



# Circulaire d'information

**Sujet :** Instructions pour l'annexe sur la maintenance - Accord sur la sécurité de l'aviation civile entre le Canada et l'Union européenne

Bureau de délivrance :	Aviation civile, Direction des Normes	Numéro de document :	CI 573-010
Numéro de classification du dossier :	Z 5000-34	Numéro d'édition :	01
Numéro du SGDDI :	20493966-V5	Date d'entrée en vigueur :	2024-11-15

## Table des matières

<b>1.0</b>	<b>Introduction</b> .....	2
1.1	But .....	2
1.2	Applicabilité .....	2
1.3	Description des modifications .....	2
<b>2.0</b>	<b>Références et exigences</b> .....	2
2.1	Documents de référence .....	2
2.2	Documents annulés .....	3
2.3	Définitions et abréviations .....	3
<b>3.0</b>	<b>Contexte</b> .....	5
3.1	Renseignements généraux .....	5
<b>4.0</b>	<b>OMA pour les composants</b> .....	6
<b>5.0</b>	<b>Exploitants aériens canadiens utilisant des OMA qualifiés pour les aéronefs de l'UE</b> .....	7
<b>6.0</b>	<b>OMA entretenant des aéronefs immatriculés dans l'UE en vertu de l'article 573 du RAC</b> .....	7
6.1	Processus d'approbation initial .....	7
6.2	Processus de maintien .....	8
6.3	Procédure de modification .....	8
6.4	Mesures à prendre par les OMA qui demandent l'approbation de maintenances en escales à l'étranger .....	9
6.5	Renonciation à l'approbation.....	9
6.6	Suspension ou révocation.....	9
6.7	Demandes tardives .....	9
6.8	Traitement des frais .....	9
<b>7.0</b>	<b>Gestion de l'information</b> .....	10
<b>8.0</b>	<b>Historique du document</b> .....	10
<b>9.0</b>	<b>Pour nous joindre</b> .....	10

## 1.0 Introduction

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

### 1.1 But

- (1) La présente CI a pour objectif de fournir des conseils à l'industrie concernant les instructions pour l'annexe sur la maintenance (IAM) entre Aviation civile de Transports Canada (TCAC) et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).

### 1.2 Applicabilité

- (1) La présente CI est applicable aux organismes de maintenance agréés (OMA) situés au Canada qui effectuent des travaux de maintenance sur des produits aéronautiques soumis au contrôle réglementaire de l'Union européenne.
- (2) La présente CI s'applique à tous les propriétaires d'aéronefs canadiens et aux exploitants aériens canadiens qui demandent les services des OMA certifiées par l'AESA pour effectuer la maintenance de produits aéronautiques sous le contrôle réglementaire de TCAC.
- (3) La présente CI s'applique au personnel de TCAC.

### 1.3 Description des modifications

- (1) Sans objet.

## 2.0 Références et exigences

### 2.1 Documents de référence

- (1) Les documents de référence suivants sont destinés à être utilisés conjointement avec le présent document :
  - (a) [Loi sur l'aéronautique](#) (L.R.C. [1985], ch. A-2)
  - (b) [Partie V, sous-partie 71 du Règlement de l'aviation canadien \(RAC\)](#) – Exigences relatives à la maintenance des aéronefs
  - (c) [Partie V, sous-partie 73 du RAC](#) – Organisations de maintenance agréées
  - (d) [Norme 571 du RAC](#) – Maintenance
  - (e) [Norme 573 du RAC](#) – Organisations de maintenance agréées
  - (f) [Norme 573, Section II — Système de gestion de la sécurité](#)
  - (g) [Circulaire d'information \(CI\) N° 571-024](#) – Documentation requise pour installer des pièces sur les aéronefs immatriculés au Canada
  - (h) [Formulaire 17 de l'AESA](#) – 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
  - (i) L'accord sur la sécurité de l'aviation civile entre le Canada et l'Union européenne

- (j) Les [instructions pour l'annexe sur la maintenance](#) autorisées par l'annexe B de l'accord bilatéral sur la sécurité aérienne

## 2.2 Documents annulés

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

## 2.3 Définitions et abréviations

- (1) Les **définitions** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
- (a) **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.
- (b) **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.
- (c) **OMA pour les aéronefs** : Un OMA dont la portée des qualifications permet l'exécution et libération des travaux sur les aéronefs.
- (d) **Demandeur** : L'organisation qui demande une approbation initiale ou continue dans le cadre de l'accord.
- (e) **Organisme de maintenance agréé** : 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.
- (f) **Bon de sortie autorisé** : Un document, tel que le formulaire un de TCAC ou le formulaire 1 de l'AESA, dont l'objet consiste à décrire un produit aéronautique qui a été fabriqué ou maintenu, les exigences qu'il respecte ou en vertu desquelles il a été maintenu, et l'organisme responsable de sa fabrication ou de sa maintenance.
- (g) **Accord bilatéral** : Accord de travail entre la Direction de l'Aviation civile d'Aviation civile de Transports Canada et l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour la promotion de la sécurité aéronautique.
- (h) **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.
- (i) **Autorité compétente** : Agence ou entité d'État désignée comme autorité compétente par une partie aux fins du présent Accord.
- Remarque:** TCAC, AESA et les autorités nationales de l'aviation des États membres de l'UE sont des autorités compétentes.
- (j) **Composant** : Un « composant » désigne tout moteur ou appareil, toute hélice ou pièce d'un aéronef.
- (k) **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.

- (l) **Approbation de l'AESA** : Reconnaissance accordée par l'AESA à un OMA canadien.
  - (m) **Supplément de l'AESA** : Supplément au manuel de politique de maintenance (MPM) approuvé d'un OMA, exigé par l'annexe B, appendice B1 de l'accord.
  - (n) **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.
  - (o) **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.
  - (p) **Instructions pour l'annexe sur la maintenance** : Document élaboré conjointement par TCAC et l'AESA, autorisé par le Comité sectoriel conjoint sur la maintenance, fournissant des orientations fonctionnelles comme l'autorise l'annexe B de l'accord sur la sécurité de l'aviation civile entre le Canada et l'Union européenne.
  - (q) **Navigabilité opérationnelle** : Division de la navigabilité opérationnelle de la Direction des normes.
  - (r) **Système de gestion de la sécurité** : Une approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, les responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires.
  - (s) **Approbation de TCAC** : Reconnaissance donnée par TCAC à un OMA de l'AESA basé en Europe.
  - (t) **Supplément de TCAC** : Supplément à l'exposition approuvée d'un organisme de maintenance, conformément à l'annexe B, appendice B1 de l'accord.
  - (u) **L'accord** : L'accord sur la sécurité de l'aviation civile entre le Canada et l'Union européenne.
- (2) Les **abréviations** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
- (a) **CI** : Circulaire d'information
  - (b) **GR** : Gestionnaire responsable
  - (c) **OMA** : Organisme de maintenance agréé
  - (d) **BSA** : Bon de sortie autorisé
  - (e) **AC** : Autorité compétente
  - (f) **RAC** : *Règlement de l'aviation canadien*
  - (g) **AESA** : Agence européenne de la sécurité aérienne
  - (h) **UE** : Union européenne
  - (i) **IAM** : Instructions pour l'annexe sur la maintenance
  - (j) **MPM** : Manuel de politiques de maintenance
  - (k) **AAC** : Autorité de l'aviation civile

- (l) **NAV OP** : Navigabilité opérationnelle
- (m) **IPM** : Inspecteur principal de la maintenance
- (n) **SGS** : Système de gestion de la sécurité
- (o) **TCAC** : Transports Canada, Aviation civile

### 3.0 Contexte

- (1) Depuis le 2011-07-26, les OMA basés au Canada et en Europe sont agréés pour effectuer la maintenance de produits aéronautiques civils sous le contrôle de l'autre autorité, conformément à l'accord sur la sécurité de l'aviation civile.

### 3.1 Renseignements généraux

- (1) Les procédures de mise en œuvre des dispositions de l'accord sont définies dans les IAM. Les IAM ont pour objectif de préciser les conditions dans lesquelles TCAC et l'AESA peuvent accepter des inspections et des évaluations des installations et du personnel de maintenance de l'autre partie.
- (2) Les exploitants aériens canadiens et les OMA doivent se familiariser avec l'accord et l'Entente technique de maintenance avant de contracter la maintenance à un aéronef de l'AESA classé comme OMA pour les aéronefs.
- (3) Les personnes qui entretiennent des aéronefs et/ou des produits aéronautiques immatriculés à l'Union européenne doivent également connaître l'accord et les IAM.
- (4) Les OMA qui assurent la maintenance d'aéronefs (immatriculés dans un État membre de l'UE) devront toujours être titulaires d'une approbation de l'AESA et d'un supplément approuvé par l'AESA. Cela inclut les OMA dont la portée de l'approbation nécessite une certification après maintenance en fonction du type de travail effectué sur l'aéronef (par exemple, avionique, structures).
  - (a) Les nouveaux demandeurs doivent désormais se conformer au IAM Rév. 3, y compris toutes les exigences de supplément.
  - (b) Les OMA pour les aéronefs dont l'approbation actuelle a une date d'expiration avant la fin de l'année se verront accorder une prolongation jusqu'au 2024-12-31 pour disposer d'un supplément AESA approuvé répondant aux exigences des IAM Rév. 3.
  - (c) Tous les autres OMA selon le RAC 573 existants avec une approbation de l'AESA qui effectuent et certifient des opérations de maintenance sur des aéronefs immatriculés dans l'UE ont jusqu'au 2025-01-31 pour soumettre un supplément de l'AESA qui répond aux exigences des IAM Rév. 3.
- (5) Les OMA qui ont l'intention de n'entretenir que des composants, y compris des moteurs ou des hélices complets, n'auront pas besoin d'une approbation de l'AESA ou d'un supplément de l'AESA. Les organisations sont priées de renoncer à leur approbation avant le 2024-11-15, car l'approbation et le numéro d'approbation ne sont plus valides après cette date.
- (6) Les OMA canadiennes peuvent rencontrer des circonstances qui exigent une preuve d'acceptation conformément aux IAM de TCAC/AESA. Le libellé suivant peut être utilisé à la case 12 d'un formulaire un de TCAC conformément à l'appendice J de l'article 571 de la Norme :

« Accepté conformément à la section B des IAM entre TCAC et l'AESA. »
- (7) En ce qui concerne les modifications majeures et les réparations majeures apportées aux composants du client de l'UE, les OMA pour les composants doivent s'assurer que le client de l'UE

- a obtenu l'approbation de l'autorité compétente responsable et doivent s'assurer que le client de l'UE a fourni les données requises pour prendre en charge la modification majeure et/ou réparation majeure, conformément aux dispositions applicables des PMT de l'AESA-TCAC.
- (8) Un formulaire 1 de l'AESA est pleinement reconnu au Canada sans déclaration supplémentaire ni approbation de TCAC et un formulaire un de TCAC est pleinement reconnu dans l'UE sans déclaration supplémentaire ni approbation de l'AESA.
- (9) Un formulaire 1 de l'AESA avec un numéro d'approbation de TCAC dans la case 12 ou un formulaire 1 de l'AESA avec une triple version, c'est-à-dire FAA-AESA-TCAC délivré par un OMA Partie 145 de l'AESA, reste valable indéfiniment.
- (10) Un formulaire 1 de l'AESA avec une seule autorisation est acceptable, quelle que soit la date à laquelle le formulaire 1 a été initialement émis.
- (11) Un rapport de difficulté en service (RDS) concernant un défaut grave constaté sur un avion ou des composants d'avion immatriculés dans l'UE doit être signalé à l'AESA à l'aide de son système de rapport en ligne <https://aviationreporting.eu/>. Il n'est plus nécessaire de soumettre un double du RDS à TCAC.
- (12) Toutes les installations de maintenance en escale exploitées par l'OMA doivent être décrites dans le MPM et référencées ou incluses dans le supplément de l'AESA. La procédure doit couvrir l'étendue des travaux disponibles dans chaque station de maintenance en escale destinée à l'entretien des aéronefs immatriculés dans l'UE.
- (13) Les installations de maintenance en escale situées en dehors des limites territoriales du Canada doivent être définies dans le supplément de l'AESA comme ci-dessus et un avis doit être donné à l'inspecteur principal de la l'article573, Section II – Système de gestion de la sécurité. Les OMA qui effectuent et certifient l'entretien des aéronefs immatriculés dans l'UE sont tenus d'établir ou de déterminer des procédures du SGS qui satisfont aux dispositions de la Partie V, sous-partie 73, division II, du RAC - Système de gestion de la sécurité.
- (a) Si l'OMA;
- (i) Dispose d'un programme de SGS en place, le supplément de l'AESA devra être modifié pour inclure le programme ou inclure un document incorporé par référence (DIR). S'il est inclus en tant que DIR, une déclaration indiquant cela et la procédure de conservation du document doit être traitée dans le supplément de l'AESA.
- (ii) N'a pas de programme de SGS en place, il est censé développer un programme conformément aux dispositions ci-dessus. Le Supplément AESA devra inclure le programme, ou un document incorporé par référence (DIR). S'il est inclus en tant que DIR, une déclaration indiquant cela et la procédure de conservation du document doit être traitée dans le supplément de l'AESA.
- (b) Une fois le supplément approuvé par votre IPM, le programme de SGS sera validé lors de la prochaine inspection de surveillance programmée de l'organisation.

**Remarque :** Le respect des exigences de l'article 573, Section II - Exigences relatives aux SGS des IAM, ne rend pas un OMA conforme au SGS conformément à la sous-partie 107 du RAC.

#### 4.0 OMA pour les composants

- (1) Les OMA pour les composants sont acceptés réciproquement par TCAC et l'AESA afin de permettre l'acceptation de la certification de maintenance de l'autre partie et ne nécessitent pas de supplément de l'AESA.

- (2) Un formulaire un de TCAC et un formulaire 1 de l'AESA sont acceptés réciproquement.
- (3) Un formulaire un de TCAC et un formulaire 1 de l'AESA avec une seule autorisation sont acceptables, quelle que soit la date d'émission initiale des formulaires.
- (4) Les BSA délivrés par ces organismes sont acceptables conformément aux IAM et sont expliqués plus en détail dans la CI 571-024, Documentation requise pour installer des pièces sur les aéronefs immatriculés au Canada.

## 5.0 Exploitants aériens canadiens utilisant des OMA pour les aéronefs de l'UE

- (1) Un exploitant aérien canadien devra s'assurer qu'un OMA basé dans l'UE qualifié pour les aéronefs possède les qualifications et les limitations appropriées nécessaires pour l'entretien requis. Ceci peut être établi par l'intermédiaire de la liste des OMA sur le site web de l'AESA : [Organismes de maintenance agréés par TCAC situés dans l'UE](#).
- (2) Les OMA qualifiés pour les aéronefs basés dans l'UE qui effectuent des travaux sur des aéronefs immatriculés au Canada ont besoin d'un supplément de TCAC à leur exposition sur l'organisme de maintenance qui est approuvé par l'autorité compétente (AC). Le respect du supplément de TCAC constitue la base sur laquelle l'organisme de maintenance agréé peut exercer des privilèges de maintenance sur les aéronefs immatriculés au Canada.
- (3) Les organismes de maintenance agréés approuvés sont énumérés par l'AESA sur le site Web mentionné ci-dessus.

## 6.0 OMA entretenant des aéronefs immatriculés dans l'UE en vertu de l'article 573 du RAC

- (1) La présente section fournit des informations supplémentaires sur la manière dont un OMA qualifié pour les aéronefs mettra en œuvre les IAM. La conformité au MPM approuvé de l'OMA et au supplément de l'AESA constitue la base sur laquelle un OMA peut exercer les privilèges de maintenance conformément aux IAM.

### 6.1 Processus d'approbation initial

- (1) L'OMA est tenu de :
  - (a) Remplir le formulaire 17 de l'AESA (IAM, section B, annexe 2) en indiquant **initial**;
  - (b) Créer une ébauche de supplément de l'AESA qui décrit en détail les procédures de travail réelles de l'OMA pour se conformer aux IAM. L'OMA peut se référer aux IAM, section B, annexe 1 – « Contenu du supplément aux IAM approuvé » à titre d'orientation.

**Note :** La simple présentation d'une copie de la section B, annexe 1, ne répond pas à l'objectif de l'article 6.1, paragraphe 1, point b).

- (2) Lorsque le formulaire 17 de l'AESA et l'ébauche de supplément de l'AESA sont complets, ils doivent être envoyés à l'IPM de l'OMA à son [bureau régional de TCAC](#) **90 jours** avant la date à laquelle l'approbation initial est requis.

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

- (3) L'AESA fournira à l'OMA une facture et des instructions de paiement.
- (4) Une fois le paiement de la facture confirmé, l'IPM fournira à l'OMA un numéro d'approbation de l'AESA qui devra être inséré dans l'ébauche de supplément de l'AESA et soumis à nouveau à l'IPM.
- (5) L'IPM examinera le supplément de l'AESA et informera l'OMA de toute modification nécessaire.

- (6) Une fois les conditions de délivrance remplies, l'OMA reçoit une lettre d'approbation du supplément indiquant le numéro d'approbation de l'AESA, la date d'expiration et l'attestation que le supplément est approuvé.

## 6.2 Processus de continuité

- (1) Les approbations de supplément de l'AESA sont valables pendant 24 mois si les conditions d'approbation continuent d'être remplies. Les organismes sont tenus d'adresser une demande à **60 jours** (au minimum) avant l'expiration de leur approbation de l'AESA, conformément aux IAM, s'ils ont l'intention d'entretenir des aéronefs immatriculés dans l'UE.
- (2) L'OMA est tenu de :
- (a) Remplir le formulaire 17 de l'AESA (IAM, section B, annexe 2) en indiquant **continuation**;
  - (b) Examiner le supplément actuel de l'AESA pour s'assurer que les procédures de travail continuent à s'aligner sur les IAM, section B, appendice 1 – « Contenu du supplément aux IAM approuvé » en apportant les modifications nécessaires;
  - (c) Transmettre le formulaire 17 de l'AESA et l'ébauche de supplément de l'AESA proposé (si nécessaire) à l'IPM de l'OMA à son [bureau régional de TCAC](#) **60 jours** (au minimum) avant l'expiration de l'approbation de l'AESA.

**Note :** Si aucune modification du supplément de l'AESA n'est requise, il n'est pas nécessaire de transmettre le supplément à l'IPM aux fins d'examen et d'approbation.

- (3) Au besoin, l'IPM examinera le supplément de l'AESA et informera l'OMA de toute modification nécessaire.
- (4) Une fois les conditions de délivrance remplies, l'OMA reçoit une lettre d'approbation du supplément indiquant la dernière révision du supplément figurant dans le dossier et la nouvelle date d'expiration.

## 6.3 Processus de modification

- (1) L'OMA est tenu de :
- (a) Remplir le formulaire 17 de l'AESA (IAM, section B, appendice 2) en indiquant **changement** et l'objet de la modification :
    - (i) Changement d'adresse
    - (ii) Changement de responsable
    - (iii) Changement du nom de l'organisation ou du numéro d'approbation
  - (b) Examiner le supplément actuel de l'AESA pour s'assurer que les procédures de travail continuent à s'aligner sur les IAM, section B, annexe 1 – « Contenu du supplément aux IAM approuvé » en apportant les modifications nécessaires;
  - (c) Transmettre le formulaire 17 de l'AESA et l'ébauche de supplément de l'AESA proposé à l'IPM de l'OMA à son [bureau régional de TCAC](#).

**Note :** Il n'est pas nécessaire de soumettre un formulaire 17 de l'AESA pour les modifications mineures. Les modifications mineures autres que celles énumérées ci-dessus doivent être coordonnées avec l'IPM de l'OMA.

- (2) L'IPM examinera le supplément de l'AESA et informera l'OMA de toute modification nécessaire.
- (3) Une fois les conditions de délivrance remplies, l'OMA reçoit une lettre d'approbation complémentaire indiquant le numéro d'approbation de l'AESA et la dernière date d'expiration.



#### **6.4 Mesures à prendre par les OMA qui demandent l'approbation de maintenances en escales à l'étranger**

- (1) L'OMA est tenu de soumettre à l'IPM :
  - (a) la documentation du client de l'UE justifiant le travail à effectuer à l'étranger;
  - (b) la preuve que les activités de maintenance en escale proposées ne sont pas assurées par un autre OMA agréé par l'UE sur ces emplacements;
  - (c) une ébauche de supplément de l'AESA avec les installations et leur portée clairement indiqués dans un paragraphe spécifique comme étant des installations non canadiens, qui sera soumis aux fins d'approbation à l'AESA et coordonné par TCAC. Ce dernier inclura ces maintenances en escale dans son programme de surveillance habituel.
- (2) L'IPM examinera la documentation et informera l'OMA de toute modification nécessaire.
- (3) Si jugé satisfaisant, l'IPM se coordonne avec la navigabilité opérationnelle, qui se coordonne avec l'AESA, en indiquant les installations des maintenances en escale pour assurer l'acceptation formelle. En soumettant cette demande, l'OMA comprend que TCAC effectuera une surveillance normale de ces lieux sur une période maximale de deux (2) ans.
- (4) Si l'AESA est d'accord, elle officialisera l'extension de l'accord aux installations non canadiens dans le cadre de l'accord bilatéral au moyen d'une lettre officielle adressée à TCAC.
- (5) La navigabilité opérationnelle fournira la lettre officielle à l'IPM, et l'OMA recevra une lettre d'approbation complémentaire indiquant le numéro d'approbation de l'AESA et la dernière date d'expiration.

#### **6.5 Renonciation à l'approbation**

- (1) Les OMA doivent notifier par courriel à leur IPM leur intention d'annuler ou de renoncer à leur approbation de supplément de l'AESA.

#### **6.6 Suspension ou révocation**

- (1) La suspension ou le retrait d'une approbation entraîne automatiquement l'annulation de l'approbation de supplément l'AESA et de ses privilèges.

#### **6.7 Demandes tardives**

- (1) Les OMA sont censés présenter une demande **60 jours** (au minimum) avant la date d'expiration. Si la notification du maintien n'est pas reçue dans le délai indiqué ci-dessus, l'approbation ne sera pas maintenue, sera invalidé et une première demande devra être présentée par le demandeur.

**Note :** Il incombe à l'OMA de connaître la date d'expiration de son approbation.

#### **6.8 Traitement des frais**

- (1) TCAC transmettra une copie du formulaire 17 de l'AESA à l'AESA pour qu'elle puisse facturer directement l'organisation. Pour le maintien de l'approbation du supplément de l'AESA, l'AESA facturera les frais au demandeur annuellement.
- (2) Si l'AESA notifie à TCAC que le paiement des frais n'a pas été effectué (dans un délai de 90 jours à compter de la date de facturation), TCAC informera l'IPM de l'OMA qu'il doit révoquer la lettre d'approbation du supplément.

## **7.0 Gestion de l'information**

(1) Sans objet.

## **8.0 Historique du document**

(1) Sans objet.

## **9.0 Pour nous joindre**

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

Jeffrey Phipps  
Chef de la navigabilité opérationnelle (AARTM)  
Courriel : [jeff.phipps@tc.gc.ca](mailto:jeff.phipps@tc.gc.ca)

Pour toute question concernant les procédures de la présente IC, veuillez contacter :  
Organisations approuvées, navigabilité opérationnelle, Direction des normes (AARTM)  
Courriel : [EASATCCAOpAir-AESATCACNavOps@tc.gc.ca](mailto:EASATCCAOpAir-AESATCACNavOps@tc.gc.ca)

Nous vous invitons à nous faire part de toute proposition de modification au présent document.  
Veuillez soumettre vos commentaires à :  
Service de documentation, Direction des normes  
Courriel : [AARTDocServices-ServicesdocAART@tc.gc.ca](mailto:AARTDocServices-ServicesdocAART@tc.gc.ca)

### ***Document original signé par***

Linda Melnyk  
Directrice, Direction des normes  
Aviation civile