de la partie 145.

Le demandeur doit soumettre à son autorité compétente les documents suivants :

- a) le formulaire 24-0093 de TCAC dûment rempli; et
- b) le supplément aux IAM pour son EOM, conformément aux exigences que contient la section C de l'annexe 1. Le supplément du demandeur doit clairement préciser les procédures de travail effectives de l'organisme en ce qui a trait aux exigences de l'annexe.

Remarque : Le simple fait de remettre une copie de la section C, annexe 1, ne satisfait pas à l'objectif du paragraphe b) ci-dessus.

Le formulaire 24-0093 de TCAC et le projet de supplément aux IAM doivent être adressés à l'autorité compétente respectif au moins **90 jours** avant la date prescrite pour l'approbation initiale.

Remarque : Le demandeur ne doit pas adresser les documents ci-dessus à TCAC.

3. Mesures de l'AESA, de l'AC et de TCAC

- a) L'AC examinera le formulaire 24-0093 de TCAC qui a été soumis afin de s'assurer qu'il a été dûment rempli et est lisible, et elle l'enverra à l'Administration centrale de TCAC.
- b) L'Administration centrale de TCAC facturera l'organisme en se basant sur la réglementation sur les frais en vigueur qui peut être consultée dans la publication technique (TP) 14984.
- c) Dès que l'Administration centrale de TCAC aura reçu le paiement du demandeur, il avisera l'AC que le processus peut se poursuivre et indiquer le numéro d'approbation de TCAC à utiliser durant le processus dans le formulaire de demande 24-0093.
- d) L'Autorité compétente examinera le supplément aux IAM aux fins de conformité avec l'annexe 1.
- e) Si le supplément aux IAM est jugé satisfaisant, l'AC enverra une lettre d'approbation à l'OMA indiquant le numéro d'approbation de TCAC et attestant que le supplément aux IAM est approuvé. La lettre d'approbation précisera que la portée des qualifications et des restrictions ne doivent pas dépasser la portée indiquée dans le certificat de l'organisme relevant de la partie 145 et la portée de l'approbation.
- f) Une fois approuvé, le supplément aux IAM et les privilèges qui lui sont associés resteront en vigueur, jusqu'à ce qu'ils fassent l'objet d'une renonciation, d'une suspension ou d'une annulation par l'AC.
- g) L'AC s'assurera que les activités qui sont menées conformément au supplément aux IAM font partie de sa surveillance de l'organisme.
- h) L'AC transmettra une copie de la lettre d'approbation du supplément à l'AESA et à l'Administration centrale de TCAC.
- i) L'AESA publiera la liste des organismes de maintenance agréés dotés d'un supplément approuvé aux IAM sur son site Web.

II. Processus de continuité des OMA pour les aéronefs

1. Mesures de l'AC

L'AC s'assure que les conditions d'approbation continuent d'être respectées tous les deux ans. Quand les conditions ne sont pas respectées, L'AC prendra les mesures nécessaires et avisera l'Administration centrale de TCAC en mettant le Département de normalisation de l'AESA en copie.

2. Mesures du demandeur

Le demandeur doit soumettre les documents suivants à l'AC :

- a) le formulaire 24-0093 de TCAC dûment rempli indiquant la continuité de l'approbation;
et
- b) une copie à jour de son supplément aux IAM (seulement si la demande de continuité est soumise en même temps qu'un changement).

3. Mesures de l'AESA et de l'AC

- a) L'AC examinera le formulaire 24-0093 de TCAC qui a été soumis afin d'en assurer l'exhaustivité et la lisibilité.
- b) L'AC examinera le supplément aux IAM pour en assurer la conformité avec l'annexe 1 (s'il est soumis).
- c) L'AC enverra une nouvelle lettre d'approbation du supplément indiquant la nouvelle date d'expiration lorsque le supplément est jugé acceptable.
- d) L'AC transmettra une copie du formulaire 24-0093 de l'AESA et une copie de la lettre du supplément aux IAM à l'AESA et à l'Administration centrale de TCAC.
- e) L'AC actualisera la liste des organismes de maintenance agréés sur son site Web.

4. Mesures de TCAC

- a) L'Administration centrale de TCAC facturera l'organisme en fonction de la réglementation en vigueur sur les frais qui peut être consultée dans la publication technique (TP) 14984.
- b) L'Administration centrale de TCAC avisera l'AC, si le demandeur n'a pas acquitté les frais dans les 90 jours suivant la date de facturation.
- c) Si le demandeur ne paie pas les frais de continuité, l'Administration centrale de TCAC demandera à l'AC de révoquer la lettre d'approbation du supplément.
- d) Si TCAC a des raisons de recommander à l'AC de ne pas maintenir l'approbation, il doit en aviser immédiatement la Direction générale des normes de vol de l'AESA, et l'AC prendra les mesures qui s'imposent.

5. Demandes tardives

Le demandeur devrait faire parvenir sa demande dans les **60 jours (le minimum)** précédant la date d'échéance pour assurer la continuité. Si le demandeur ne soumet pas son application pour la continuité dans les délais prescrits, l'approbation ne pourra pas être reconduite, et l'approbation en vigueur deviendra invalide. Une demande d'approbation initiale devra être effectuée par le demandeur dans ce cas.

6. Renonciation à une approbation

Si une compagnie renonce à son approbation, l'AESA supprimera son nom de la liste des compagnies agréées figurant sur son site Web.

III. Processus de modification des OMA pour les aéronefs

1. Mesures du demandeur

Les changements suivants apportés à un organisme requièrent la soumission du formulaire 24-0093 de TCAC et du supplément modifié aux IAM à l'AC :

1. changement d'adresse;
2. changement de gestionnaire responsable;
3. changement du nom ou du numéro d'approbation de l'organisme.

2. Mesures de l'AC

- a) L'AC examinera le formulaire 24-0093 de TCAC pour en assurer l'exhaustivité et la lisibilité.
- b) L'AC examinera le supplément aux IAM pour en assurer la conformité avec l'annexe 1.
- c) L'AC publiera une nouvelle lettre d'approbation de supplément faisant état de la date d'expiration lorsqu'il juge que le supplément aux IAM est acceptable.
- d) L'AC transmettra le formulaire 24-0093 de TCAC et la lettre d'approbation de supplément à l'AESA et à l'Administration centrale de TCAC.

3. Mesures de l'AESA

L'AESA publiera sur son site Web la liste des organismes de maintenance agréés dotés d'un supplément approuvé aux IAM.

Remarque : Les modifications autres que celles énumérées ci-dessus doivent être coordonnées avec l'AC.

IV. Suspension ou révocation

1. Suspension

La suspension de l'approbation relevant de la partie 145 de l'AESA invalidera automatiquement le supplément aux IAM approuvé pour la durée de la suspension. Par conséquent, l'OMA ne pourra pas exercer ses privilèges découlant de l'approbation conformément à l'Accord.

2. Révocation

La révocation de l'approbation relevant de la partie 145 de l'AESA invalidera automatiquement le supplément aux IAM approuvé. Par conséquent, les privilèges octroyés dans l'approbation seront supprimés de façon permanente et ne pourront pas être rétablis.

3. Mesures de TCAC

Si TCAC a des raisons de demander à l'AC de révoquer la lettre d'approbation du supplément, l'AC doit prendre des mesures immédiates et aviser la Direction générale des normes de vol de l'AESA.

4. Communication

Chaque partie avisera immédiatement l'autre partie des activités liées aux mesures portant sur le certificat.

V. Appendices

Appendice 1 : Teneur du supplément approuvé aux IAM

Chaque OMA qui assure la maintenance d'aéronefs immatriculés au Canada doit insérer dans leur exposition sur l'organisation de maintenance un supplément conformément à l'annexe B, appendice B1 de l'Accord. Les exigences qui font partie du supplément aux IAM sont précisées ci-dessous.

Supplément aux IAM pour l'exposé des organismes de maintenance (EOM) relevant de la partie 145

Nom de la compagnie et adresse de l'installation :

Numéro de l'organisme de maintenance agréé par TCAC : _____

Numéro d'approbation en vertu de la partie 145 de l'AESA : _____

La conformité avec le supplément approuvé aux IAM et les formulaires IAM approuvés par l'AESA constitue la base, selon laquelle un OM peut exercer les privilèges de maintenance aux termes de l'Accord.

L'organisme de maintenance agréé (OMA) doit toujours conserver une copie à jour de ce supplément de TCAC en langue anglaise au lieu d'activité principal et la montrer à TCAC sur demande.

La page de couverture du supplément aux IAM doit comprendre l'intention de l'énoncé susmentionné.

Table des matières

Explicite. Aucun exemple fourni.

1. Liste des pages en vigueur

Explicite. Aucun exemple fourni.

2. Procédure de modification

Ce paragraphe doit indiquer le poste de la personne qui, au sein de l'organisme de maintenance, est chargée des mesures de modification. Il faut s'assurer que les modifications apportées au supplément sont transmises à l'autorité compétente (AC) aux fins d'examen et d'approbation avant la mise en œuvre des changements.

3. Introduction

Un énoncé acceptable pour ce paragraphe pourrait être le suivant :

Un organisme de maintenance relevant de la partie 145 de l'AESA peut être agréé conformément aux exigences de l'Accord sur la sécurité de l'aviation civile conclu entre le Canada et l'Union européenne, quand cet organisme respecte les exigences réglementaires particulières en matière de maintenance qui sont énoncées dans le présent supplément aux IAM afin de se conformer à la partie 145 de l'AESA.

Le présent supplément aux IAM a donc pour objet de déterminer les moyens de se conformer à l'Accord lors de la maintenance d'aéronefs immatriculés au Canada.

4. Déclaration d'engagement du gestionnaire responsable

Ce paragraphe définit l'engagement du gestionnaire responsable, selon lequel l'OMA conformera à son manuel et aux conditions spécifiées dans le supplément approuvé aux IAM.

Le gestionnaire responsable est généralement le premier dirigeant, le cadre supérieur responsable ou le président de l'OMA, mais il peut aussi être – dans le cas d'un organisme de plus grande taille – le vice-président (ingénierie), s'il siège au conseil d'administration et détient les pleins pouvoirs financiers.

Un énoncé acceptable pour ce paragraphe pourrait être le suivant :

Le présent supplément définit, conjointement avec l'exposé d'organisme de maintenance agréé par l'AESA, l'organisation et les procédures sur lesquelles se fonde l'approbation en vertu du RAC 573.

Ces procédures, approuvées par la personne soussignée, doivent être respectées, s'il y a lieu, quand la maintenance est effectuée dans le cadre des conditions du supplément aux IAM.

Il est convenu que les procédures de l'organisme ne le dispensent de se conformer aux exigences supplémentaires qui ont été officiellement publiées par TCAC et dont il en a été informé à l'occasion.

Signé par le gestionnaire responsable (signature, nom en lettres moulées et date) au nom de l'OMA.

Remarque : Veuillez noter que le nouveau gestionnaire responsable doit signer la déclaration, si le gestionnaire responsable initial est remplacé.

5. Fondement, portée et limites de l'approbation

Ce paragraphe doit aborder le fondement, la portée et les limites de l'approbation de l'organisme de maintenance concerné.

Le supplément aux IAM approuvé se base sur la conformité à la partie 145 de l'AESA, en plus des exigences réglementaires particulières figurant dans l'Accord et les IAM connexes.

L'approbation de maintenance est limitée à la portée des travaux autorisés en vertu du certificat actuel émis par l'AESA à l'organisme de maintenance agréé conformément à la partie 145 de l'AESA, sauf décision contraire prise au cas par cas par TCAC et l'AESA.

6. Accès des autorités

Ce paragraphe doit indiquer le fait que le personnel de TCAC devrait être autorisé à accéder à l'organisme de maintenance en vue de s'assurer de la conformité avec les procédures et les normes et d'enquêter sur certains problèmes. Ce paragraphe devrait également indiquer que le personnel de l'AESA ou de l'autorités compétentes des États membres de l'Union européenne peut accéder à l'organisme de maintenance pour mener une enquête au nom de TCAC.

7. Bons de travail/contrats

Ce paragraphe doit s'assurer que des bons de travail/contrats sont en place pour définir la maintenance qui sera réalisée en ce qui concerne les aéronefs relevant de la compétence de TCAC et que les deux parties comprennent et acceptent ce contrat. Le bon de travail ou le contrat préciseront les inspections, les réparations, les modifications et les révisions à effectuer, les consignes de navigabilité (CN) à respecter et les composants à remplacer.

Le client canadien est chargé de préciser les CN exigées durant la maintenance au moyen du bon de travail, mais l'OMA devrait toujours rappeler au client que cela est nécessaire.

8. Réparations Majeures et modifications majeures

Ce paragraphe doit définir comment l'OMA va établir que le client a obtenu l'approbation de l'autorité compétente et a fourni les données requises pour soutenir la modification majeure et/ou la réparation majeure, ou est sur le point d'obtenir toutes les approbations nécessaires de l'autorité compétente.

Aux fins de définition des termes « réparations ou modifications majeures », l'article 101.01 du RAC sera utilisé pour les produits canadiens.

Cet organisme de maintenance relevant de la partie 145 s'assurera que les réparations et les modifications majeures sont incorporées seulement lorsque les approbations appropriées sont reçues de TCAC par le client canadien sont acceptables en vertu des PMT de l'AESA TCAC.

9. Certification de composants après maintenance

Ce paragraphe doit inclure les renseignements au sujet de l'admissibilité des composants autorisés aux fins d'utilisation durant la maintenance.

9.1 Composants neufs

Dans le cas des composants neufs, il faut pouvoir remonter jusqu'au fabricant de l'équipement d'origine (FEO) comme cela est spécifié dans le catalogue des pièces détachées des titulaires de certificats de type et ils doivent être dans un état satisfaisant pour l'installation. Les composants neufs devraient être accompagnés d'un document de certification émis par le FEO ou le titulaire d'un certificat de production. Le document de certification devrait clairement mentionner qu'il est émis en vertu de l'agrément de l'AC qui régit les activités du FEO ou du titulaire du certificat de production. Les composants neufs suivants sont admissibles pour le montage sur des aéronefs ou des composants sous la compétence de TCAC :

- a) Les composants neufs provenant de FEO et de titulaires d'un certificat de production de tous les États de l'UE certifiés en vertu de la partie 21 de l'AESA (formulaire 1 de l'AESA) indiquant que la pièce est neuve.
- b) Les composants neufs provenant de FEO et de titulaires d'un certificat de production canadiens accompagnés du bon de sortie autorisée (Form One) de TCAC indiquant que la pièce est neuve.
- c) Les composants neufs provenant d'un fabricant titulaire d'une définition de type reconnue au Canada et certifiés en vertu des lois de l'État où ils ont été fabriqués.
- d) Les composants neufs provenant d'un fabricant relevant des compétences d'un AC autre que le Canada ou un État membre de l'UE, certifiés en vertu d'un accord avec le Canada qui prévoit l'acceptation des certificats de navigabilité pour exportation.
- e) Les pièces standards ne sont pas soumises aux dispositions précédentes, elles doivent néanmoins être accompagnées d'une déclaration de conformité et être dans un état satisfaisant pour l'installation.

- f) Pour les composants neufs ne relevant pas de l'Accord, veuillez consulter la Circulaire d'information CI 571-024 de TCAC.

9.2 Composants usagés

Les pièces usagées doivent être dans un état satisfaisant pour l'installation et être admissibles à l'installation comme prescrit au catalogue des pièces détachées du titulaire d'un certificat de type. Les composants usagés suivants sont admissibles au montage sur des aéronefs ou des composants relevant des compétences de TCAC :

- a) Les composants usagés provenant d'un OMA canadien doivent être accompagnés d'un bon de sortie autorisée (Form One) de TCAC émis comme certification après maintenance.
- b) Les composants usagés provenant d'un organisme de maintenance agréé en vertu de la partie 145 de l'AESA doivent être accompagnés d'un formulaire 1 de l'AESA émis comme certification après maintenance.
- c) Les composants usagés ayant obtenu une triple certification avant (2024-07-11)(c.-à-d. la certification de conformité aux exigences de la FAA, de l'AESA et de TCAC) sur un formulaire 1 de l'AESA en tant que certification après maintenance sont acceptables.
- d) Pour les composants usagés ne relevant pas de l'Accord, veuillez consulter la Circulaire d'information CI 571-024 de TCAC.

10. Certification d'aéronefs après maintenance

Ce paragraphe doit expliquer comment la certification après maintenance d'un aéronef sera menée conformément aux exigences de la partie 145 de l'AESA et des autres exigences précisées à l'appendice B1 de l'Accord et détaillées dans les instructions pour l'annexe de maintenance (AIM).

La certification après maintenance d'un aéronef doit être effectuée conformément à la partie 145 de l'AESA, sauf que les paragraphes 7, 8 et 9 de ce supplément de TCAC doivent être aussi pris en compte et préciser les travaux de maintenance de l'aéronef, en plus des réparations, des modifications, des consignes de navigabilité, des pièces de remplacement ainsi que l'identification des données approuvées utilisées. À la fin de la maintenance, l'énoncé de certification après maintenance suivant doit être porté au dossier de maintenance de l'aéronef.

Certification après maintenance conformément à la partie 145.A.50 de l'AESA/au RAC 571.10 :

« Certifie que, sauf indication contraire, les travaux de maintenance décrits ont été effectués conformément aux exigences de navigabilité applicables et au supplément aux IAM approuvé et que, suite à ces travaux, l'aéronef est prêt pour une certification après maintenance, » ou s'il s'agit d'exploitants canadiens détenant des déclarations imprimées au préalable affichant.

Le sous-paragraphe « sauf indication contraire » vise à être utilisée pour deux types de dérogations, comme suit :

- (a) Au cas où tous les travaux de maintenance n'ont pas été effectués comme cela a été convenu par le client. Les travaux de maintenance qui n'ont pas été effectués doivent être indiqués dans le document de certification après maintenance.
- (b) Au cas où les travaux de maintenance concernés n'ont été approuvés que par TCAC et pas par l'AESA. Exemple : une CN de TCAC non approuvée par l'AESA.

Le numéro d'approbation par TCAC de l'organisme de maintenance sera inscrit dans le dossier technique, chaque fois qu'une certification après maintenance sera effectuée pour un aéronef.

11. Signalement de conditions de non-navigabilité

Ce paragraphe devrait traiter des procédures pour signaler des défaillances, des pannes ou des défauts qui ont compromis ou risquent de compromettre la sécurité de l'aéronef ou du produit aéronautique.

Quand un aéronef immatriculé au Canada ou des produits aéronautiques relevant de la compétence de TCAC ont défailli, mal fonctionné ou sont devenus défectueux au point de compromettre ou de risquer de compromettre la sécurité de l'aéronef, il doit être signalé au client canadien dans les trois jours suivant leur

découverte. Le client canadien devrait aviser Transports Canada, comme l'exigent le RAC et le système de rapports de difficultés en service (RDS). Transports Canada – Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité (SWIMN)/[Transports Canada - Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité \(SWIMN\)](#).

12. Installations de maintenance en escale

Ce paragraphe doit expliquer comment chaque installation de maintenance en escale, relevant de la partie 145 de l'AESA assujettie aux modalités du présent Accord, sera répertoriée en fonction de son emplacement et de sa capacité de maintenance à chaque emplacement.

Les installations de maintenance en escale sont acceptées aux emplacements désignés dans l'approbation et le manuel pertinents et sont assujetties à la surveillance de l'autorité compétente. Les installations de maintenance en escale situées au Canada et les installations de maintenance en escale en dehors du Canada ou de l'UE dans les pays où des accords ou arrangements existants sont en vigueur avec l'autorité compétente ne sont pas acceptées aux termes de l'Accord, c'est-à-dire que les privilèges conférés en vertu de l'Accord ne peuvent pas y être exercés, ou dans les pays où des accords ou arrangements existants sont en vigueur avec l'autorité compétente, sauf décision contraire prise au cas par cas par TCAC et l'AESA.

Ces stations de maintenance en escale seront soumises à la surveillance de l'autorité compétente.

13. Système de gestion de la sécurité (SGS)

Tout OMA en vertu du RAC 573 est tenu d'avoir un système de gestion de la sécurité s'il effectue et certifie la maintenance réalisée sur des aéronefs exploités en vertu de la sous-partie 5 de la partie VII (RAC 705) du RAC.

Si l'OMA effectue et certifie la maintenance effectuée sur des aéronefs énumérés ci-dessus, il devra établir ou préciser les procédures SGS qui respectent les dispositions de la partie 145 de l'AESA telle que modifiée dans cette section de son supplément.

Annexe 2 : Formulaire de demande (Formulaire 24-0093 de TCAC)



DEMANDE INITIALE / DE CONTINUITÉ D'APPROBATION DE MAINTENANCE D'UN ORGANISME DE MAINTENANCE EUROPÉEN CONFORMÉMENT À L'ACCORD BILATÉRAL SUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE CONCLU ENTRE LE CANADA ET L'UNION EUROPÉENNE

SECTION 1 – POUR LE DEMANDEUR	
Nom de l'organisme de maintenance (OM) agréé en vertu de la partie 145 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA)	Numéro du certificat en vertu de la partie 145 de l'AESA
Dénomination commerciale (le cas échéant)	
Adresse de l'OM	
Adresse postale (si différente de l'adresse indiquée au ci-dessus)	
Numéro de téléphone	Courriel (aux fins de facturation)
Veuillez sélectionner le type de demande et remplir la Section 2 ci-dessous <input type="radio"/> Demande Initiale <input type="radio"/> Continuation <input type="radio"/> Modification <div style="margin-left: 150px;"> <input type="checkbox"/> Changement d'adresse <input type="checkbox"/> Changement de gestionnaire responsable <input type="checkbox"/> Changement de nom de l'organisation et/ou du numéro d'approbation (Applicable pour continuité et/ou modification), numéro d'Organismes de l'OMA de TCAC assujetti au RAC 573 de TCAC : _____ </div>	
SECTION 2 – DEMANDE	
Je souhaite demander au nom de l'OM ci-dessus une approbation pour effectuer de la maintenance sur des aéronefs immatriculés au Canada conformément à l'Accord bilatéral sur la sécurité de l'aviation civile qui a été conclu entre le Canada et l'Union européenne. Je comprends qu'une approbation qui a été accordée pour effectuer la maintenance émise en vertu des dispositions de l'Accord bilatéral conclu sur la sécurité de l'aviation civile qui a été conclu entre le Canada et l'Union européenne s'accompagne de redevances, lesquelles sont décrites dans la publications de Transports Canada (TP) 14984 , et que le fait de ne pas les payer peut entraîner l'invalidité d'une demande initiale ou la révocation d'une approbation de maintenance existante. Note : Vous devrez peut-être payer des frais supplémentaires à votre autorité compétente (AC) pour le traitement de la présente demande. Je comprends en outre qu'aucune enquête technique liée à une demande initiale d'approbation de maintenance ne sera effectuée avant le paiement de la redevance applicable. Pour le gestionnaire responsable de l'OM <hr/> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> Nom (en lettres moulées) Courriel </div> <hr/> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> Date (aaaa-mm-jj) Signature </div>	
Remarque : Ce formulaire de demande doit être adressé à l'évaluateur de l'AC pour l'OM, en plus des documents appuyant la demande, et en particulier, le supplément de l'AESA au manuel d'exposition des organisations de maintenance.	
MESURE POUR L'AC DE L'ÉTAT MEMBRE Veuillez transmettre cette demande accompagnée de la lettre d'approbation du supplément à : Transports Canada, Aviation civile Navigabilité opérationnelle (AARTM) Courriel : FA5ATCCAOpAir-AESATCACNavOp@tc.gc.ca	

Annexe 2 : Formulaire de demande (Formulaire 24-0093 de TCAC)

SECTION 3 – À L'USAGE DE TCAC	
DEMANDE INITIAL	
Par la présente, TCAC confirme que le demandeur s'est acquitté des frais concernant la demande décrite ci-dessus et, par conséquent, TCAC autorise l'octroi par l'AC du	
numéro d'approbation de TCAC en vertu du RAC 573 _____	
pour effectuer la maintenance sur des aéronefs immatriculés au Canada une fois qu'il a été satisfait de la conformité de l'OM aux exigences réglementaires applicables.	

Nom (en lettres moulées)	
_____	_____
Date (aaaa-mm-jj)	Signature
Veuillez transmettre cet accusé de réception à l'AC de l'État membre de l'UE concerné	
SECTION 4 – À REMPLIR PAR TCAC EN CAS DE NON-CONFORMITÉ	
Par la présente, TCAC informe l'AC que le demandeur n'a pas su montrer qu'il respectait les exigences de frais et de redevances, et que sa demande/sa continuité d'approbation de TCAC est par conséquent invalide.	
Note : Cette information doit être transmise à l'AC à l'adresse susmentionnée.	

Nom (en lettres moulées)	
_____	_____
Date (aaaa-mm-jj)	Signature
Frais et redevances :	
1. Pour des renseignements relatifs aux frais et redevance, veuillez consulter le règlement de TCAC les frais et redevances se trouvant sur le site Internet de TCAC, à l'adresse www.tc.canada.ca	
2. À la réception du formulaire 24-0093 de demande d'approbation Initial, TCAC adressera au demandeur une facture contenant les détails relatifs au méthodes de paiement.	
3. À la réception du formulaire 24-0093 de demande d'approbation Initial, pour le maintien d'une approbation (tous les deux (2) ans), TCAC adressera au demandeur une facture contenant les détails relatifs au méthodes de paiement.	