



# Circulaire d'information

**Sujet: Procédures de mise en œuvre de la maintenance – Accord bilatéral sur la sécurité aérienne entre le Canada et les États-Unis**

Bureau émetteur :	Aviation civile, Direction des Normes	Numéro de document :	CI 571-002
Numéro de classification du dossier :	Z 5000-34	Numéro d'édition :	02
Numéro du SGDDI :	14650763-V3	Date d'entrée en vigueur :	2019-05-01

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1.0</b>	<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>3</b>
1.1	Objet .....	3
1.2	Applicabilité.....	3
1.3	Description des changements .....	3
<b>2.0</b>	<b>RÉFÉRENCES ET EXIGENCES</b> .....	<b>3</b>
2.1	Documents de référence .....	3
2.2	Documents annulés .....	4
2.3	Définitions et abréviations.....	4
<b>3.0</b>	<b>CONTEXTE</b> .....	<b>6</b>
3.1	Renseignements généraux.....	7
<b>4.0</b>	<b>SECTION A – INTERACTION DES AUTORITES</b> .....	<b>7</b>
<b>5.0</b>	<b>SECTION B – CONDITIONS SPÉCIALES : GUIDE SUR LES MÉCANICIENS A&amp;P AGRÉÉS PAR LA FAA ET LES CENTRES DE RÉPARATIONS AGRÉÉS PAR LA FAA</b> .....	<b>7</b>
5.1	Mécaniciens A&P agréés par la FAA situés dans les limites du territoire des É.-U et qui exécutent des travaux sur des aéronefs immatriculés au Canada qui ne sont pas utilisés dans le cadre de services aériens commerciaux relevant de la partie VII du RAC. Aucun supplément de TCAC n'est nécessaire .....	7
5.2	Centres de réparation agréés par la FAA situés dans les limites du territoire des É.-U et qui exécutent des travaux sur des aéronefs immatriculés au Canada qui ne sont pas utilisés dans le cadre de services aériens commerciaux relevant de la partie VII du RAC et/ou des produits aéronautiques. Aucun supplément de TCAC n'est nécessaire. ....	8
5.3	Centres de réparation agréés par la FAA situés dans les limites du territoire des É.-U et qui exécutent des travaux sur des aéronefs immatriculés au Canada qui sont utilisés dans le cadre de services aériens commerciaux relevant de la partie VII du RAC (y compris pour les installations de maintenance en ligne situées à l'extérieur des États-Unis). Un supplément de TCAC est requis....	8
5.4	Centres de réparation agréés par la FAA situés en dehors des É.-U. Aucun supplément de TCAC n'est nécessaire. ....	9
<b>6.0</b>	<b>SECTION C – CONDITIONS SPECIALES : GUIDE A L'INTENTION DES TEA AGREES PAR TCAC ET DES OMA DE TCAC</b> .....	<b>10</b>

6.1	TEA agréés par TCAC et situés au Canada qui effectuent des travaux de maintenance sur des aéronefs immatriculés aux États-Unis qui ne sont pas utilisés dans le cadre de services aériens commerciaux relevant de la partie 121 ou 135 du 14 CFR. Aucun supplément de la FAA n'est requis. ....	10
6.2	OMA de TCAC situés au Canada effectuant des travaux sur des aéronefs immatriculés aux États-Unis qui ne sont pas utilisés dans le cadre de services aériens commerciaux relevant de la partie 121 ou 135 du 14 CFR et/ou de produits aéronautiques. Aucun supplément de la FAA n'est requis. ....	11
6.3	OMA de TCAC situés au Canada et exécutant des travaux sur des aéronefs immatriculés aux États-Unis qui sont utilisés dans le cadre de services aériens commerciaux relevant de la partie 121 ou 135 du 14 CFR. Un supplément de la FAA est requis. ....	11
6.4	OMA de TCAC situés à l'extérieur du Canada. ....	12
<b>7.0</b>	<b>HISTORIQUE DU DOCUMENT</b> .....	<b>12</b>
<b>8.0</b>	<b>BUREAU RESPONSABLE</b> .....	<b>12</b>

## 1.0 INTRODUCTION

- 1) La présente circulaire d'information (CI) décrit un moyen acceptable, parmi d'autres, de démontrer la conformité à la réglementation et aux normes en vigueur. Elle ne peut en elle-même ni modifier, ni créer une exigence réglementaire, ni peut-elle autoriser de changements ou de dérogations aux exigences réglementaires, ni établir de normes minimales. Le demandeur peut décider de recourir à une autre méthode, qui doit cependant être jugée acceptable par Transports Canada.

### 1.1 Objet

- 1) Ce document vise à fournir des orientations concernant l'Accord conclu entre le gouvernement des États-Unis d'Amérique et le gouvernement du Canada visant à promouvoir la sécurité aérienne, aussi connu sous le nom d'Accord bilatéral sur la sécurité aérienne (ABSA), de même que les Procédures de mise en œuvre de la maintenance (PMM) entre le Canada et les États-Unis. Nous vous recommandons de lire l'ABSA et les PMM dans leur intégralité afin de comprendre les exigences et les conditions spéciales qui pourraient s'appliquer à votre situation.

### 1.2 Applicabilité

- 1) Ce document s'applique aux organismes de maintenance agréés (OMA) et aux techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA) situé au Canada effectuant la maintenance et la modification de produits aéronautiques sous le contrôle réglementaire de la Federal Aviation Administration (FAA) et un centre de réparation agréé par la FAA situé à l'extérieur des États-Unis, assurant la maintenance et la modification de produits aéronautiques sous le contrôle réglementaire de TCAC (mais pas les aéronefs immatriculés au Canada). Il s'applique également aux propriétaires et exploitants d'aéronefs canadiens qui adressent des demandes de services aux centres de réparation agréés par la FAA (tant aux États-Unis qu'en dehors des États-Unis) et aux mécaniciens A&P agréés par la FAA.

### 1.3 Description des changements

- 1) Ce document a fait l'objet d'une révision en profondeur afin de tenir compte de la plus récente révision des PMM, qui date du 27 Septembre, 2018. Étant donné le nombre de modifications apportées à la présente édition, il est recommandé de lire le document en entier.

## 2.0 RÉFÉRENCES ET EXIGENCES

### 2.1 Documents de référence

- 1) Les documents de référence suivants sont destinés à être utilisés conjointement avec le présent document :
  - a) Partie V, sous-partie 71 du Règlement de l'aviation canadien – *Exigences relatives à la maintenance des aéronefs*;
  - b) Partie V, sous-partie 73 du Règlement de l'aviation canadien – *Organismes de maintenance agréés*;
  - c) Partie VI, sous-partie 5 du Règlement de l'aviation canadien – *Exigences relatives aux aéronefs*;

- d) Norme 571 du Règlement de l'aviation canadien – *Maintenance*;
- e) Norme 573 du Règlement de l'aviation canadien – *Organismes de maintenance agréés*;
- f) Norme 625 du Règlement de l'aviation canadien – *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*;
- g) Accord bilatéral sur la sécurité aérienne entre les États-Unis et le Canada (ABSA);
- h) Procédures de mise en œuvre de la maintenance (PMM) entre la Federal Aviation Administration et Transports Canada, Aviation civile;
- i) Procédures de mise en œuvre de la navigabilité (IPA) entre la Federal Aviation Administration et Transports Canada, Aviation civile;
- j) Circulaire d'information (CI) 571-024 – Documentation requise pour l'installation de pièces sur des aéronefs immatriculés au Canada.

## 2.2 Documents annulés

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

## 2.3 Définitions et abréviations

- 1) Les **définitions** suivantes s'appliquent aux fins du présent document:
  - a) **Accord** : Accord sur la sécurité aérienne entre les États-Unis d'Amérique et le Canada, signé le 12 juin 2000.
  - b) **Altération ou modification** : Tout changement apporté au niveau de la construction, de la configuration, des performances, des caractéristiques environnementales ou des limites d'exploitation des produits aéronautiques civils concernés.
  - c) **Canada** : Sur le plan géographique, comprend 1) les provinces et les territoires, y compris les eaux territoriales, et 2) l'espace aérien correspondant à ces zones géographiques.
  - d) **Centre de réparation agréé par la FAA** : Autorité aérienne agréée en vertu de la partie 145 du 14 CFR qui effectue des travaux de maintenance, de maintenance préventive ou de modification d'un aéronef, d'une cellule d'aéronef, d'un moteur, d'une hélice, d'un appareillage ou d'une pièce d'un élément à laquelle s'applique la partie 43 du 14 CFR.
  - e) **Centre de réparation agréé par la FAA situé en dehors des États-Unis** : Dans le contexte de PMM, ce terme désigne tous les centres de réparation visés par la partie 145 du 14 CFR situés en dehors des limites territoriales des États-Unis.
  - f) **Conditions spéciales** : (Voir Sections B et C du PMM.) Exigences que l'on trouve soit dans les parties 43, 121, 135 et 145 du 14 CFR de la FAA ou dans le RAC 571 et 573 de TCAC dont on a constaté, en fonction d'une comparaison des systèmes de maintenance réglementaires, qu'elles ne sont pas communes aux deux systèmes, mais suffisamment significatives pour devoir être adressées.
  - g) **États-Unis** : Sur le plan géographique, 1) les États-Unis et ses territoires, et 2) l'espace aérien correspondant à ces zones.
  - h) **Inspection annuelle** : Pour les besoins du présent PMM, une inspection annuelle est identique à une inspection tous les 12 mois. Il s'agit d'une inspection réalisée à intervalles qui ne doit pas expirer plus tard que le dernier jour du douzième mois, après l'inspection précédente.

- i) **Installations de maintenance en ligne** : Emplacements désignés dans l'agrément/le manuel d'un centre de réparation agréé par la FAA ou OMA de TCAC qui sont assujettis à la surveillance d'une autorité compétente.
- j) **Maintenance** : Signifie l'exécution de travaux d'inspections, de révision, de réparations ou de préservation ainsi que le remplacement de pièces, de matériaux, d'appareillages ou de composants d'un produit aéronautique civil pour en assurer le maintien de la navigabilité, à l'exclusion des modifications ou changements de ce produit.  
**Remarque** : Dans le présent document, la définition de maintenance correspond à celle de la FAA, laquelle exclut les altérations et les modifications. C'est pour cette raison que les termes altérations et modifications ont été ajoutés, le cas échéant, dans ce document lorsqu'il est fait référence à l'exécution de travaux.
- k) **Maintenance en ligne** : La maintenance en ligne désigne toute activité de maintenance menée avant un vol pour être sûr que l'aéronef est apte à assurer le vol prévu.
  - i) La maintenance en ligne peut comporter :
    - A) le dépannage technique;
    - B) la rectification d'un défaut;
    - C) le remplacement d'une pièce en utilisant d'un équipement de test externe, si nécessaire;
    - D) le remplacement d'une pièce peut concerner des pièces comme les moteurs et les hélices;
    - E) la maintenance et/ou les contrôles prévus, notamment les inspections visuelles qui permettent de déceler les conditions/écarts manifestement insatisfaisants, mais qui ne nécessitent pas une inspection très approfondie. Cela peut également concerner la structure interne, les systèmes et les éléments motopropulseurs qui sont visibles par l'ouverture rapide des panneaux/portes d'accès.
  - ii) Les travaux de maintenance qui tombent en dehors des spécialités du centre de réparation ne peuvent pas être désignés comme maintenance en ligne.
  - iii) Les travaux de maintenance qui tombent en dehors du certificat de l'OMA ne peuvent être désignés comme de la maintenance en ligne.
- l) **Maintenance spécialisée** : Pour TCAC, il s'agit des travaux de maintenance énoncés à l'annexe II de la sous-partie 71 de la partie V du *Règlement de l'aviation canadien*.
- m) **Mécanicien A&P agréés par la FAA** : Signifie une personne qui a été délivré un certificat de cellule et groupe motopropulseur (A&P) de mécanicien ou un certificat de réparateur de la FAA en vertu du 14 CFR, partie 65.
- n) **Organisme de maintenance agréé (OMA)** : Organisme de maintenance situé au Canada et titulaire d'une approbation en vertu de la sous-partie 573 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).
- o) **Produit aéronautique civil** : Pour TCAC, cela signifie tout aéronef civil, moteur d'aéronef, hélice d'aéronef, équipement d'aéronef, partie ou composant de l'une de ces choses, y compris tout système informatique ou logiciel. Pour la FAA, cela signifie aéronef civil ou une cellule d'aéronef, un moteur d'aéronef, une hélice, un appareillage, un composant ou une pièce montée là-dessus. Le terme « produit aéronautique » sera employé dans le reste du document.

- p) **Supplément de la FAA** : Supplément au *Manuel des politiques de maintenance* (MPM) approuvé de l'OMA exigé en vertu de la section C des PMM.
  - q) **Supplément de TCAC** : Supplément au *Manuel de centre de réparation* (MCR) accepté du centre de réparation agréé par la FAA exigé en vertu de la section B des PMM.
  - r) **Travaux élémentaires** : Travaux désignés comme des travaux élémentaires dans les *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*. La liste complète des travaux élémentaires figure à l'annexe A de la norme 625 du *Règlement de l'aviation canadien*.
- 2) Les **abréviations** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
- a) **ABSA** : Accord bilatéral sur la sécurité aérienne
  - b) **A&P** : Mécaniciens A&P (cellule et groupe motopropulseur) agréés par la FAA
  - c) **BSA** : Bon de sortie autorisée
  - d) **CFR** : Code des Régulations Fédérales, dans la présente CI, en particulier le Titre 14 du Code des Régulations Fédérales, Parties 1 à 199
  - e) **CI** : Circulaire d'information
  - f) **É.-U.** : États-Unis
  - g) **FAA** : Federal Aviation Administration
  - h) **MCR** : Manuel du centre de réparation
  - i) **MPM** : Manuel des politiques de maintenance
  - j) **OEM** : Fabricant d'équipement d'origine
  - k) **OMA** : Organisme de maintenance agréé
  - l) **PMM** : Procédures de mise en œuvre de la maintenance
  - m) **RAC** : Règlement de l'aviation canadien
  - n) **TCAC** : Transports Canada, aviation civile
  - o) **TEA** : Techniciens d'entretien d'aéronefs

### 3.0 CONTEXTE

- 1) Le 12 juin 2000, le gouvernement des États-Unis (É.-U.) et le gouvernement du Canada ont approuvé un Accord bilatéral sur la sécurité aérienne (ABSA) en vue de faciliter l'acceptation des approbations de navigabilité l'un de l'autre, les essais environnementaux, l'approbation des produits aéronautiques civils, l'acceptation des approbations de maintenance, des altérations ou des modifications et la surveillance des installations de maintenance. L'ABSA, officiellement connu comme l'Accord conclu entre le gouvernement des États-Unis d'Amérique et le gouvernement du Canada visant à promouvoir la sécurité aérienne, peut être consulté aux adresses ci-dessous :
- [http://www.FAA.gov/aircraft/air\\_cert/international/bilateral\\_agreements/](http://www.FAA.gov/aircraft/air_cert/international/bilateral_agreements/)
- <http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/normes/int-aeb-usa-2000-3676.htm>
- 2) Les procédures qui concernent la mise en œuvre des dispositions de l'ABSA figurent dans les procédures de mise en œuvre de la maintenance (PMM). Les PMM visent à énoncer les conditions et les modalités en vertu desquelles la FAA et TCAC peuvent reconnaître les

inspections et les évaluations effectuées par les installations de maintenance et le personnel de maintenance de l'autre autorité.

- 3) Les personnes qui assurent la maintenance d'aéronefs immatriculés aux É.-U. ou au Canada et/ou de produits aéronautiques américains ou canadiens doivent connaître l'ABSA et les PMM qui s'y rattachent. En particulier, les transporteurs aériens américains et les exploitants aériens canadiens qui sous-traitent des travaux de maintenance à des OMA de TCAC et à des centres de réparation agréés par la FAA doivent vérifier que leurs fournisseurs de maintenance respectent les exigences des conditions spéciales énumérées dans la révision en cours du PMM et, le supplément applicable.

### **3.1 Renseignements généraux**

- 1) Les PMM comptent trois sections.
  - a) Section A – Interaction des autorités;
  - b) Section B – Conditions spéciales: Guide sur les techniciens de cellule et groupe motopropulseur (A&P) agréés par la FAA et les centres de réparations agréés par la FAA;
  - c) Section C – Conditions spéciales : Guide à l'intention des TEA agréés par TCAC et des OMA de TCAC.
- 2) Les TEA de TCAC pour lesquelles un supplément de la FAA est actuellement approuvé dans le cadre de leur MPM doivent valider que leur supplément continue de satisfaire à l'exigence du dernier PMM. Le supplément mis à jour doit être soumis à nouveau au bureau responsable de TCAC pour acceptation dans les six mois suivant la date de signature de cette CI.

## **4.0 SECTION A – INTERACTION DES AUTORITES**

- 1) Cette section porte sur l'interaction entre la FAA et TCAC. Elle ne s'applique pas à l'industrie. Voir les PMM pour plus de détails.

## **5.0 SECTION B – CONDITIONS SPÉCIALES : GUIDE SUR LES MÉCANICIENS A&P AGRÉÉS PAR LA FAA ET LES CENTRES DE RÉPARATIONS AGRÉÉS PAR LA FAA**

### **5.1 Mécaniciens A&P agréés par la FAA situés dans les limites du territoire des É.-U et qui exécutent des travaux sur des aéronefs immatriculés au Canada qui ne sont pas utilisés dans le cadre de services aériens commerciaux relevant de la partie VII du RAC. Aucun supplément de TCAC n'est nécessaire**

- 1) Les mécaniciens A&P agréés par la FAA peuvent exécuter des travaux de maintenance et des modifications sur des aéronefs immatriculés au Canada et des produits aéronautiques installés sur ces aéronefs, et peuvent aussi approuver la remise en service de ces aéronefs à condition que les conditions spéciales de la section B, sous-section 1.2 du PMM soient remplies.
- 2) Les mécaniciens A&P agréés par la FAA ne peuvent approuver la remise en service d'un aéronef dans les cas suivants:
  - a) à la maintenance spécialisée;
  - b) aux inspections annuelles; ou
  - c) installation de pièces « remises à neuf ».

**Remarque:** Les pièces désignées comme « remises à neuf » par les organisations de production, autres que l'importation au Canada de moteurs complets, ne peuvent pas être installées sur des aéronefs immatriculés au Canada. Par conséquent, une attention particulière doit être accordée à l'état du travail effectué indiqué sur le bon de sortie autorisé (BSA) pour déterminer l'éligibilité. Reportez-vous à la dernière révision des Procédures de mise en œuvre de la navigabilité (IPA) entre la FAA et TCAC et le CI 571-024.

- 3) Aucun supplément de TCAC ou approbation additionnelle de la FAA ou de TCAC n'est nécessaire.
- 4) TCAC n'accepte pas de bon de sortie autorisé (BSA) pour la remise en service par un mécanicien A&P agréés par la FAA, qui ne relève pas d'un centre de réparation agréé par la FAA, lorsque des travaux de maintenance sont effectués sur un produit aéronautique relevant du contrôle réglementaire de TCAC.

**5.2 Centres de réparation agréés par la FAA situés dans les limites du territoire des É.-U et qui exécutent des travaux sur des aéronefs immatriculés au Canada qui ne sont pas utilisés dans le cadre de services aériens commerciaux relevant de la partie VII du RAC et/ou des produits aéronautiques. Aucun supplément de TCAC n'est nécessaire.**

- 1) Les centres de réparation agréés par la FAA situés aux É.-U. peuvent exécuter des travaux de maintenance et des modifications sur des aéronefs immatriculés au Canada et des produits aéronautiques relevant du contrôle réglementaire de TCAC et approuver la remise en service de ces aéronefs à condition que les conditions spéciales de la section B, sous-section 2.2 du PMM soient remplies.
- 2) Les centres de réparation agréés par la FAA ne peuvent approuver la remise en service d'un aéronef et des produits aéronautiques dans les cas suivants;
  - a) aux inspections annuelles;
  - b) installation de pièces « remises à neuf ».

**Remarque:** Les pièces désignées comme « remises à neuf » par les organisations de production, autres que l'importation au Canada de moteurs complets, ne peuvent pas être installées sur des aéronefs immatriculés au Canada. Par conséquent, une attention particulière doit être accordée à l'état du travail effectué indiqué sur le bon de sortie autorisé (BSA) pour déterminer l'éligibilité. Reportez-vous à la dernière révision des Procédures de mise en œuvre de la navigabilité (IPA) entre la FAA et TCAC et le CI 571-024.

- 3) Aucun supplément de TCAC ou approbation additionnelle de la FAA ou de TCAC n'est nécessaire.

**5.3 Centres de réparation agréés par la FAA situés dans les limites du territoire des É.-U et qui exécutent des travaux sur des aéronefs immatriculés au Canada qui sont utilisés dans le cadre de services aériens commerciaux relevant de la partie VII du RAC (y compris pour les installations de maintenance en ligne situées à l'extérieur des États-Unis). Un supplément de TCAC est requis.**

- 1) Un supplément de TCAC énonçant les conditions spéciales mentionnées à la sous-section 3.2 de la section B des PMM est requis pour les centres de réparation agréés par la FAA situés dans les limites du territoire des É.-U. qui exécutent des travaux de maintenance et des modifications d'aéronefs immatriculés au Canada qui sont utilisés dans le cadre de services aériens commerciaux relevant de la partie VII du RAC.

- 2) Ces conditions spéciales comprennent, sans toutefois s'y limiter, les suivantes:
  - a) Le centre de réparation agréé par la FAA doit en outre être titulaire d'une spécification d'exploitation D107 pour effectuer des travaux de maintenance en ligne et doit énumérer les lieux spécifiques;
  - b) Les performances de la maintenance en ligne dans des installations situées à l'extérieur des États-Unis devront être définies dans le supplément de TCAC;
  - c) Les installations de maintenance en ligne situées en dehors des États-Unis ne peuvent pas être utilisées dans les pays où des accords ou des accords existants ont été conclus avec TCAC pour l'exécution ou l'acceptation de la maintenance;  
**Remarque:** Les pays avec lesquels TCAC a conclu un accord de maintenance sont disponibles sur le site Web suivant: <http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/normes/int-et-menu-3674.htm>.
  - d) Le centre de réparation agréé par la FAA doit établir des procédures visant à assurer que l'incorporation des portions du Système de Gestion de la Sécurité (SGS) de l'exploitant aérien Canadien.
- 3) Le centre de réparation agréé par la FAA soumettra le supplément de TCAC au bureau responsable de la FAA pour approbation.
- 4) Les transporteurs aériens visés par la partie 121 ou 135 de la FAA qui sont autorisés à exécuter des travaux de maintenance mais qui ne sont pas titulaires d'un certificat de centre de réparation agréé de la FAA ne sont pas assujettis aux dispositions de l'ABSA concernant la réalisation de la maintenance. Dans le cadre de l'accord, ces transporteurs ne sont pas autorisés à effectuer des travaux de maintenance ou de maintenance spécialisée sur des aéronefs immatriculés au Canada qui sont exploités en vertu de la partie VII du RAC.
- 5) Pour savoir quels centres de réparation agréés par la FAA sont autorisés à effectuer la maintenance des aéronefs immatriculés au Canada qui sont utilisés dans le cadre de services aériens commerciaux relevant de la partie VII du RAC, envoyer une demande d'information à l'adresse suivante : [FAATCCAOpAir-FAATCACNavOp@tc.gc.ca](mailto:FAATCCAOpAir-FAATCACNavOp@tc.gc.ca)

#### **5.4 Centres de réparation agréés par la FAA situés en dehors des É.-U. Aucun supplément de TCAC n'est nécessaire.**

- 1) Un centre de réparation agréé par la FAA situé en dehors des États-Unis peut effectuer des travaux de maintenance et de modification sur des produits aéronautiques (mais pas sur des aéronefs immatriculés au Canada) relevant du contrôle réglementaire de TCAC sans qu'un supplément soit requis, à la condition qu'il respecte les critères énoncés à la sous-section 4.1 de la section B des PMM et a été autorisé par TCAC dans le cadre du PMM.
- 2) Ce critère comprend les éléments suivants:
  - a) Le centre de réparation agréé par la FAA est situé dans un pays qui n'a pas conclu un accord de maintenance avec TCAC;
  - b) Le centre de réparation agréé par la FAA ne détient pas une approbation d'OMA étranger de TCAC conformément au RAC 573.13 et;
  - c) Le centre de réparation agréé par la FAA:
    - i) est identifié par le fabricant d'équipements d'origine (OEM) comme installation recommandée pour la maintenance de ses produits; ou
    - ii) si n'est pas recommandé par l'OEM, la maintenance effectuée ne doit pas être disponible au Canada.

**Remarque;** La liste des pays avec lesquels TCAC a conclu des accords pour les travaux de maintenance peut être consultée à l'adresse suivante :

<http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/normes/int-et-menu-3674.htm>.

- 3) Un centre de réparation agréé par la FAA situé hors des États-Unis peut soumettre une demande d'autorisation de maintenance de produits aéronautiques relevant du contrôle réglementaire de TCAC à l'adresse suivante: [FAATCCAOpAir-FAATCACNavOp@tc.gc.ca](mailto:FAATCCAOpAir-FAATCACNavOp@tc.gc.ca).
  - a) La demande d'autorisation doit inclure:
    - i) Une lettre indiquant l'objet de la demande;
    - ii) Copie du certificat du centre de réparation agréé par la FAA avec toutes les caractéristiques et limitations, y compris les spécifications d'exploitation ou la liste des capacités actuelles;
    - iii) Une lettre du fabricant indiquant qu'il recommande la centre de réparation agréé par la FAA pour maintenir son produit (s) ou;
    - iv) Si le centre de réparation agréé par la FAA ne peut obtenir la recommandation du fabricant de maintenir son ou ses produits, preuve que la maintenance fournie n'est pas disponible au Canada.
- 4) Lorsque les critères énumérés à la PMM sont respectés, TCAC émettra une lettre d'autorisation. Aucune autre approbation n'est requise de la part de la FAA.
- 5) Les centres de réparation agréées par la FAA en dehors des États-Unis et autorisées par TCAC seront répertoriées sur le site Web de TCAC à l'adresse: <http://wwwapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/2/CAS-SAC/aooh.aspx?lang=fra>. Ce site Web détaille les spécialités et les limitations de maintenance que le centre de réparation de la FAA est autorisé à effectuer sur les produits aéronautiques admissibles à l'installation sur des aéronefs immatriculés au Canada. Dans certains cas, la liste des spécialités peut être davantage limitée à des produits aéronautiques spécifiques et aux tâches de maintenance / réparations effectuées.
- 6) La présente autorisation de TCAC reste en vigueur jusqu'au renouvellement du certificat de centre de réparation de la FAA ou jusqu'à ce que le certificat ait été rendu, suspendu ou révoqué. Pour renouveler cette autorisation, le centre de réparation agréé par la FAA doit fournir à TCAC son certificat renouvelé et démontrer sa conformité à la section B, paragraphe 4.1 du PMM, dans le cadre de sa nouvelle demande d'autorisation.
- 7) Les centres de réparations agréées par la FAA situées en dehors des États-Unis et autorisées par TCAC doivent respecter les conditions spéciales spécifiées à la section B, sous-section 4.2 du PMM.
- 8) Les produits aéronautiques certifiés par le centre de réparation agréé par la FAA avant la date de l'octroi de l'autorisation de TCAC ne sont pas admissibles pour l'installation sur des produits aéronautiques relevant du contrôle réglementaire de TCAC.
- 9) Le certificat du centre de réparation agréé par la FAA doit être actif et non expiré. Ceci peut être confirmé via le lien suivant: <http://av-info.faa.gov/repairstation.asp>

## **6.0 SECTION C – CONDITIONS SPECIALES : GUIDE A L'INTENTION DES TEA AGREES PAR TCAC ET DES OMA DE TCAC**

### **6.1 TEA agréés par TCAC et situés au Canada qui effectuent des travaux de maintenance sur des aéronefs immatriculés aux États-Unis qui ne sont pas utilisés dans le cadre de**

**services aériens commerciaux relevant de la partie 121 ou 135 du 14 CFR. Aucun supplément de la FAA n'est requis.**

- 1) Les TEA agréés par TCAC peuvent effectuer des travaux de maintenance et de modification sur des aéronefs immatriculés aux États-Unis, et sur des produits aéronautiques de ces aéronefs, et approuver la certification après maintenance de ces aéronefs, à condition que les conditions spéciales de la section C, sous-section 1.2 du PMM soient remplies.
- 2) Les TEA agréés par TCAC ne peuvent certifier une certification après maintenance d'un aéronef dans les cas suivants:
  - a) aux inspections annuelles;
  - b) maintenance et ou de modifications effectuées sur des aéronefs immatriculés aux États-Unis qui sont utilisés dans le cadre de services aériens commerciaux relevant de la partie 121 ou 135 du 14 CFR.
- 3) Aucun supplément de la FAA ou approbation additionnelle de la FAA ou de TCAC n'est nécessaire.
- 4) La FAA n'accepte pas de BSA pour la certification après maintenance par un TEA agréé par TCAC, qui ne relève pas d'un OMA de TCAC, lorsque des travaux de maintenance sont effectués sur un produit aéronautique relevant du contrôle réglementaire de FAA.

**6.2 OMA de TCAC situés au Canada effectuant des travaux sur des aéronefs immatriculés aux États-Unis qui ne sont pas utilisés dans le cadre de services aériens commerciaux relevant de la partie 121 ou 135 du 14 CFR et/ou de produits aéronautiques. Aucun supplément de la FAA n'est requis.**

- 1) Les OMA de TCAC situés au Canada peuvent effectuer des travaux de maintenance ou de modification ou approuver la certification après maintenance d'aéronefs immatriculés aux États-Unis, y compris sur les produits aéronautiques de ces aéronefs, à condition que les conditions spéciales de la section C, sous-section 2.2 du PMM soient remplies.
- 2) Les AMO de TCAC ne peuvent certifier une certification après maintenance pour:
  - a) aux inspections annuelles;
  - b) maintenance ou de modifications effectuées aux aéronefs immatriculés aux États-Unis qui sont utilisés dans le cadre de services aériens commerciaux relevant de la partie 121 ou 135 du 14 CFR.
- 3) Aucun supplément de la FAA ou approbation additionnelle de la FAA ou de TCAC n'est nécessaire.

**6.3 OMA de TCAC situés au Canada et exécutant des travaux sur des aéronefs immatriculés aux États-Unis qui sont utilisés dans le cadre de services aériens commerciaux relevant de la partie 121 ou 135 du 14 CFR. Un supplément de la FAA est requis.**

- 1) Un supplément de la FAA énonçant les conditions spéciales mentionnées à la sous-section 3.2 de la section C des PMM est requis pour les OMA de TCAC situés au Canada qui effectuent des travaux de maintenance ou de modification et qui approuvent la certification après maintenance d'aéronefs immatriculés aux États-Unis qui sont utilisés dans le cadre de services aériens commerciaux relevant de la partie 121 ou 135 du 14 CFR.

- 2) L'OMA doit communiquer (90 jours à l'avance) avec son bureau régional de TCAC afin de faire part de son intention de créer un supplément de la FAA. Le bureau régional de TCAC lui fournit des conseils à propos de l'élaboration du supplément de la FAA et de la procédure de demande.
- 3) Le bureau régional de TCAC examine le supplément de la FAA, et s'il est jugé conforme aux PMM, approuve son intégration au MPM de l'OMA.
- 4) Les OMA situés au Canada qui sont autorisés à effectuer des travaux de maintenance ou de modification sur des aéronefs immatriculés aux États-Unis qui sont utilisés en vertu de la partie 121 ou 135 du 14 CFR apparaîtront sur le site Web de TCAC à l'adresse suivante :  
<http://wwwapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/2/cas-sac/aooal.aspx?typ=5&lang=fra>.

**Remarque:** Les OMA effectuant des opérations de maintenance en ligne sur des aéronefs immatriculés aux États-Unis ne peuvent le faire que dans les limites territoriales du Canada.

#### **6.4 OMA de TCAC situés à l'extérieur du Canada.**

- 1) Les OMA de TCAC situés à l'extérieur du Canada ne sont pas reconnus en vertu de l'ABSA. Le titre 14 CFR partie 43 (§ 43.17) de la FAA ne permet pas l'agrément d'organismes qui ont été approuvés en vertu du RAC 573.13 – Agréments étrangers (OMAE).

#### **7.0 HISTORIQUE DU DOCUMENT**

- 1) Circulaire d'information (CI) n° 571-02, Édition 01, 2006-11-23 – Procédures de mise en œuvre de maintenance dans le cadre de l'Accord bilatéral sur la sécurité aérienne entre le Canada et les États-Unis.

#### **8.0 BUREAU RESPONSABLE**

Pour obtenir plus de renseignements ou pour faire des suggestions concernant ce document, veuillez communiquer avec :

Chef, Navigabilité opérationnelle

Téléphone : 613-952-4386

Télécopieur : 613-954-1602

Courriel : jeff.phipps@tc.gc.ca

Toute proposition de modification au présent document est bienvenue et devrait être soumise à l'adresse de courriel : FAATCCAOpAir-FAATCACNavOp@tc.gc.ca

*Original signé par*

Robert Sincennes  
Directeur, Standards  
Aviation Civile