

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 :

Robert Sincennes
Directeur, Normes
Direction des normes
Transports Canada, Aviation civile
Date : ___/___/___

Jesper Rasmussen
Directeur Associé, Normes de vol
Agence européenne de la sécurité aérienne
Date : ___/___/___

Historique des révisions

Instructions pour l'annexe sur la maintenance

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

N° de 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	<u>20.10.2018</u>	Simplifier l'interaction de l'autorité compétente et séparer les procédures organisationnelles pour les composants et les aéronefs	<u>06.11.2018</u>

Table des matières

Introduction	6
Section A :	7
Interaction de l'autorité compétente	7
I. Généralités	8
1. Objectif	8
2. Communications	8
3. Consultations et interprétations techniques et résolution de divergences	8
4. Comité mixte sectoriel en matière de maintenance (CMSM)	9
5. Révisions	10
II. Coopération dans les activités d'assurance de la qualité et de normalisation	11
Généralités.....	11
1. Surveillance et normalisation	11
2. Système d'inspections par échantillonnage (SIE) de l'Union européenne et du Canada	12
III. Assistance technique	16
Généralités.....	16
IV Définitions	17
V Exigences réglementaires particulières	22
VI. Annexes	23
Annexe 1 : Personnes-ressources de l'AESA et de TCAC	23
Annexe 2 : Personnes-ressources techniques des autorités de l'aviation.....	24
Annexe 3 : Rapport de visite du bureau (Formulaire 10 du SIE, Union européenne/Canada)	25
Annexe 4 : Rapport de visite de l'organisme (formulaire 8 du SIE, Union européenne/Canada)	29
Annexe 5: Modèle de lettre d'approbation de supplément TCAC.....	32
Annexe 6: Modèle de lettre d'approbation de supplément AESA.....	33
Section B:	34
Processus d'approbation des organismes de maintenance agréés en vertu du RAC 573	34
Introduction	35
Sous-section B1	35
I. Processus d'approbation initiale concernant les OMA qualifiés pour les aéronefs	35
1. Mesures de TCAC.....	35
2. Mesures du demandeur	35
3. Mesures de TCAC/de l'AESA	35
II. Processus de continuité des OMA qualifiés pour les aéronefs	36
1. Mesure de TCAC	36
2. Mesures du demandeur	36
3. Mesures de TCAC.....	36
4. Mesures de l'AESA	37
5. Demandes tardives	37
Le demandeur doit faire parvenir sa demande dans les 60 jours précédant la date d'échéance pour effectuer une continuité. Si le demandeur ne soumet pas sa demande dans les délais prescrits, l'approbation ne pourra pas être continue, 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	37

III. Processus de modification des OMA qualifiés pour les aéronefs	37
1. Mesures du demandeur	37
2. Mesures de TCAC.....	37
IV. Suspension ou révocation	38
1. Suspension	38
2. Révocation	38
3. Mesures de l'AESA	38
4. Communication	38
Sous-section B2	38
I. Processus d'approbation initiale des OMA qualifiés pour les composants	38
1. Mesures de TCAC.....	38
2. Mesures du candidat	38
3. Mesures de TCAC et de l'AESA.....	39
4. Renonciation à une approbation	39
II. Continuité de l'approbation des OMA qualifiés pour les composants	40
III. Processus de modification des OMA qualifiés pour les composants	40
1. Mesures du demandeur	40
2. Mesures de TCAC.....	40
IV. Suspension ou révocation	41
1. Suspension	41
2. Révocation	41
3. Mesures de l'AESA	41
4. Communication	41
V. Annexes	42
Annexe 1 : Contenu du supplément aux IAM approuvé.....	42
Section C:	51
<i>Processus d'approbation des organismes de maintenance agréés en vertu de la partie 145 de l'AESA</i>	51
Introduction	52
Sous-section C1	52
I. Processus d'approbation initiale des OMA qualifiés pour les aéronefs	52
1. Mesures de l'ANA	52
2. Mesures du demandeur	52
3. Mesures de l'AESA, de l'ANA et de TCAC.....	53
II. Processus de continuité des OMA qualifiés pour les aéronefs	53
1. Mesures de l'ANA	53
2. Mesures du demandeur	53
3. Mesures de l'AESA et de l'ANA	53
4. Mesures de TCAC.....	54
6. Renonciation à une approbation	54
III. Processus de modification des OMA qualifiés pour les aéronefs	54
1. Mesures du candidat	54
2. Mesures de l'ANA	55

3. Mesures de l'AESA	55
IV. Suspension ou révocation.....	55
1. Suspension	55
2. Révocation	55
4. Communication	55
Sous-section C2	56
I. Processus d'approbation initiale des OMA qualifiés pour les composants	56
1. Mesures de l'ANA	56
2. Mesures du candidat	56
3. Mesures de l'ANA et de TCAC.....	56
4. Renonciation d'une approbation.....	57
II. Continuité d'une approbation des OMA qualifiés pour les composants.....	57
III. Processus de modification des OMA qualifiés pour les composants	57
1. Mesures du candidat	57
2. Mesures de l'ANA	57
3. Mesures de l'AESA	57
IV. Suspension ou révocation.....	58
1. Suspension	58
2. Révocation	58
3. Mesures de TCAC.....	58
4. Communication	58
V. Annexes	59
Annexe 1 : Contenu du supplément aux IAM approuvé.....	59
Annexe 2 : Formulaire de demande (Formulaire 24-0093 de Transports Canada)	67

Introduction

Les présentes Instructions pour l'annexe sur la maintenance ci-après dénommées IAM, sont subdivisées en trois sections : la section A « Interaction entre les autorités compétentes », la section B « Processus d'approbation des organismes de maintenance agréés canadiens » et la section C « Processus d'approbation des organismes de maintenance de l'Union européenne ». Elles décrivent les mesures que prendront Transports Canada, Aviation civile (TCAC), l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), les autorités nationales compétentes de l'aviation (ANA) et les demandeurs pour qu'un organisme de maintenance assujetti au RAC 573 et certifié par TCAC (OMA) effectue la maintenance de produits aéronautiques civils relevant d'un État membre de l'Union européenne. Elles décrivent également les mesures pour qu'un organisme de maintenance assujetti à la partie 145 de l'AESA effectue la maintenance de produits aéronautiques civils relevant de Transports Canada, conformément à l'Accord sur la sécurité de l'aviation civile conclu entre le Canada et l'Union européenne, ci-après dénommé l'Accord.

TCAC et l'AESA ont déterminé que les systèmes de réglementation entre la partie 145 de l'AESA et les sous-parties 571 et 573 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 organisme de maintenance 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 de maintenance 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 en question doit délivrer une approbation qui atteste la conformité aux exigences applicables de l'autre partie. La portée des qualifications et des limitations ne doit pas dépasser celle qui est indiquée sur son propre certificat.

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 le matériel d'orientation pertinent de l'AESA.

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
(Non applicable 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 Transports Canada, Aviation civile (TCAC), l'AESA et les autorités nationales de l'aviation (appelées ci-après « ANA ») des États membres de l'Union européenne qui sont tenus de mettre en œuvre l'annexe B de l'Accord.

Remarque : Le terme « Autorité nationale de l'aviation » est utilisé dans le système de l'Union européenne pour désigner l'autorité compétente, comme le définit l'Accord.

2. Communications

2.1 Les révisions importantes proposées aux lois, règlements, normes, méthodes acceptables de conformité et au matériel d'orientation pouvant influencer 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.

2.2 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. Consultations et interprétations techniques et résolution de divergences

3.1 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.

3.2 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 mutuellement. 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 des limites territoriales de l'autorité compétente chargée de la surveillance de l'Organisme de maintenance agréé (OMA), un examen au cas par cas de l'acceptation de la partie de l'autorité compétente à l'Accord pourra être effectué.

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

4.1 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 année 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 ANA, 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.

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

4.3 Les constatations des vérifications, les recommandations et les rapports importants découlant des activités de normalisation et du système d'inspections par échantillonnage (SIE) seront soumis au CMSM. À l'occasion de la réunion du CMSM, chacune des parties doit présenter son plan concernant le SIE pour les 12 mois suivants.

4.4 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.

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

4.6 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 des présentes instructions.

5. Révisions

Le CMSM révisera les présentes instructions 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 dans les 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 l'information 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 épisodique.

1. Surveillance et normalisation

1.1 Accès aux rapports

L'autorité compétente, l'AESA et TCAC se transmettront, sur demande, des rapports de normalisation, de système de la qualité interne et de surveillance en ce qui concerne l'annexe B de l'Accord, dans la mesure où cela est jugé nécessaire pour la mise en œuvre efficace.

1.2 Participation à titre d'observateurs

Les agents techniques ont le droit de participer à titre d'observateurs aux activités de normalisation, de système de la qualité interne et de surveillance de chacune des parties afin d'obtenir la confiance, la normalisation et la coopération. Le rôle des agents techniques étant 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

1.4.1 Chaque autorité compétente surveille la conformité aux 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 l'autorité compétente.

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

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

2. Système d'inspections par échantillonnage (SIE) de l'Union européenne et du Canada

2.1 Généralités

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

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

2.2 Objectifs

2.2.1 Le système d'inspection par échantillonnage (SIE) vise à surveiller l'application uniforme de l'annexe B à l'Accord.

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

2.3 Mode d'opération

2.3.1 Les équipes SIE doivent visiter régulièrement les ANA sélectionnées, les bureaux régionaux de TCAC et les OMA détenant des suppléments approuvés des IAM.

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

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

- a) Non-conformité aux exigences réglementaires particulières de l'annexe B.

Dans ce cas, l'autorité compétente en visite doit examiner les rapports de visites et demander à l'autorité compétente hôte de prendre les mesures correctives appropriées rapidement. 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 au membre de l'équipe SIE de 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 compétente hôte s'assurera que les mesures de suivi nécessaires sont prises à ce sujet.

REMARQUE : Dans ce contexte, le terme « observation » signifie toute non-conformité perçue aux normes de la partie 145 de l'AESA ou aux normes 571 et 573 du RAC de TCAC.

2.4 Composition de l'équipe SIE

2.4.1 Chaque équipe SIE doit être composée de deux inspecteurs/enquêteurs expérimentés de la maintenance.

2.4.2 Les membres de l'AESA peuvent provenir du personnel de l'AESA et des ANA, le chef d'équipe devant toujours provenir de l'AESA.

2.4.3 Les membres de TCAC seront sélectionnés de la Direction des normes de TCAC.

2.4.4 Les équipes SIE peuvent inclure un troisième enquêteur/inspecteur de la maintenance en cours de familiarisation avec l'équipe.

2.4.5 L'autorité compétente hôte peut affecter du personnel pour accompagner l'équipe SIE durant la visite pour 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 (IPM) 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

2.5.1 Les équipes SIE visiteront les ANA, les bureaux régionaux (BR) de TCAC et les OMA détenant des suppléments approuvés des IMA à une fréquence suffisante pour veiller au respect des normes. Par conséquent, la fréquence est susceptible de varier en fonction de l'expérience acquise. Les autorités doivent établir un calendrier de visites et coordonner la visite avec l'autorité compétente hôte. Les dates définitives des visites doivent être communiquées à l'autorité compétente hôte au moins deux mois à l'avance. L'autorité compétente hôte devrait tout mettre en œuvre pour accueillir l'équipe SIE et collaborer avec elle.

2.5.2 L'autorité compétente en visite déterminera le calendrier de visites 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 d'IAM peuvent servir d'indication de l'intensité de l'activité de ce secteur et une sélection d'approbations servant à fournir un échantillon de ce bureau.

(b) Lorsque l'autorité compétente 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 où la sécurité peut être la plus compromise.

2.5.3 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 approuvés de l'Union européenne;
- (c) exploitants et organismes approuvés du Canada.

2.6 Procédures SIE

2.6.1 Habituellement, les équipes SIE effectuent des visites pendant une semaine. L'autorité compétente en visite doit communiquer avec les coordonnateurs de l'autorité compétente hôte pour organiser le calendrier de visites.

2.6.2 Au début et à la fin de chacune des visites, l'autorité compétente hôte devra recevoir un compte rendu à propos de la visite.

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

2.6.4 Un membre de l'autorité compétente 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, le cas échéant, indiquer son désaccord avec les constatations de non-conformité ou les observations. La signature du membre de l'autorité compétente hôte ou du bureau signifie seulement que les constatations ont été vues.

2.6.5 L'équipe SIE peut avoir des raisons de présenter des constatations de non-conformité 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. Le bureau doit prendre les mesures de suivi nécessaires.

2.6.6 Après chaque visite, l'équipe SIE doit faire un compte rendu aux gestionnaires responsables.

2.7 Résolution des constatations de l'équipe SIE

2.7.1 Des mesures correctives seront prises rapidement (dans les 90 jours) par l'équipe SIE et signalées dans le « rapport de visite du bureau » (Formulaire 10 du SIE).

2.7.2 L'ANA ou le bureau régional (BR) de TCAC, selon le cas, doit prendre des mesures en ce qui concerne les constatations de non-conformités reportées dans le « rapport de visite de l'organisme » (Formulaire 8 du SIE).

2.7.3 Les mesures prises par l'AESA, les ANA et leurs bureaux régionaux (BR) 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 au 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. Les parties, si besoin est par le truchement de leurs autorités compétentes, doivent, se fournissent mutuellement, sur demande, assistance en matière d'évaluation technique.

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

1. Contrôle et information concernant le respect constant des exigences applicables dans le cadre de la procédure par les organismes d'entretien relevant de la compétence de l'une ou l'autre des parties;
2. Conduite et comptes rendus d'enquêtes; et
3. Évaluation technique.

Organismes de Maintenance Agréés Étranger Qualifiés Composants

La demande d'assistance technique peut inclure le processus d'approbation initial pour les OMA étrangers qualifiés composants ainsi que les modifications ultérieures apportées à l'approbation, comme décrit dans les paragraphes suivants:

1- AESA demandant une assistance technique à TCAC:

- a. L'OMA étranger de TCAC est situé dans un pays qui n'a pas conclu un accord de maintenance avec l'AESA; **et**
- b. L'OMA étranger de TCAC ne détient pas de certificat d'organisation de maintenance étrangère de l'AESA conformément à la partie 145 de l'EASA; **et**
- c. L'OMA étranger de TCAC est identifié par le fabricant d'équipements d'origine (FEO) comme une installation devant être utilisée pour la maintenance de son produit; **ou**
- d. L'OMA étranger de TCAC n'est pas identifié par le constructeur pour la maintenance de leur produit, et le service fourni ne doit pas être disponible dans l'UE en plus des paragraphes a) et b) ci-dessus.

2- TCAC demandant une assistance technique à l'AESA:

- a. L'OMA étrangère de l'AESA est située dans un pays qui n'a pas conclu un accord de maintenance avec TCAC; **et**
- b. L'OMA étranger de l'AESA ne détient pas de certificat d'organisme de maintenance étranger de TCAC conformément à l'article 573 du RAC; **et**

- c. L'OMA étranger de l'AESA est identifié par le fabricant d'équipement d'origine comme une installation devant être utilisée pour la maintenance de son produit ; **ou**
- d. L'OMA étranger de l'AESA n'est pas identifié par le constructeur pour la maintenance de leur produit, et le service fourni ne doit pas être disponible au Canada en plus des paragraphes a) et b) ci-dessus.

IV 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.

Agent technique

Pour le Canada, ce terme désigne l'organisme canadien chargé de l'aviation civile, et pour l'Union européenne, ce terme désigne l'Agence européenne de la sécurité (AESA).

ANA

Voir **Autorité compétente**

Approbation de la navigabilité

« L'approbation de la navigabilité » signifie le constat qu'une conception ou une modification de la conception d'un produit aéronautique civil correspond aux normes convenues entre les parties contractantes ou qu'un produit est conforme à une conception qui est jugée respecter ces normes et que le produit peut être utilisé en toute sécurité.

Autorité compétente

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

Remarque : Dans les présentes IAM, l'autorité compétente de l'État membre de l'Union européenne est appelée ANA qui est l'acronyme utilisé au sein de l'Union européenne pour désigner les autorités nationales de l'aviation.

Base secondaire

Installation de maintenance contrôlée par l'OMA qui est située 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. Les autorités compétentes peuvent examiner et accepter l'utilisation de bases secondaires en dehors des limites territoriales de cet accord, au cas par cas.

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'ANA pour l'Union européenne et un bureau régional (BR) 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 pouvoir communiquer directement avec celui-ci et disposer d'une allocation de fonds de maintenance suffisante. Au sein d'un organisme de maintenance agréé par TCAC, cette personne est également désignée comme cadre responsable.

Installation de maintenance en escale

Emplacements où s'effectue la maintenance en escale d'aéronefs, qui sont jugés pertinents dans le manuel/l'approbation, et faisant l'objet d'une surveillance par l'autorité compétente.

Remarque: Les installations de maintenance en escale situées sur le territoire de l'autre partie ne sont pas acceptées en vertu de l'Accord, c'est-à-dire que les privilèges reçus en vertu de l'Accord sur le territoire de l'autre partie ne peuvent pas être exercés. Les autorités compétentes peuvent examiner et accepter l'utilisation d'installation de maintenance en escale en dehors des limites territoriales du présent accord, et dans les pays où des accords ou arrangements existants ont été conclus avec l'autorité compétente, au cas par cas.

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.

(b) Les réparations et modifications mineures qui n'exigent pas un démontage complet et peuvent s'effectuer par des moyens simples.

(c) 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.

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

(e) 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.

(f) Si l'organisme utilise des installations tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'État membre, 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 que l'exposé de l'organisme de maintenance recense ces installations, contienne des procédures de contrôle de ces installations et que l'autorité compétente est assurée qu'elles font partie intégrante de l'organisme de maintenance agréé.

Remarque: La maintenance en ligne 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 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 qualifié pour les aéronefs

Dans le contexte de cet IAM, est un OMA dont l'étendue des spécialités appartient à la catégorie d'aéronef/cellule. Ceci peut inclure tout ou en partie les catégories restantes en fonction de la portée de leurs spécialités et limites d'approbation émises par l'AESA ou TCAC.

OMA qualifié pour les composants

Dans le cadre des présentes IAM, ce terme désigne 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

En vertu du présent Accord, ce terme désigne soit l'Union européenne, soit le Canada.

Parties

Ce terme désigne collectivement l'Union européenne et le Canada.

Procédure de maintenance

Ce terme désigne l'annexe B de l'Accord sur la sécurité de l'aviation civile conclu entre l'Union européenne et 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.

V Exigences réglementaires particulières

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

Le manuel doit contenir une déclaration d'engagement signée par le gestionnaire responsable (niveau de la direction), 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.

VI. 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 : TCCA-EASA@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

AESA :

www.EASA.europa.eu

Courriel : foreign145@EASA.europa.eu

TCAC :

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

Courriel : TCCA-EASA@tc.gc.ca

Annexe 3 : Rapport de visite du bureau (Formulaire 10 du SIE, Union européenne/Canada)

RAPPORT DE VISITE DU BUREAU		
IDENTIFICATEUR DU BUREAU :	EMPLACEMENT :	DATE DE LA VISITE :
Instructions pour l'annexe sur la maintenance (IAM). Procédures convenues devant être suivies par TCAC, l'AESA et l'ANA pour se conformer à l'Accord.		
Liste de contrôle de conformité – Questions d'ordre général		
(N/R) Applicable, mais non révisé; (S/O) Sans objet; (☑) = 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 les mesures correctives respectent les exigences de l'autorité compétente.	
2.	Les registres sont conservés pendant une période de trois ans.	
3.	Les registres montrent que les mesures correctives ont été prises dans les délais convenus.	
4.	Les mesures d'application de la loi ont été prises conformément aux exigences de l'autorité compétente.	
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?	
6.	Les inspecteurs/enquêteurs pouvaient-ils consulter le matériel d'orientation des IAM?	
7.	Interroger les inspecteurs/enquêteurs, déterminer leurs connaissances et leur expérience de l'utilisation du matériel d'orientation en place.	
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?	
9.	Le calendrier reflète-t-il exactement la charge de travail des inspecteurs/enquêteurs?	
10.	Le calendrier est-il respecté?	

Liste de contrôle de conformité aux 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?	
12.	Le bureau fournit-il au demandeur le matériel d'orientation?	
13.	Le bureau examine-t-il le supplément aux IAM sections B/C de l'annexe 1 et le supplément contient-il les éléments suivants :	
	a. la liste des installations de maintenance en escale et la démonstration que le système de la qualité englobe l'autorisation de l'installation de maintenance en escale;	
	b. la confirmation que l'organisme détient les qualifications appropriées et l'autorisation d'installation de maintenance en escale;	
	c. une copie du supplément.	
14.	Le bureau a-t-il effectué la surveillance de l'organisme et des installations de maintenance en escale afin d'assurer leur conformité à la réglementation applicable et aux conditions du supplément? Cette surveillance est-elle consignée; les constatations sont-elles gérées conformément au programme de surveillance applicable?	
15.	Réservé	S. O.
16.	Le bureau a-t-il envoyé une lettre à l'organisation indiquant que le supplément est approuvé?	
17.	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)?	
Liste de contrôle de conformité aux IAM — Modification de documents		
18.	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?	
19.	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?	
20.	Le bureau a-t-il reçu les documents les plus récents, i.e. le supplément est-il archivé??	
21.	Le bureau a-t-il ajouté au dossier le fait que l'organisme a modifié son supplément aux IAM approuvé?	
22.	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?	

Organisme visité (inclure un rapport de visite complet pour chaque organisme)		
	Nom	Date d'approbation du supplément
1.		
2.		
3.		
4.		

Remarque : Le nombre d'organismes visités sera déterminé par l'équipe SIE concernée.

Constatations faites à l'encontre du bureau (non-conformité aux IAM)	Référence
1.	
2.	
3.	
Commentaires	

Signatures	Date de signature :
ÉQUIPE SIE	Coordonnateur de l'autorité compétente
Nom :	Nom :
Signature :	Signature :

Nom :	
Signature :	
REMARQUE : La signature des coordonnateurs de l'autorité compétente signifie seulement qu'ils ont lu le rapport. Elle ne constitue pas un accord avec les constatations et les commentaires qui figurent dans ce rapport.	

Annexe 4 : Rapport de visite de l'organisme (formulaire 8 du SIE, Union européenne/Canada)

Rapport de visite de l'organisme	
Renseignements généraux	
NOM DE L'ORGANISME :	DATE DE LA VISITE :
N° DE L'OMA/DU CENTRE DE RÉPARATION :	
ÉTAT ET RÉFÉRENCE DU MPM/DE L'EOM ET DU SUPPLÉMENT :	
CADRES SUPÉRIEURS RENCONTRÉS (NOMS ET POSTES) :	
TAILLE DE L'ORGANISME ET DESCRIPTION DES ACTIVITÉS :	
SERVICES, SYSTÈMES ET ACTIVITÉS EXAMINÉS :	
Conformité aux exigences réglementaires particulières et aux 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)?
2.	Les certifications ne dépassent pas la portée et les qualifications du supplément aux IAM approuvé.

3.	Les autorités ont le droit d'accéder à l'organisme pour effectuer une inspection afin d'assurer le maintien de la conformité aux exigences réglementaires particulières.	
4.	L'organisme coopère lors des enquêtes réglementaires.	
5.	L'organisme accepte que des mesures d'enquête et d'application de la loi puissent être prises.	
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.	
7.	Réservé	S.O.
8.	Procédures de mise hors service ou d'approbation de retour au 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'utilisation du FORM ONE/Forme 1 (selon le choix) pour les composants d'aéronefs, et tout autre renseignement exigé par le propriétaire ou l'exploitant, selon le cas.	
9.	Réservé	S.O.
10.	Procédures pour s'assurer que les réparations et les modifications définies dans les exigences de l'autorité compétente sont suivies conformément aux données approuvées par cette dernière.	
11.	Procédures pour signaler des d'états de non-navigabilité quant à des produits aéronautiques civils à l'autorité compétente, au client ou à l'exploitant.	
12.	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	

Constatations transmises à l'organisme et présentées par l'autorité compétente	
Non-conformité aux exigences réglementaires particulières/IAM	Renvoi aux exigences réglementaires particulières/IAM
Constatations à présenter en se basant sur le paragraphe réglementaire équivalent	Renvoi à la partie 145 ou au RAC, le cas échéant
Signatures	Date de signature :
ÉQUIPE DU SYSTÈME SIE	Coordonnateur de l'autorité compétente
Nom :	Nom :
Signature :	Signature :
Nom :	
Signature :	
REMARQUE : La signature des coordonnateurs de l'autorité compétente signifie qu'ils ont lu le rapport. Elle ne constitue pas un accord avec les constatations et les commentaires qui figurent dans ce rapport.	

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



Transport Canada Transports Canada

Ville, Province

Indicatif régional

Our file Notre référence
Z5015-XXXXXXX
n° SGDDI

Date

Détails sur le destinataire

Objet : Approbation d'un supplément au manuel de politiques de maintenance (MPM)

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 produits aéronautiques provenant de l'UE relevant de la compétence de l'AESA. Cette approbation ne dépasse pas la portée de votre certificat TCAC en vertu du RAC 573 actuelle.

INSCRIRE LE NOM DE L'ORGANISME DE MAINTENANCE AGRÉÉ (OMA)

Numéro de référence de l'agrément AESA Partie 145 : AESA.145.XXXXX, valide jusqu'au jj/mm/aaaa

La référence à votre supplément : INSCRIRE N° DE L'EXAMEN DU SUPPLÉMENT ET DATE est par la présente approuvée par Transports Canada.

Je vous rappelle que vous devrez soumettre votre prochaine demande de renouvellement conformément à l'IAM qui est disponible sur le site Web de TCAC à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/normes/int-et-menu-3674.htm>

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, mes salutations distinguées.

INSÉRER LA SIGNATURE

Pour le Ministre de Transports

INSCRIRE (EN LETTRES MOULÉES) LE NOM DE L'INSPECTEUR

INSCRIRE LE TITRE DU POSTE (Inspecteur/surintendant, etc.)

Canada

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

(en anglais seulement)

Subject: EU / Canada Agreement - Approval of TCCA Supplement

Dear Sir or Madam,

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

2. The TCCA CAR 573 approval reference is:

[Organisation Name]

TCCA CAR 573 Approval Reference number: XXXX

Valid until: [--/--/----]

3. This supplement approval allows performing maintenance services on Canadian registered aeronautical products 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).

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

5. You are reminded that you will be required to submit your next application for renewal 60 days prior your continuation date in accordance with MAG Section C which is available on the EASA web site at: <http://www.easa.europa.eu/documentlibrary/bilateral-agreements/eu-canada>.

Best Regards,

[NAME of NAA Responsible]
Position of NAA Responsible

Section B:
Processus d'approbation
des organismes de
maintenance agréés en
vertu du RAC 573

Introduction

Les présentes IMA décrivent la manière dont TCAC appliquera l'Accord bilatéral entre l'Union européenne et le Canada (annexe B) en ce qui concerne les organismes de maintenance agréés en vertu du RAC 573. La section B est divisée en deux sous-sections, notamment la sous-section B1 : OMA qualifiés pour les aéronefs et la sous-section B2 : OMA qualifiés pour les composants. Le modèle de lettre d'approbation de supplément requis se trouvent à la section A, annexe 5.

Sous-section B1

I. Processus d'approbation initiale concernant les OMA qualifiés 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, conformément au document d'orientation sur le supplément aux IAM fourni par l'AESA à titre d'exemple (voir l'annexe 1).

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.

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 complété et est lisible, et l'enverra à l'Administration centrale (AC) de TCAC.
- b) L'AC 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 : 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'AC de TCAC en les 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 à l'annexe 1.
- e) Si le supplément aux IAM est jugé satisfaisant, le BR de TCAC enverra une lettre à l'OMA dans laquelle l'approbation de l'AESA 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) 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.
- g) TCAC s'assurera que les activités qui sont menées conformément au supplément aux IAM fassent partie de sa surveillance de l'organisme.
- h) Le BR de TCAC transmettra une copie de la lettre du supplément aux IAM à l'AC de TCAC
- i) L'AC de TCAC transmettra une copie de la lettre d'approbation du supplément aux IAM à l'AESA.
- j) TCAC publiera une liste des organismes de maintenance agréés qui ont un supplément aux IAM approuvé sur son site Web.

II. Processus de continuité des OMA qualifiés pour les aéronefs

1. Mesure de TCAC

TCAC s'assure que les conditions d'approbation continuent d'être respectées tous les deux ans (24 mois). Quand les conditions ne sont pas respectées, TCAC prendra les mesures nécessaires et 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 à 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 transmettra le formulaire 17 de l'AESA à l'AC de TCAC.
- e) L'AC de TCAC transmettra le formulaire 17 dûment rempli à l'AESA.
- f) Le BR de TCAC transmettra une copie de la lettre d'approbation à l'AESA.
- g) TCAC publiera la liste des organismes de maintenance agréés sur son site Web.

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 qui peut être consulté sur le site Web de l'AESA à la page suivante : www.easa.europa.eu. Conformément à ce règlement, les frais applicables seront facturés chaque année.
- 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 précédant la date d'échéance pour effectuer une continuité. Si le demandeur ne soumet pas sa demande dans les délais prescrits, l'approbation ne pourra pas être continuée, 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'AC de TCAC supprimera l'organisme de la liste des organismes de maintenance agréés sur son site Web.

III. Processus de modification des OMA qualifiés 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 complété et est lisible.
- b) Le BR de TCAC examinera le supplément aux fins de conformité à l'annexe 1.
- c) Le BR de TCAC enverra une nouvelle lettre d'approbation du supplément quand le supplément est jugé acceptable, et il mettra à jour le site Web de TCAC par conséquent.
- d) Le BR de TCAC enverra une copie de la lettre d'approbation à l'AC de TCAC.
- e) L'AC de TCAC transmettra une copie de la lettre d'approbation à l'AESA.

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 pour demander à TCAC de révoquer la lettre d'approbation du supplément, TCAC doit prendre immédiatement les mesures qui s'imposent.

4. Communication

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

Sous-section B2

I. Processus d'approbation initiale des OMA qualifiés pour les composants

Remarque: Dans le cadre du présent Accord, lorsque le certificat d'un OMA ayant la qualification de composant inclus également la qualification d'aéronefs, celui-ci doit présenter une demande en tant qu'OMA ayant la qualification d'aéronefs selon la sous-section B1.

1. Mesures de TCAC

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

2. Mesures du candidat

Pour demander une approbation en vertu des dispositions de l'Accord, l'OMA demandeur doit :

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

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

- a) le formulaire 17 de l'AESA dûment rempli; et
- b) le supplément aux IAM pour son manuel de politiques en matière de maintenance, conformément au document d'orientation sur le supplément aux IAM fourni par l'AESA à titre d'exemple (voir l'annexe 1).

Le formulaire 17 de l'AESA et le supplément aux IAM proposé doivent être envoyé au BR de TCAC compétent 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.

3. Mesures de TCAC et de l'AESA

- 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, et l'enverra à l'AC de TCAC.
- b) L'AC de TCAC transmettra une copie du 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'Agence à la page suivante : www.easa.europa.eu (anglais seulement).
- c) Dès que l'AESA aura reçu le paiement du demandeur, elle devra retourner le formulaire 17 à l'AC de TCAC et indiquer que le processus peut se poursuivre et préciser le numéro d'approbation de l'AESA à utiliser durant le processus dans le formulaire 17 de demande.
- d) Le BR de TCAC examinera le supplément aux IAM aux fins de conformité à l'annexe 1.
- e) Si le supplément aux IAM est jugé satisfaisant, le BR de TCAC enverra une lettre à l'OMA, dans laquelle l'approbation de l'AESA 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) 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.
- g) TCAC s'assurera que les activités menées conformément au supplément font partie de sa surveillance de l'organisme.
- h) Le BR de TCAC transmettra une copie de la lettre d'approbation du supplément aux IAM à l'AC de TCAC
- i) L'AC de TCAC transmettra une copie de la lettre d'approbation du supplément aux IAM à l'AESA.
- j) TCAC publiera une liste des organismes de maintenance agréés qui détiennent un supplément aux IAM approuvé sur son site Web.

4. Renonciation à une approbation

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

II. Continuité de l’approbation des OMA qualifiés pour les composants

Les OMA qualifiés pour les composants ne sont pas tenus de demander une approbation de continuité, parce que la lettre d’approbation reste en vigueur à moins qu’elle fasse l’objet d’une renonciation, d’une suspension ou d’une révocation.

III. Processus de modification des OMA qualifiés pour les composants

1. Mesures du demandeur

Les changements suivants apportés à un organisme requièrent la soumission du formulaire 17 de l’AESA et du supplément modifié à l’AC de TCAC ou au BR de TCAC selon le cas :

- (1) changement d’adresse;
- (2) changement du gestionnaire responsable;
- (3) changement du nom ou du numéro d’approbation de l’organisme.

2. Mesures de TCAC

- a) le BR de TCAC examinera le formulaire 17 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 à l’annexe 1.
- c) Le BR de TCAC enverra une nouvelle lettre d’approbation pour le supplément aux IAM, si ce dernier est jugé acceptable, et il actualisera le site Web de TCAC en conséquence.
- d) Le BR du TCAC enverra une copie du formulaire 17 de l’AESA et une copie de la lettre d’approbation du supplément aux IAM à l’AC de TCAC.
- e) L’AC de TCAC transmettra une copie du formulaire 17 de l’AESA et une copie de la lettre d’approbation du supplément aux IAM à l’AESA.

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 les privilèges de son 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 de son 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 des mesures immédiates.

4. Communication

Chaque partie 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 sur la sécurité aérienne conclu entre l'Union européenne et le Canada, chaque OMA effectuant la maintenance d'aéronefs immatriculés dans un État membre de l'Union européenne ou de composants devant y être installés 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. Un exemple du supplément aux IAM est présenté ci-après.

DATE DU SUPPLÉMENT AUX IAM

**POUR LA RÉFÉRENCE DU 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 au supplément approuvé aux IAM conjointement au manuel de politiques en matière de maintenance approuvés par TCAC constitue la base, selon laquelle un OMA 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.

Remarque : Cet exemple de supplément aux IAM fournit des instructions sur les sujets devant être abordés et traduits dans les procédures de travail pour assurer la conformité aux exigences réglementaires particulières. Le supplément aux IAM doit donc être adapté pour respecter les procédures particulières de l'organisme de maintenance agréé, lesquelles sont définies dans les paragraphes suivants.

1. LISTE DES PAGES EN VIGUEUR

Explicite. Aucun exemple fourni.

2. PROCÉDURE DE MODIFICATION

Ce paragraphe devrait indiquer le poste de la personne qui, au sein de l'organisme de maintenance, est chargée des mesures de modification. Il faut également s'assurer que les modifications apportées au document sont transmises à l'autorité compétente (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 au Canada ou de composants destinés à y être installés.

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 l'AESA et dont il en a été informé 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 lettres moulées et date)
Au nom de l'OMA

Veillez 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 au 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 TCAC à l'OMA conformément au RAC 573, sauf décision contraire prise au cas par cas par les agents techniques des parties signataires de l'Accord.

6. ACCÈS DES AUTORITÉS

Ce paragraphe devrait 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 aux procédures et aux 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

L'organisme devrait s'assurer que des bons de travail/contrats sont en place pour définir la maintenance qui sera réalisée en ce qui concerne les aéronefs ou les composants relevant de la compétence d'un État membre de l'Union européenne et que les deux parties comprennent et acceptent ce contrat.

Un énoncé acceptable pour ce paragraphe pourrait être le suivant :

Avant d'entreprendre des travaux concernant des aéronefs ou des composants relevant de la compétence d'un État membre de l'Union européenne, l'organisme et le client européen doivent établir un contrat ou un bon de travail définissant les travaux de maintenance à effectuer. 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 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 ou est en train d'obtenir les approbations nécessaires de l'AESA. L'OMA doit demander à l'exploitant de fournir une preuve écrite de l'AESA.

9. CERTIFICATION APRÈS MAINTENANCE DES COMPOSANTS

Ce paragraphe doit définir comment la certification de composants allant jusqu'au groupe motopropulseur inclus doit être effectuée conformément au RAC 571, sauf qu'il est nécessaire de tenir compte des paragraphes 7 et 8 et le bon de sortie autorisée (FORM ONE de TCAC) devrait être émis.

Une certification après maintenance effectuée conformément au présent supplément constitue une certification à l'échelle de l'organisation au nom de l'OMA, tout en étant une certification après maintenance normalisée en vertu du RAC 571.10.

En ce qui concerne le client européen, le FORM ONE de TCAC devrait toujours inclure le numéro d'approbation de l'AESA à la case 12 et préciser les révisions, les réparations, les modifications,

les consignes de navigabilité, les pièces de remplacement, ainsi que l'identification des données approuvées utilisées.

The supplément doit contenir une copie d'un exemple du FORM ONE de TCAC dûment rempli utilisé par l'OMA ainsi que les instructions pour le personnel.

Les instructions doivent comprendre les renseignements suivants :

Le FORM ONE de TCAC devrait être signé par une personne autorisée à remettre en service le composant concerné au nom de l'organisme. Comme l'AESA exige une « certification après maintenance à l'échelle de l'organisation », une certification après maintenance effectuée conformément au présent supplément constitue une certification après maintenance à l'échelle de l'organisation au nom de l'OMA, ainsi qu'une certification après maintenance normalisée en vertu du RAC 571.10. Dans tous les cas, le numéro d'approbation de TCAC doit être indiqué à la case 14c. La case 14d est réservée à l'identification du signataire.

La case 3 du formulaire « FORM ONE – Bon de sortie autorisée » de TCAC devrait contenir un numéro unique pour chaque certificat aux fins de traçabilité (il ne s'agit pas du numéro d'approbation de TCAC.)

Du point de vue de la responsabilité de la compagnie, ce système est avantageux, parce que cette dernière sait exactement combien de formulaires ont été envoyés pour chaque certification après maintenance.

La case 11 du formulaire montre l'état du composant, p. ex. réparé, révisé, etc.

La case 12 devrait comprendre des détails sur les données approuvées utilisées pour effectuer la maintenance et un renvoi aux consignes de navigabilités ou bulletins de service qui ont été suivis lors des travaux de maintenance, par exemple la révision conformément au CMM xxx section yy édition 3, CN xxxx96 et BS xxx Rév. x. Les détails complets sont disponibles sur le bon de travail XYZ.

La case 12 devrait comprendre également le numéro d'approbation relevant de la partie 145 de l'AESA, p. ex. AESA.145.XXXX.

À la case 14a du FORM ONE de TCAC, la case à cocher « Autre réglementation précisée à la case 12 » sera validée. Au cas où la maintenance concernée aurait seulement été approuvée par l'AESA et non par TCAC, la case « RAC 571.10 (certification après maintenance) » ne devrait pas être cochée. Exemple : Une CN de l'AESA non approuvée par TCAC.

L'organisme doit conserver une copie de chaque formulaire envoyé.

L'OMA devrait également indiquer dans le manuel de politiques en matière de maintenance et sur le tableau de service le personnel autorisé à signer le FORM ONE de TCAC au nom de l'OMA.

Remarque : le supplément devrait comprendre des renseignements concernant l'acceptabilité des composants autorisés pour une utilisation durant la maintenance et qui devraient respecter les éléments suivants :

9.1 Admissibilité des composants aux fins d'installation

Ce paragraphe devrait inclure les renseignements sur l'acceptabilité des composants autorisés aux fins d'utilisation durant la maintenance.

9.1.1 Composants neufs

Les nouveaux composants devraient 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 montage. Le nouveau composant 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 sous l'approbation de la NAA concernée sous le contrôle de laquelle le FEO ou le titulaire du CP travaille.

- a) Pour les états de l'UE, les FEO et détenteurs de CP devraient 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 devrait être sur le Form One de TCAC comme étant un composant neuf.
- c) Pour les nouveaux composants 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
- 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) 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 pour tout accord bilatéral de l'UE.

9.1.2 Composants usagés

Les composants usagés devraient être traçables aux organisations de maintenance aux stations de réparation agréées par l'autorité compétente qui ont certifié l'entretien précédent et / ou dans le cas de pièce à durée de vie limitée, certifiées la durée de vie utilisée. Le composant utilisé devrait être dans un état satisfaisant pour son montage et être éligible à un montage tel que décrit dans le catalogue de pièces du détenteur du CT. Les composants usagés suivants sont éligibles pour montage sur aéronefs/composants relevant de la compétence de l'AESA:

- a) Les composants usagés utilisés par les organismes de maintenance partie 145 de l'AESA ayant un supplément aux IAM approuvé devraient être accompagnés d'un formulaire 1 AESA délivré comme étant une certification après maintenance.
- b) Les composants usagés provenant d'un OMA Canadien ayant un supplément aux IAM approuvé doit être accompagnés d'un bon de sortie autorisé FORM ONE délivré comme étant une certification après maintenance. Le numéro d'approbation AESA doit être visible à la case 12 du bon de sortie FORM ONE de TCAC (double certification).
- c) Les composants usagés provenant d'un OMA n'ayant aucun supplément aux IAM approuvé ne devraient pas être utilisés, même s'ils sont accompagné d'un bon de sortie autorisé FORM ONE de TCAC.
- 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_FS1.1%2B1.4.pdf
- e) Pour les composants usagés ayant une certification triple (c.-à-d. certifié en conformité avec les exigences de la FAA, de l'AESA et de TCAC) sur un bon de sortie Formulaire 1 AESA comme étant une certification après maintenance sont acceptables.

10. CERTIFICATION APRÈS MAINTENANCE D'AÉRONEFS

Ce paragraphe devrait expliquer comment la certification après maintenance d'aéronefs devrait être menée conformément au RAC 571, en tenant également compte des paragraphes 7 et 8 du présent supplément de l'AESA et préciser les vérifications de maintenance des aéronefs, ainsi que les modifications, les consignes de navigabilités, 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.

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

(a) Au cas où tous les travaux de maintenance exigés n'ont pas été effectués comme cela a été convenu par le client. Les travaux de maintenance qui n'ont pas été effectués devraient être indiqués dans le document de certification après maintenance.

(b) Au cas où les travaux de maintenance concernés ont 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 devrait 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 dans les 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 reporté à l'AESA afin de permettre le suivi. Le formulaire de Rapports de difficultés en service (RDS) de TCAC peut être utilisé ainsi que le système de rapports en ligne de l'AESA, lequel est disponible à la page suivante : <http://www.aviationreporting.eu/>.

12. INSTALLATIONS DE MAINTENANCE EN ESCALE

Ce paragraphe devrait expliquer comment chaque installation de maintenance en escale 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 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 des limites territoriales du présent accord 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 les agents techniques des parties signataires de l'Accord

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
Pour le demandeur :	Qualification aéronefs: <input type="checkbox"/>	Qualification Composant: <input type="checkbox"/>
Remarque: Dans le cadre du présent accord, lorsque le certificat d'un OMA ayant la qualification de composant inclus également la qualification d'aéronefs, celui-ci doit présenter une demande en tant qu'OMA ayant la qualification d'aéronefs.		
1. Nom de l'OMA relevant du RAC 573 AMO : RAC 573 :		Numéro du certificat relevant du
2. Adresse de l'OMA :		
3. Adresse postale (si elle diffère de l'adresse ci-dessus) :		
4. Tél. : ressource principale :	Télécopieur :	Courriel de la personne-
3. Veuillez sélectionner le type de demande et remplir la section 6 du formulaire 17		
a. Demande initiale <input type="checkbox"/> b. Continuité <input type="checkbox"/> c. Changement <input type="checkbox"/>		
En cas de continuité ou de changement) numéro de l'approbation relevant de la partie 145 de l'AESA : AESA.145. _____		
6. Demande :		
Au nom de cet OMA, je souhaite demander l'approbation d'effectuer la maintenance de produits européens 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 en vertu des modalités de l'Accord bilatéral sur la sécurité de l'aviation civile qui a été conclu entre le Canada et l'Union européenne, est assujettie aux frais décrits dans la réglementation de l'Union européenne n° 593/2007 ⁽¹⁾ , 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.		
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⁾ .		
Date :		
Nom et signature du gestionnaire responsable de l'OMA :		
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.		
Pour l'inspecteur de TCAC : Veuillez traiter cette demande conformément à l'IP SI 573-002		

Pour l'AESA :

8a. 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.XXXX

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

Nom :

Date :

Veillez transmettre cet accusé de réception à :

Transports Canada, Aviation civile
Navigabilité opérationnelle
Direction des normes
Courriel : TCCA-EASA@tc.gc.ca

9.

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

Par la présente, l'AESA informe TCAC 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 l'AESA est par conséquent invalide.

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

Nom :

Date :

Remarques sur les 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 au mode 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 en
vertu de la partie 145 de
l'AESA

Introduction

Les présentes IMA décrivent la manière dont l'AESA et l'ANA mettront en œuvre l'annexe B de l'Accord bilatéral conclu entre l'Union européenne et le Canada, en ce qui concerne les organismes de maintenance agréés en vertu de la partie 145 de l'AESA. La section C est divisée en deux sous-sections, notamment la sous-section C1 – OMA qualifiés pour les aéronefs et la sous-section C2 – OMA qualifiés pour les composants. Le modèle de lettre d'approbation de supplément requis se trouvent à la section A, annexe 6.

Sous-section C1

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

1. Mesures de l'ANA

À la réception d'une demande d'approbation du supplément aux IAM conformément à l'annexe B de l'Accord, l'ANA 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 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 ANA compétente les documents suivants:

- a) le formulaire 24-0093 de TCAC dûment rempli; et
- b) le supplément aux IAM pour son manuel de politiques en matière de maintenance, conformément au document d'orientation sur le supplément aux IAM fourni par TCAC Supplément aux IAM à titre d'exemple (voir l'annexe 1).

Le formulaire 24-0093 de TCAC et le supplément aux IAM proposé doivent être transmis à l'ANA compétente au moins 90 jours avant la date pour laquelle l'approbation initiale est exigée.

Remarque : Les documents susmentionnés ne doivent pas être envoyés à TCAC.

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

- a) L'ANA examinera le formulaire 24-0093 de TCAC qui a été soumis afin de s'assurer qu'il a été dûment complété et est lisible, et elle l'enverra à l'AC de TCAC.
- b) L'AC de TCAC facturera l'organisme en se basant sur la réglementation sur les frais en vigueur qui peut être consultée à la sous-partie 4 de la partie 1 du *Règlement de l'aviation canadien*.
- c) Dès que l'AC de TCAC aura reçu le paiement du demandeur, il avisera l'ANA 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'ANA examinera le supplément aux IAM aux fins de conformité à l'annexe 1.
- e) Si le supplément aux IAM est jugé satisfaisant, l'ANA enverra une lettre à l'OMA indiquant le numéro d'approbation de TCAC et attestant que le supplément aux IAM est approuvé. La lettre précisera que la portée des qualifications et les 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'ANA.
- g) L'ANA s'assurera que les activités qui sont menées conformément au supplément aux IAM font partie de sa surveillance de l'organisme.
- h) L'ANA transmettra une copie de la lettre d'approbation du supplément aux IAM à l'AESA et à l'AC de TCAC.
- i) L'AESA publiera la liste des organismes de maintenance agréés sur son site Web.

II. Processus de continuité des OMA qualifiés pour les aéronefs

1. Mesures de l'ANA

L'ANA s'assure que les conditions d'approbation continuent d'être respectées tous les deux ans. Quand les conditions ne sont pas respectées, L'ANA prendra les mesures nécessaires et avisera l'AC 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'ANA:

- 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'ANA

- a) L'ANA examinera le formulaire 24-0093 de TCAC qui a été soumis afin de s'assurer qu'il a été dûment complété et est lisible, et l'enverra à l'AC de TCAC.
- b) L'ANA examinera le supplément aux IAM aux fins de conformité à l'annexe 1 (s'il est soumis).
- c) L'ANA enverra une nouvelle lettre d'approbation du supplément indiquant la nouvelle date d'expiration.

- d) L'ANA 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'AC de TCAC.
- e) L'ANA transmettra la lettre d'approbation du supplément à l'AESA et à l'AC de TCAC.
- f) AESA actualisera la liste des organismes de maintenance agréés sur son site Web.

4. Mesures de TCAC

- a) L'AC de TCAC facturera l'organisme en fonction de la réglementation en place sur les frais qui peut être consultée à la sous-partie 4 de la partie 1 du *Règlement de l'aviation canadien*.
- b) L'AC de TCAC avisera l'ANA, 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'AC de TCAC demandera à l'ANA de révoquer la lettre d'approbation du supplément.
- d) Si TCAC a des raisons de recommander à l'ANA de ne pas continuer l'approbation, il doit en aviser immédiatement la Direction générale des normes de vol de l'AESA, et l'ANA prendra les mesures qui s'imposent.

5. Demandes tardives

Le demandeur devrait faire parvenir sa demande dans les 60 jours précédant la date d'échéance pour effectuer une 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 qualifiés pour les aéronefs

1. Mesures du candidat

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

- (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'ANA

- a) L'ANA examinera le formulaire 24-0093 de TCAC qui aura été soumis afin de s'assurer qu'il a été dûment complété et est lisible.
- b) L'ANA examinera le supplément aux IAM aux fins de conformité à l'annexe 1.
- c) L'ANA enverra une nouvelle lettre d'approbation du supplément aux IAM, si ce dernier est jugé acceptable.
- d) L'ANA enverra le formulaire 24-0093 de TCAC dûment rempli à l'AESA et à l'AC de TCAC.
- e) L'ANA transmettra la lettre d'approbation du supplément à l'AESA et à l'AC de TCAC.

3. Mesures de l'AESA

L'AESA actualiser la liste des compagnies agréées figurant sur son site Web.

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'ANA de révoquer la lettre d'approbation du supplément, l'ANA doit prendre des mesures immédiates et aviser le Direction générale des normes de vol de l'AESA.

4. Communication

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

Sous-section C2

I. Processus d'approbation initiale des OMA qualifiés pour les composants

Remarque: Dans le cadre du présent accord, lorsque le certificat d'un OMA ayant la qualification de composant inclus également la qualification d'aéronefs, celui-ci doit présenter une demande en tant qu'OMA ayant la qualification d'aéronefs selon la sous-section C1.

1. Mesures de l'ANA

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

2. Mesures du candidat

Pour demander une approbation en vertu des dispositions de l'Accord, l'OMA demandeur doit :

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

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

- a) le formulaire 24-0093 de TCAC dûment rempli; et
- b) le supplément aux IAM pour son manuel de politiques en matière de maintenance, conformément au document d'orientation sur le supplément aux IAM fourni par TCAC à titre d'exemple (voir l'annexe 1).

Le formulaire 24-0093 de TCAC et le supplément aux IAM proposé doivent être envoyés à l'ANA compétente au moins 90 jours avant la date pour laquelle l'approbation initiale est exigée.

Remarque : Les documents susmentionnés ne doivent pas être envoyés à TCAC.

3. Mesures de l'ANA et de TCAC

- a) L'ANA compétente examinera le formulaire 24-0093 de TCAC qui a été soumis afin de s'assurer qu'il a été dûment complété et est lisible, et l'enverra à l'AC de TCAC.
- b) L'AC de TCAC BR de TCAC facturera l'organisme en fonction de la réglementation en place sur les frais qui peut être consultée à la sous-partie 4 de la partie 1 du *Règlement de l'aviation canadien*.
- c) Dès de l'AC de TCAC aura reçu le paiement du demandeur, il devra aviser l'ANA 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'ANA examinera le supplément aux IAM aux fins de conformité à l'annexe 1.
- e) Si le supplément aux IAM est jugé satisfaisant, l'ANA enverra une lettre à l'OMA indiquant le numéro d'approbation de TCAC et attestant que le supplément aux IAM est approuvé. La lettre précisera que la portée des qualifications et les restrictions ne doivent pas dépasser la

portée indiquée dans le certificat de l'organisme relevant de la partie 145 et le dossier de restrictions.

f) 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 l'ANA.

g) L'ANA s'assurera que les activités qui sont menées conformément au supplément aux IAM font partie de sa surveillance de l'organisme.

h) L'ANA transmettra la lettre d'approbation du supplément à l'AESA et à l'AC de TCAC.

i) L'AESA publiera une liste des organismes de maintenance agréés sur son site Web.

4. Renonciation d'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.

II. Continuité d'une approbation des OMA qualifiés pour les composants

Les OMA qualifiés pour les composants ne sont pas tenus de demander une approbation de continuité, parce que la lettre d'approbation reste en vigueur jusqu'à ce qu'elle fasse l'objet d'une renonciation, d'une suspension ou d'une révocation.

III. Processus de modification des OMA qualifiés pour les composants

1. Mesures du candidat

Les changements suivants apportés à un organisme requièrent la soumission du formulaire 24-0093 de TCAC et du supplément modifié à l'AESA ou à l'ANA :

- (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 l'ANA

a) L'ANA examinera le formulaire 24-0093 qui a été soumis afin de s'assurer qu'il a été dûment complété et est lisible.

b) L'ANA examinera le supplément aux fins de conformité à l'annexe 1.

c) L'ANA enverra une nouvelle lettre d'approbation du supplément, si ce dernier est jugé acceptable, et elle la transmettra à l'AESA et à l'AC de TCAC.

3. Mesures de l'AESA

a) L'AESA actualisera le site Web par conséquent.

IV. Suspension ou révocation

1. Suspension

La suspension de l'approbation relevant de la partie 145 de l'AESA invalidera automatiquement la lettre d'approbation du supplément pour la durée de la suspension. Par conséquent, l'OMA ne pourra pas exercer les privilèges de son approbation conformément à l'Accord.

2. Révocation

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

3. Mesures de TCAC

Si TCAC a des raisons de demander l'ANA de révoquer la lettre d'approbation du supplément, l'ANA devra prendre des mesures immédiates et en informer la Direction générale des normes de vol de l'AESA.

4. Communication

Chaque partie 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 sur la sécurité aérienne conclu entre l'Union européenne et le Canada, chaque OMA effectuant la maintenance d'aéronefs immatriculés au Canada ou de composants devant y être installés doit inclure dans son exposé de l'organisme de maintenance un supplément conformément à l'appendice B1 à l'annexe B de l'Accord. Un exemple du supplément aux IAM est présenté ci-après.

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 au supplément approuvé aux IAM en plus des formulaires EOM 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.

Remarque : Cet exemple de supplément aux IAM fournit des instructions sur les sujets devant être abordés et traduits dans les procédures de travail pour assurer la conformité aux exigences réglementaires particulières. Le supplément aux IAM doit donc être adapté pour respecter les procédures particulières de l'organisme de maintenance agréé, lesquelles sont définies dans les paragraphes suivants.

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 également s'assurer que les modifications apportées au document sont transmises à l'autorité compétente (ANA) 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 ou de composants destinés à y être installés.

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.

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.

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 conformément à la partie 145 de l'AESA, sauf décision contraire prise au cas par cas par les agents techniques des parties signataires de l'Accord.

6. ACCÈS DES AUTORITÉS

Ce paragraphe doit indiquer que le personnel de TCAC devrait être autorisé à accéder à l'organisme de maintenance en vue de s'assurer de la conformité aux procédures et aux normes et d'enquêter sur certains problèmes. Ce paragraphe devrait également indiquer que le personnel de TCAC peut accéder au centre de réparation pour mener une enquête au nom de l'AESA ou de l'ANA de supervision.

Un énoncé acceptable pour ce paragraphe pourrait être le suivant :

Le personnel de TCAC sera autorisé à accéder aux installations de maintenance en vue de montrer la conformité aux procédures et aux normes définies dans l'exposé de l'organisme de maintenance et le présent supplément de TCAC, ainsi que d'enquêter sur des cas particuliers. En cas de non-conformité grave aux règlements ou normes établies, *nom de la compagnie...* accepte de faire potentiellement l'objet de mesures d'application de la loi par TCAC afin de conserver son statut auprès de TCAC. L'ANA de supervision peut également mener ce type d'enquête au nom de TCAC.

7. BONS DE TRAVAIL/CONTRATS

L'organisme devrait s'assurer que des bons de travail/contrats sont en place pour définir la maintenance qui sera réalisée en ce qui concerne les aéronefs ou les composants relevant de la compétence de TCAC et que les deux parties comprennent et acceptent ce contrat.

Un énoncé acceptable pour ce paragraphe pourrait être le suivant :

Avant d'entreprendre des travaux concernant des aéronefs ou des composants relevant de la compétence de TCAC, l'organisme et le client canadien doivent établir un contrat ou un bon de travail définissant les travaux de maintenance à effectuer. 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 ET MODIFICATIONS MAJEURES

Ce paragraphe doit préciser que le client canadien doit obtenir ou établir le processus pour obtenir l'approbation de TCAC avant d'incorporer des réparations ou des modifications majeures et que la définition du terme « réparations et de modifications majeures » figurant dans la réglementation sur l'aviation civile doit être utilisée.

Un énoncé acceptable pour ce paragraphe pourrait être le suivant :

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.

9. CERTIFICATION DE COMPOSANTS APRÈS MAINTENANCE

Ce paragraphe doit définir comment la certification après maintenance d'aéronefs/de composants autre que des aéronefs complets doit être effectuée 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 (IAM). Un bon de sortie autorisée (FORM ONE de l'AESA) doit être émis. Le présent paragraphe devrait préciser les mesures à prendre pour s'assurer que la certification après maintenance est reconnue comme étant valide en vertu du RAC 571.10 par le client canadien et l'organisme de réglementation.

Le supplément devrait contenir une copie d'un exemple du FORM ONE dûment rempli de l'AESA utilisé par l'OMA ainsi que des instructions visant le personnel pour remplir le formulaire.

Un énoncé acceptable pour ce paragraphe pourrait être le suivant :

La certification après maintenance de composants ayant fait l'objet d'une maintenance conformément au présent supplément sera effectué en vertu de la partie 145 de l'AESA et d'autres exigences précisées à l'appendice B1 de l'Accord, et aux paragraphes 7 et 8 of de ce supplément seront également pris en compte. Un bon de sortie autorisée (FORM ONE de l'AESA) sera émis.

Une certification après maintenance effectuée conformément à ce supplément constitue une certification après maintenance à l'échelle organisationnelle au nom de l'organisme de maintenance et aux termes du RAC 571.10.

La case 12 du FORM ONE de l'AESA précisera les révisions, les réparations, les modifications, les consignes de navigabilité, les bulletins de service, les pièces de remplacement et mentionnera les détails des données approuvées utilisées. Au cas où tous les travaux de maintenance requis n'auraient pas été réalisés comme cela avait été convenu par le client, les travaux non effectués devrait être indiqués à la case 12.

La case 12 comprendra le numéro d'approbation de TCAC, par exemple « N° d'approbation de TCAC : 8XX-XX ».

La case à cocher 14a du FORM ONE de l'AESA affichera « Autre réglementation précisée à la case 12 ». Si la maintenance a été approuvée par TCAC seulement et pas par l'AESA, la case « Certification après maintenance relevant de la partie 145.A.50 » ne doit pas être cochée. Par exemple, une CN de TCAC non approuvée par l'AESA.

Le FORM ONE de l'AESA sera signé par une personne autorisée pour remettre le composant en service au nom de *Nom de la compagnie.*

9.1 Admissibilité des composants pour le montage

Ce paragraphe doit inclure les renseignements concernant l'éligibilité des composants autorisés aux fins d'utilisation durant la maintenance.

Un énoncé acceptable pour ce paragraphe pourrait être le suivant:

Seuls les composants neufs et usagés suivant peuvent être installés durant la maintenance:

9.1.1 Composants neufs

Dans le cas des composants neufs, il faut pouvoir remonter jusqu'au fabricant de l'équipement d'origine (FEO) comme spécifié dans le catalogue des pièces détachées des titulaires de certificats de type et ils doivent être dans un état satisfaisant pour le montage. 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'ANA 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 du FEO et de titulaires d'un certificat de production canadien 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 sous la compétence d'une ANA 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) Pour les composants neufs ne relevant pas de l'Accord, veuillez consulter la Circulaire d'information CI 571-024 de TCAC.
- f) 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 le montage.

9.1.2 Composants usagés

Dans le cas des composants usagés, il faut pouvoir remonter jusqu'à l'organisme de maintenance agréé par TCAC qui a certifié la maintenance précédente et/ou en cas de pièces à vie limitée qui a certifié le temps en service. Les pièces usagées doivent être dans un état satisfaisant pour le montage et être admissibles au montage comme prescrit par le 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 sous la compétence 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 OMA de l'AESA en vertu de la partie 145 disposant d'un agrément de TCAC valide en vertu de la sous-partie 573 du RAC accompagnés d'un formulaire 1 de l'AESA émis comme certification après maintenance, le numéro d'agrément de TCAC doit être visible dans la case 12 du formulaire 1 de l'AESA (certification double).
- c) Les composants usagés accompagnés d'un bon de sortie autorisée provenant d'un OMA sous la compétence d'une ANA autre que le Canada ou un État membre de l'UE, certifiés aux termes d'un accord avec le Canada qui prévoit l'acceptation des certificats de navigabilité pour exportation.
- d) Les composants usagés provenant d'un OMA de l'UE qui ne sont pas titulaires d'un agrément de TCAC ne doivent pas être utilisés même s'ils sont accompagnés du formulaire 1 de l'AESA.

e) Les composants usagés ayant obtenu une triple certification (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.

f) 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).

Un énoncé acceptable pour ce paragraphe pourrait être le suivant :

La certification après maintenance d'un aéronef doit être effectuée conformément à la partie 145 de l'AESA, sauf les paragraphes 7 et 8 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 navigabilités, 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. »

La subdivision « 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 l'AESA. Exemple : une CN de TCAC non approuvé 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.

Un énoncé acceptable pour ce paragraphe pourrait être le suivant :

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).

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 dans au Canada et les installations de maintenance en escale en dehors des limites territoriales du présent accord 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 les agents techniques des parties signataires de l'Accord.

Annexe 2 : Formulaire de demande (Formulaire 24-0093 de Transports Canada)

Formulaire 24-0093 de Transports Canada Demande d'approbation initiale/de continuité d'approbation de maintenance d'un organisme de maintenance (OM) européen conformément à l'Accord bilatéral sur la sécurité de l'aviation civile conclu entre le Canada et l'Union européenne	Page 1/2
<p>Pour le demandeur: Qualification aéronefs: <input type="checkbox"/> Qualification Composant: <input type="checkbox"/></p> <p>Remarque: Dans le cadre du présent accord, lorsque le certificat d'un OMA ayant la qualification de composant inclus également la qualification d'aéronefs, celui-ci doit présenter une demande en tant qu'OMA ayant la qualification d'aéronefs.</p> <p>1. Nom de l'OMA relevant de la partie 145 de l'AESA : _____ Numéro de certificat relevant de la partie 145 de l'AESA : _____</p> <p>2. Adresse de l'OMA : _____</p> <p>3. Adresse postale (si elle diffère de l'adresse ci-dessus) : _____</p> <p>4. Tél. : _____ Télécopieur : _____ Courriel de la personne-ressource principale : _____</p> <p>5. Veuillez sélectionner le type de demande et remplir la section 6 du formulaire a. Demande initiale <input type="checkbox"/> b. Continuité <input type="checkbox"/> c. Changement <input type="checkbox"/></p> <p>(En cas de continuité ou de changement) numéro de l'AMO assujetti au RAC 573 de TCAC : _____</p> <p>6. Demande :</p> <p>Au nom de cet OM, je souhaite demander l'approbation d'effectuer la maintenance de produits canadiens conformément à l'Accord bilatéral 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 dispositions de l'Accord bilatéral 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 le RAC104, et que le fait de ne pas les payer peut entraîner la suspension ou l'annulation d'une approbation de maintenance existante.</p> <p>(Veuillez noter que vous devrez peut-être payer des frais supplémentaires à votre ANA pour le traitement de la présente demande)</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 de la redevance applicable.</p> <p>Date : _____</p> <p>Nom et signature du gestionnaire responsable de l'OM : _____</p> <p><u>Remarque</u> : Ce formulaire de demande doit être adressé à l'évaluateur de l'ANA pour l'OM, en plus des documents appuyant la demande, et, en particulier, du supplément au manuel de politiques en matière de maintenance de l'AESA.</p> <p>Mesure de l'ANA de l'État membre :</p> <p>Veuillez transmettre cette demande accompagnée de la lettre d'approbation du supplément de TCAC à :</p> <p>Transports Canada, Aviation civile Navigabilité opérationnelle (AARTM) Courriel : TCCA-EASA@tc.gc.ca</p>	

Pour TCAC :

8a.Demande initiale

Par la présente, TCAC confirme que le demandeur : n° _____ en vertu de la partie 145 de l'AESA s'est acquitté des frais concernant la demande décrite ci-dessus. Par conséquent, TCAC autorise l'octroi par l'autorité compétente d'une approbation de TCAC en vertu du RAC 573 :

pour effectuer la maintenance de produits canadiens, une fois qu'elle sera satisfaite de la conformité de l'OMA aux exigences réglementaires applicables.

Nom :

Date :

Veillez transmettre cet accusé de réception à :
ANA de l'État membre de l'Union européenne concerné

9.

À remplir par TCAC en cas de non-conformité

Par la présente, TCAC informe l'autorité compétente 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.

(Cette information doit être transmise à l'autorité compétente à l'adresse susmentionnée.)

Nom :

Date :

Remarques sur les frais et redevances

- f) Pour obtenir des renseignements relatifs aux frais et redevances, veuillez consulter le règlement de TCAC sur les frais et les redevances se trouvant sur le site Internet de TCAC, à l'adresse www.tc.gc.ca
- g) À la réception du formulaire n° 24-0093 de demande d'approbation initiale, TCAC adressera au demandeur une facture contenant les détails relatifs au mode de paiement.
- h) Afin de reconduire l'approbation de TCAC, les frais seront facturés au demandeur tous les deux ans.