



**PROCEDURE : ENTRETIEN SOUS-TRAITE**

Réf. : P.DSA.860.AIR

**Processus** : Aéronefs  
**Version :** 02  
**Date de création :** 27/09/2009

	Nom	Fonction	Date	Visa
<b>Rédacteur</b>	Groupe de Travail	-	-	-
<b>Vérification</b>	K.MOUNJI	CHEF DE DIVISION DSA	19 SEP. 2016	
<b>Approbation</b>	Z.BELGHAZI	DIRECTEUR DE L'AERONAUTIQUE CIVILE	20 SEP. 2016	

**SOMMAIRE**

**Corps de la procédure :**

1. OBJET
2. DOMAINE D'APPLICATION
3. RÉFÉRENCES
4. DEFINITIONS
5. GENERALITES
6. RESPONSABILITE DE L'ENTRETIEN
7. APPLICABILITE
8. CONTRATS D'ENTRETIEN
9. ENTRETIEN DE L'AERONEF
10. ENTRETIEN MOTEUR
11. ENTRETIEN EN LIGNE DES AERONEFS

**DIFFUSION**

Points documentaires

**Historique des versions :**

Date	Version	Motif de la modification	Rédacteur
27/09/2009	01	Création	Groupe de Travail
07/09/2016	02	Amélioration	Groupe de Travail

Niveau de diffusion :  Interne  Externe  Confidentiel

# ENTRETIEN SOUS-TRAITE

## 1. OBJET

Cette procédure a pour objet de définir les procédures de sous-traitance de l'entretien par un exploitant à un organisme agréé ou accepté par la DAC.

## 2. DOMAINE D'APPLICATION

Il est applicable à toutes les entreprises de transport aérien agréées par la DAC qui sous-traitent tout ou partie de leur entretien.

## 3. RÉFÉRENCES REGLEMENTAIRES

La présente procédure est établie conformément à l'Arrêté N° 1027-00 du 05 Septembre 2001 Relatif aux conditions d'agrément et de surveillance continue des organismes de maintenance d'aéronefs et à l'annexe D de l'Arrêté N° 544-00 (2 Novembre 2000) fixant les conditions relatives à l'obtention de l'autorisation d'exploitation des services aériens de transport public et de travail aérien tel qu'il a été modifié et complété.

## 4. DEFINITIONS

- Les termes avion/hélicoptère sont remplacés par " aéronef " dans le texte.
- MME : Manuel de Maintenance de l'Exploitant.

## 5. GENERALITES

Lorsqu'un exploitant n'est pas régulièrement agréé pour la maintenance de ses avions, il doit établir un contrat avec un organisme agréé ou accepté par la DAC. Ce contrat doit être formellement approuvé par la DAC car il est de sa responsabilité d'être convaincue que tous les aspects de l'organisme d'entretien sont couverts, non seulement par le Manuel de Maintenance de l'Exploitant (MME) des exploitants détenteurs d'un Certificat Technique d'Exploitation (CTE), mais également pour les dispositions d'entretien prises avec l'organisme agréé.

En conséquence, le contrat doit donner à l'exploitant les moyens de démontrer la conformité avec ses responsabilités d'entretien.

## 6. RESPONSABILITE DE L'ENTRETIEN

Le détenteur du CTE (l'exploitant) est responsable de l'entretien effectué par un organisme agréé. En conséquence, lorsqu'il est précisé dans ce fascicule que l'organisme agréé effectue ou remplit telle ou telle fonction, activité ou tâche, il devra être compris que l'exploitant n'est en aucun cas dispensé de sa responsabilité d'ensemble : la responsabilité de l'entretien, elle-même, ne peut pas être sous-traitée. Cela signifie que l'exploitant doit être convaincu que tout l'entretien dû est effectué par l'organisme agréé, en temps opportun et conformément aux normes approuvées.

L' "entretien dû" comprend les tâches d'entretien programmées, commandées par l'exploitant, ainsi que l'entretien non programmé, incluant les travaux survenant lors de toute activité d'entretien.

En conséquence, la DAC devra être convaincue que l'exploitant exerce correctement sa responsabilité d'entretien lorsque l'exploitant a établi un contrat qui définit de façon adéquate les devoirs des deux parties et spécifie de façon précise le contenu de l'information qui doit être échangée entre eux pour que :

- l'organisme agréé ait une totale compréhension des tâches d'entretien pour les planifier (si applicable) et pour les effectuer,
- l'exploitant soit capable de contrôler que l'organisme agréé effectue réellement l'entretien dû en temps opportun et conformément aux normes approuvées,
- les interfaces entre les deux parties soient clairement définies.

## 7. APPLICABILITE



La soumission d'un contrat d'entretien, pour approbation par la DAC, est applicable aux exploitants qui *"ne sont pas régulièrement agréés pour la maintenance des aéronefs"*.

*"Pas régulièrement agréés"* signifie que l'organisme :

- (1) n'est pas agréé, ou
- (2) est agréé mais pas pour le produit considéré,
- (3) est agréé pour le produit considéré mais pas pour le type d'entretien spécifique évoqué.

La soumission d'un contrat d'entretien, pour approbation par la DAC, est limitée à l'entretien régulier **d'aéronef complet avec les moteurs et l'APU**.

L'entretien régulier inclut à la fois l'entretien programmé et non programmé mais exclut l'entretien occasionnel sous-traité pour des raisons telles que charge de travail, espace hangar, pointes de charge, etc...

## **8. CONTRATS D'ENTRETIEN**

Les paragraphes suivants n'ont pas pour but de proposer un contrat d'entretien standard mais de fournir une liste des principaux points qui seront traités, si applicables, dans un contrat d'entretien établi entre un exploitant et un organisme agréé.

Etant donné que seules les parties techniques des contrats d'entretien doivent être acceptées par la DAC, les paragraphes suivants ne traitent que des données techniques et excluent toutes les données telles que les coûts, délais, garanties, etc....

Lorsque l'entretien est sous-traité à plus d'un organisme (par exemple entretien en atelier d'un aéronef chez X, entretien moteur chez Y et entretien en ligne chez Z1, Z2 et Z3), une attention particulière devra être apportée à la cohérence des différents contrats.

Normalement, un contrat d'entretien n'a pas pour but de donner au personnel des instructions détaillées sur les travaux (il n'est effectivement pas destiné à cet effet). En conséquence, les responsabilités relatives à l'organisation, aux procédures et aux usages doivent être établies entre l'exploitant et l'organisme agréé pour prendre en compte ces fonctions d'une manière satisfaisante, de telle façon que toute personne impliquée soit informée sur sa responsabilité et sur les procédures qui seront appliquées.

Ces procédures et usages peuvent être incluses/annexées au niveau du Manuel de Maintenance de l'Exploitant (MME) de l'exploitant et du MOE de l'organisme d'entretien, ou constituer des procédures séparées. En d'autres termes, les procédures et les usages devront refléter les conditions du contrat.

## **9. ENTRETIEN DE L'AERONEF**

Ce paragraphe s'applique à un contrat d'entretien qui inclut l'entretien en atelier et, éventuellement, l'entretien en ligne. Le paragraphe 11 de ce fascicule traite du problème des contrats d'entretien réduits seulement à l'entretien en ligne. L'entretien aéronef comprend également l'entretien des moteurs et des APU lorsqu'ils sont installés sur les aéronefs. Le contrat peut contenir plusieurs types d'aéronefs.

### **9.1 Domaine d'activité**

Les types d'aéronefs et de moteurs qui font l'objet d'un contrat d'entretien devront être spécifiés en incluant les immatriculations des aéronefs.

Le type d'entretien devant être effectué par l'organisme agréé devra être précisé sans ambiguïté.

### **9.2 Sites identifiés pour l'exécution de l'entretien / Référence aux certificats d'agrément**

Les sites où l'entretien en base et l'entretien en ligne seront effectués devront être spécifiés. La référence du certificat d'agrément de l'organisme d'entretien aux endroits où l'entretien sera effectué devra être spécifié dans le contrat. Si nécessaire le contrat peut traiter de la possibilité d'effectuer l'entretien en tous endroits en fonction



du besoin d'un tel entretien, se produisant soit à cause de l'indisponibilité de l'aéronef, soit du fait d'une nécessité occasionnelle d'entretien en ligne.

### **9.3 Sous-traitance**

Le contrat d'entretien devra préciser sous quelles conditions l'organisme agréé peut sous traiter des tâches à une tierce partie (que cette tierce partie soit agréé ou non). De plus l'exploitant peut imposer à l'organisme agréé de demander l'accord de l'exploitant avant de confier une sous-traitance partielle à une tierce partie.

L'accès à l'information concernant les sous-traitants de l'organisme agréé impliqués dans le contrat (spécialement pour l'information concernant le suivi de la qualité) devra être accordé à l'exploitant. Il devra cependant être noté que cette information est de la responsabilité de l'exploitant, l'exploitant et la DAC devant être complètement informés au sujet de la sous-traitance.

L'exploitant devra détenir le Manuel des spécifications de l'Organisme d'Entretien (MOE) de son sous-traitant.

En effet l'exploitant doit s'assurer d'une part que son Manuel de Maintenance de l'Exploitant (MME) et le MOE sont conformes aux spécifications techniques du contrat et d'autre part que l'assurance qualité puisse exercer sa surveillance (cf. paragraphe 9.5. ci-après).

### **9.4 Programme d'entretien**

Le programme d'entretien, selon lequel l'entretien doit être effectué, doit être précisé. L'exploitant doit posséder un programme d'entretien approuvé par la DAC.

### **9.5 Suivi de la qualité**

Les termes du contrat devront inclure une condition permettant à l'exploitant d'effectuer une surveillance de la qualité (incluant des audits) de l'organisme agréé. Le contrat d'entretien devra préciser comment les résultats de la surveillance de la qualité seront pris en compte par l'organisme agréé. (Voir également le paragraphe 9.22 "Réunions").

### **9.6 Implication de la DAC**

Lorsque l'autorité nationale de l'organisme d'entretien n'est pas la DAC, l'exploitant national devra s'assurer que les responsabilités de la DAC sont correctement définies et que, si nécessaire, des délégations ont été établies et acceptées par la DAC.

### **9.7 Données de navigabilité**

Les données de navigabilité utilisées et définies dans ce contrat ainsi que l'autorité responsable de l'acceptation/approbation, doivent être spécifiées. Ceci inclut, mais n'est pas limité, aux points suivants :

- Programme d'entretien ;
- Consignes de Navigabilité (AD, CN) ;
- Réparations/modifications majeures ;
- Manuel de Maintenance de l'appareil (AMM) ;
- Catalogue Illustré de l'appareil (IPC) ;
- Schémas de Câblage (WDM) ;
- Manuel de Recherche de Pannes (TSM) ;
- Liste des Equipements Minimum (normalement à bord de l'appareil) MEL / CDL ;
- Manuel d'Utilisation ;
- Manuel de Vol (AFM).

### **9.8 Conditions supplémentaires**

Le contrat devra préciser dans quelles conditions l'exploitant doit envoyer les aéronefs à l'organisme agréé. Pour les visites significatives, par exemple les visites "C" et au-delà, il peut être intéressant qu'une réunion de

planification des travaux soit organisée pour que les tâches, qui doivent être effectuées, puissent être conjointement approuvées (Voir également le paragraphe 9.24 "Réunions").

### **9.9 Consignes de navigabilité**

Le contrat devra spécifier quelle information l'exploitant est responsable de fournir à l'organisme d'entretien agréé, telle que la date d'échéance de CN/AD, les moyens choisis pour la mise en conformité, les décisions d'application des Services Bulletins (SB's) ou des modifications, etc...

De plus, le contrat devra aussi spécifier le type d'information que l'exploitant doit recevoir en retour afin d'accomplir le contrôle des CN/AD, SB, modifications et réparations.

### **9.10 Contrôle des heures et des cycles**

Le contrôle des heures et des cycles est de la responsabilité de l'exploitant, mais il peut y avoir des cas où l'organisme agréé doit recevoir les heures et cycles sur une base régulière afin de pouvoir mettre à jour ses enregistrements pour ses propres fonctions de planification (Voir également le paragraphe 9.21 "Echange d'Informations").

### **9.11 Pièces à vie limite**

Le suivi des pièces à durée de vie limite est de la responsabilité de l'exploitant.

L'organisme d'entretien agréé devra fournir à l'exploitant toute l'information nécessaire concernant la dépose/installation des pièces à durée de vie limite pour que l'exploitant puisse tenir à jour ses enregistrements (Voir également le paragraphe 9. 21 "Echange d'Informations").

### **9.12 Fourniture des pièces**

Le contrat devra préciser si un type particulier de matériel ou d'équipement provient des magasins de l'exploitant ou de ceux de l'organisme d'entretien agréé, quel type d'équipement est en commun (accès Pool), etc... Une attention particulière devra être apportée sur le fait qu'il est de la compétence et de la responsabilité de l'organisme d'entretien agréé d'être en tous cas convaincu que l'équipement en question répond aux données/normes approuvées et de s'assurer que cet équipement est en état pour être avionné ; il devra être en mesure de justifier de l'aptitude à l'emploi et/ou de la navigabilité des pièces (archivage des documents libératoires). En d'autres termes, un organisme d'entretien agréé ne peut accepter tout ce qu'il reçoit de l'exploitant sans contrôle. En ce qui concerne la certification de pièces, des indications complémentaires sont précisées dans les règlements de navigabilité des aéronefs en vigueur.

### **9.13 Pièces en commun en escale**

Le contrat devra spécifier les conditions d'emploi des pièces en communs (accès pool) disponibles en escale.

### **9.14 Entretien programmé**

En ce qui concerne la planification de l'entretien programmé, la documentation support qui doit être fournie à l'organisme d'entretien agréé devra être précisée. Ceci inclut, mais n'est pas limité à :

- le dossier de travaux applicables, y compris les cartes de travail ;
- la liste des déposes programmées d'équipements ;
- les modifications devant être incorporées ;
- etc...

Lorsque l'organisme agréé décide, pour une raison quelconque, de différer une tâche d'entretien, le report doit être formellement accepté par l'exploitant. Dans le cas d'un travail reporté au-delà d'une limite approuvée, se référer au paragraphe 9.17 "Déviation au Programme d'entretien"). Ce cas devra être explicité, lorsque applicable, dans le contrat de maintenance.



### **9.15 Entretien non programmé / Rectification de défaut**

Le contrat devra préciser à quel niveau l'organisme d'entretien agréé peut rectifier un défaut sans en référer à l'exploitant. Au minimum, l'approbation et l'incorporation de réparations majeures devront être traitées. Le report de toute rectification de défaut sera soumis à l'exploitant et, si applicable, à la DAC.

### **9.16 Travaux différés**

Voir les paragraphes 9.14 et 9.15 ci-dessus. De plus, l'utilisation de la MEL de l'exploitant, et les relations avec l'exploitant, dans le cas où un défaut ne peut pas être rectifié en escale, devront être traités.

### **9.17 Déviations au programme d'entretien**

Les autorisations exceptionnelles doivent être demandées par l'exploitant à la DAC. Le contrat devra préciser le support que l'organisme d'entretien agréé peut fournir à l'exploitant pour justifier la demande d'autorisation exceptionnelle.

### **9.18 Vol de contrôle**

Si un vol de contrôle quelconque est nécessaire, il devra être effectué conformément au Manuel de Maintenance de l'Exploitant (MME).

### **9.19 Approbation Pour Remise en Service (APRS)**

L'approbation pour remise en service doit être délivrée par l'organisme d'entretien agréé conformément aux procédures de son MOE.

Le contrat devra préciser quels formulaires supports seront utilisés (C.R.M. de l'exploitant, dossier de visite d'entretien de l'organisme d'entretien agréé, etc...) et la documentation que l'organisme d'entretien agréé devra fournir à l'exploitant lors de la livraison de l'aéronef. Ceci inclut, mais n'est pas limité à :

- certificat de remise en service –obligatoire ;
- rapport de vol de contrôle ;
- liste des modifications incorporées ;
- liste des réparations ;
- liste des AD incorporées ;
- rapport de visite d'entretien ;
- etc...

### **9.20 Enregistrement de l'entretien**

L'exploitant peut établir un contrat avec l'organisme agréé pour conserver certains enregistrements d'entretien exigés par la DAC. On devra s'assurer que chaque exigence est satisfaite soit par l'exploitant ou par l'organisme d'entretien agréé. Dans ce dernier cas, un accès libre et rapide aux enregistrements mentionnés ci-dessus devra être accordé par l'organisme agréé à l'exploitant et à la DAC.

### **9.21 Echange d'informations**

Chaque fois qu'un échange d'informations entre l'exploitant et l'organisme d'entretien agréé est nécessaire, le contrat devra préciser quelle information sera fournie et quand (par exemple à quelle occasion et à quelle fréquence), comment, et à qui elle doit être transmise.

### **9.22 Réunions**

Afin que la DAC puisse être convaincue que l'échange d'informations existe entre l'exploitant et l'organisme agréé, les termes du contrat d'entretien devront inclure des prévisions quant à l'organisation d'un certain nombre de réunions entre les deux parties.

#### **9.22.1 Revue du contrat**

Avant que le contrat soit applicable, il est très important que les personnels techniques des deux parties, impliqués dans l'application du contrat, se rencontrent afin de s'assurer que chaque point conduit à une compréhension commune des devoirs des deux parties.

#### **9.22.2 Réunion de revue du dossier de visite**

Des réunions de revue de la planification du dossier de visites pourront être organisées afin que les travaux lancés soient acceptés des deux parties.

#### **9.22.3 Réunions techniques**

Des réunions techniques planifiées pourront être organisées afin de faire un point périodique sur les sujets techniques concernant entre autres des CN/AD, SB, des modifications, des défauts majeurs relevés en cours de visite, la fiabilité, etc...

#### **9.22.4 Réunions qualité**

Des réunions qualité pourront être organisées afin d'examiner des sujets issus de la surveillance qualité de l'exploitant, et de s'accorder sur les actions correctives nécessaires.

#### **9.22.5 Rapport de fiabilité**

Lorsque applicable, les responsabilités des informations relatives aux données du rapport de fiabilité et implications respectives devront être définies dans le contrat, y compris la participation aux réunions de fiabilité.

### **10. ENTRETIEN MOTEUR**

Ce paragraphe traite de l'entretien des moteurs en atelier. L'entretien des moteurs "avionnés" doit être couvert par le paragraphe 9 ci-dessus.

#### **10.1 Domaine d'activité**

Le type de moteur faisant l'objet du contrat d'entretien devra être précisé.

La nature des travaux d'entretien devant être effectué par l'organisme agréé devra être spécifié sans ambiguïté.

#### **10.2 Sites identifiés pour l'exécution de l'entretien / Référence aux certificats d'agrément**

Les sites où l'entretien en base et l'entretien en ligne seront effectués devront être spécifiés. La référence du certificat d'agrément de l'organisme d'entretien aux endroits où l'entretien sera effectué devra être spécifié dans le contrat.

#### **10.3 Sous-traitance**

Le contrat d'entretien devra préciser sous quelles conditions l'organisme agréé peut sous-traiter des tâches à une tierce partie. De plus, l'exploitant peut imposer à l'organisme agréé de demander l'approbation de l'exploitant avant de confier une sous-traitance partielle à une tierce partie.

L'accès à l'information concernant les sous-traitants de l'organisme agréé impliqués dans le contrat (spécialement pour l'information concernant le suivi de la qualité) devra être accordé à l'exploitant. Il devra cependant être noté que dans le cadre des responsabilités de l'exploitant, l'exploitant et la DAC devront être complètement informés au sujet de la sous-traitance ; toutefois la DAC ne sera concernée que par les activités de sous-traitance de l'aéronef, des moteurs et de l'APU.



L'exploitant devra détenir le Manuel des spécifications de l'Organisme d'Entretien (MOE) de son sous-traitant.

En effet l'exploitant doit s'assurer d'une part que son Manuel de Maintenance de l'Exploitant (MME) et le MOE sont conformes aux spécifications techniques du contrat et d'autre part que l'assurance qualité puisse exercer sa surveillance (cf. paragraphe 10.5 ci après).

#### **10.4 Programme d'entretien**

Le programme d'entretien selon lequel l'entretien doit être effectué doit être précisé. L'exploitant doit posséder le programme d'entretien approuvé par la DAC. Lorsqu'un programme d'entretien est utilisé par plusieurs exploitants, il est important de se souvenir qu'il est de la responsabilité de chaque exploitant d'avoir un programme d'entretien approuvé par la DAC en son nom propre.

#### **10.5 Suivi de la qualité**

Les termes du contrat devront inclure une condition permettant à l'exploitant d'effectuer une surveillance de la qualité (incluant des audits) de l'organisme agréé. Le contrat d'entretien devra préciser comment les résultats de la surveillance de la qualité seront pris en compte par l'organisme agréé. (Voir également le paragraphe 10.21 "Réunions").

#### **10.6 Implication de la DAC**

Lorsque l'autorité compétente de l'organisme d'entretien n'est pas la DAC, l'exploitant devra s'assurer que les responsabilités de la DAC sont correctement définies et que, si nécessaire, des délégations ont été établies et accordées par la DAC.

#### **10.7 Données de navigabilité**

Les données de navigabilité utilisées et définies dans ce contrat ainsi que l'autorité responsable de l'acceptation/l'approbation, doivent être spécifiées. Ceci inclut, mais n'est pas limité, aux points suivants :

- Programme d'entretien ;
- Consignes de Navigabilité (AD) ;
- Données de réparations/modifications majeures ;
- Manuel de Maintenance Moteur.

#### **10.8 Conditions supplémentaires**

Le contrat devra préciser dans quelle condition l'exploitant doit envoyer les moteurs à l'organisme agréé. Ainsi, il est important de préciser la configuration du moteur, en incluant par exemple la liste des équipements qui restent installés sur le moteur avant de l'envoyer à l'organisme agréé. Il peut être intéressant qu'une réunion de planification des travaux soit organisée de façon à ce que les tâches qui doivent être effectuées puissent être conjointement approuvées (Voir également le paragraphe 10.21 "Réunions").

#### **10.9 Consignes de navigabilité (AD) et Service Bulletin / Modifications**

Le contrat devra spécifier quelle information l'exploitant est responsable de fournir à l'organisme d'entretien agréé, telle que la date d'échéance de CN/AD, les moyens choisis pour la mise en conformité, les décisions d'application des Services Bulletins (SB's) ou des modifications, etc...

De plus, le contrat devra aussi spécifier le type d'information que l'exploitant doit recevoir en retour afin d'accomplir le contrôle des CN/AD, SB, modifications et réparations.

#### **10.10 Contrôle des heures et des cycles**

Le contrôle des heures et des cycles est de la responsabilité de l'exploitant, mais il peut y avoir des cas où l'organisme agréé doit recevoir les heures et cycles sur une base régulière afin de pouvoir mettre à jour ses



enregistrements pour ses propres fonctions de planification (Voir également le paragraphe 10.21 "Echange d'Informations").

### **10.11 Pièces à vie limite**

Le suivi des pièces à durée de vie limite est de la responsabilité de l'exploitant.

L'organisme d'entretien agréé devra fournir à l'exploitant toute l'information nécessaire concernant la dépose/installation des pièces à durée de vie limite pour que l'exploitant puisse tenir à jour ses enregistrements (Voir également le paragraphe 10. 21 "Echange d'Informations").

### **10.12 Fourniture des pièces**

Le contrat devra préciser si un type particulier de matériel ou d'équipement provient des magasins de l'exploitant ou de ceux de l'organisme d'entretien agréé, quel type d'équipement est en commun (accès Pool), etc... Une attention particulière devra être apportée sur le fait qu'il est de la compétence et de la responsabilité de l'organisme d'entretien agréé d'être en tous cas convaincu que l'équipement en question répond aux données/normes approuvées et de s'assurer que cet équipement est en état pour être avionné ; il devra être en mesure de justifier de l'aptitude à l'emploi et/ou de la navigabilité des pièces (archivage des documents libérateurs). En d'autres termes, un organisme d'entretien ne peut accepter tout ce qu'il reçoit de l'exploitant sans contrôle. En ce qui concerne la certification de pièces, des indications complémentaires sont fixées par la DAC.

### **10.13 Entretien programmé**

En ce qui concerne la planification de l'entretien programmé, la documentation support qui doit être fournie à l'organisme d'entretien agréé devra être précisée. Ceci inclut, mais n'est pas limité à :

- le dossier de travaux applicables, y compris les cartes de travail ;
- la liste des déposes programmées d'équipements ;
- les modifications devant être incorporées ;
- etc...

Lorsque l'organisme agréé décide, pour une raison quelconque, de différer une tâche d'entretien, le report doit être formellement accepté par l'exploitant. Dans le cas d'un travail reporté au-delà d'une limite approuvée, se référer au paragraphe 10.16 ("Déviation au Programme d'entretien"). Ce cas devra être explicité, lorsque applicable, dans le contrat de maintenance.

### **10.14 Entretien non programmé / Rectification de défaut**

Le contrat devra préciser à quel niveau l'organisme d'entretien agréé peut rectifier un défaut sans en référer à l'exploitant. Au minimum, l'approbation et l'incorporation de réparations majeures devront être traitées. Le report de toute rectification de défaut sera soumis à l'exploitant et, si applicable, à la DAC.

### **10.15 Travaux différés**

Voir les paragraphes 10.13 et 10.14 ci-dessus.

### **10.16 Déviation au programme d'entretien**

Les autorisations exceptionnelles doivent être demandées par l'exploitant à la DAC. Le contrat devra préciser le support que l'organisme d'entretien agréé peut fournir à l'exploitant pour justifier la demande d'autorisation exceptionnelle.

### **10.17 Essais au banc**

Le contrat devra préciser les critères d'acceptation et également si un représentant de l'exploitant devra assister à l'essai au banc entrepris.

### **10.18 Approbation Pour Remise en Service**

Le contrat devra préciser la documentation que l'organisme agréé devra fournir à l'exploitant lors de la livraison du moteur d'un aéronef. Ceci inclut, mais n'est pas limité à :

- certificat de remise en service - *obligatoire*
- rapport d'essai au banc
- liste des modifications intégrées
- liste des réparations
- liste des AD/CN incorporées
- etc...

### **10.19 Enregistrement de l'entretien**

L'exploitant peut établir un contrat avec l'organisme agréé pour conserver certains enregistrements d'entretien exigés par la DAC. On devra s'assurer que chaque exigence est satisfaite soit par l'exploitant ou par l'organisme d'entretien agréé. Dans ce dernier cas, un accès libre et rapide aux enregistrements mentionnés ci-dessus devra être accordé par l'organisme agréé à l'exploitant et à la DAC (dans le cas de deux autorités différentes impliquées voir le paragraphe 10.6 "Implications des services compétents").

### **10.20 Echange d'informations**

Chaque fois qu'un échange d'informations entre l'exploitant et l'organisme agréé est nécessaire, le contrat devra préciser quelle information sera fournie et quand (par exemple à quelle occasion et à quelle fréquence), comment, et à qui elle doit être transmise.

### **10.21 Réunions**

Afin que la DAC puisse être convaincue que l'échange d'informations existe entre l'exploitant et l'organisme agréé, les termes du contrat d'entretien devront inclure des prévisions quant à l'organisation d'un certain nombre de réunions entre les deux parties.

#### **10.21.1 Revue du contrat**

Avant que le contrat soit applicable, il est très important que les personnels techniques des deux parties, impliqués dans l'application du contrat, se rencontrent afin de s'assurer que chaque point conduit à une compréhension commune des devoirs des deux parties.

#### **10.21.2 Réunion de revue du dossier de visite**

Des réunions de revue de la planification du dossier de visites pourront être organisées afin que les travaux lancés soient acceptés des deux parties.

#### **10.21.3 Réunions techniques**

Des réunions techniques planifiées pourront être organisées afin de faire un point périodique sur les sujets techniques concernant entre autres des CN/AD, SB, des modifications, des défauts majeurs relevés en cours de visite, la fiabilité, etc...

#### **10.21.4 Réunions qualité**

Des réunions qualité pourront être organisées afin d'examiner des sujets issus de la surveillance qualité de l'exploitant, et de s'accorder sur les actions correctives nécessaires.

#### **10.21.5 Rapport de fiabilité**

Lorsque applicable, les responsabilités des informations relatives aux données du rapport de fiabilité et implications respectives devront être définies dans le contrat, y compris la participation aux réunions de fiabilité.



## **11. ENTRETIEN EN LIGNE DES AERONEFS**

Ce paragraphe s'applique au contrat d'entretien qui inclut l'entretien en ligne mais exclut les activités d'entretien en base.

### **11.1 Domaine d'activité**

Le type d'aéronef qui fait l'objet du contrat d'entretien doit être précisé. Il devra inclure les marques d'immatriculation des aéronefs.

Le périmètre d'activité de maintenance devant être réalisé par l'organisme d'entretien agréé devra être spécifié sans ambiguïté.

### **11.2 Sites identifiés pour l'exécution de l'entretien / Référence aux certificats d'agrément**

Les sites où l'entretien en ligne sera effectué devront être spécifiés. La référence du certificat d'agrément de l'organisme d'entretien aux endroits où l'entretien sera effectué devra être spécifié dans le contrat.

### **11.3 Sous-traitance**

Le contrat d'entretien devra préciser sous quelles conditions l'organisme agréé peut sous-traiter des tâches à une tierce partie. De plus, l'exploitant peut imposer à l'organisme agréé de demander l'approbation de l'exploitant avant de confier une sous-traitance partielle à une tierce partie.

L'accès à l'information concernant les sous-traitants de l'organisme agréé impliqués dans le contrat (spécialement pour l'information concernant le suivi de la qualité) devra être accordé à l'exploitant. Il devra cependant être noté que dans le cadre des responsabilités de l'exploitant, l'exploitant et la DAC devront être complètement informés au sujet de la sous-traitance ; toutefois la DAC ne seront concernées que par les activités de sous-traitance de l'aéronef, des moteurs et de l'APU.

L'exploitant devra détenir le Manuel des spécifications de l'Organisme d'Entretien (MOE) de son sous-traitant.

En effet l'exploitant doit s'assurer d'une part que son Manuel de Maintenance de l'Exploitant (MME) et le MOE sont conformes aux spécifications techniques du contrat et d'autre part que l'assurance qualité puisse exercer sa surveillance (cf. paragraphe 11.4 ci après).

### **11.4 Suivi de la qualité**

Le fait que le sous-traitant de l'exploitant soit agréé pour le domaine d'activité approprié, n'exclut pas le fait que l'exploitant doit effectuer une surveillance qualité (incluant des audits) sur l'organisme agréé.

### **11.5 Données de navigabilité**

Les données de navigabilité utilisées et définies dans ce contrat ainsi que l'autorité responsable de l'acceptation/l'approbation, doivent être spécifiées. Ceci inclut, mais n'est pas limité, aux points suivants :

- Manuel de Maintenance de l'appareil (AMM) ;
- Catalogue Illustré de l'appareil (IPC) ;
- Schémas de Câblage (WDM) ;
- Manuel de Recherche de Pannes (TSM) ;
- Liste des Equipements minimum (normalement à bord de l'avion) (MEL/CDL) ;
- Manuel d'Utilisation ;
- Manuel de Vol (AFM).

### **11.6 Fourniture des pièces**

Le contrat devra préciser si un type particulier de matériel ou d'équipement provient des magasins de l'exploitant ou de ceux de l'organisme agréé. Une attention particulière devra être apportée sur le fait qu'il est de la compétence et de la responsabilité de l'organisme d'entretien agréé d'être en tous cas convaincu que

l'équipement en question répond aux données/normes approuvées et de s'assurer également que cet équipement est en état pour être avionné ; il devra être en mesure de justifier de l'aptitude à l'emploi et/ou de la navigabilité des pièces (archivage).

En d'autres termes, un organisme agréé ne peut accepter tout ce qu'il reçoit de l'exploitant sans contrôle.

Les conditions de stockage devront également être traitées.

#### **11.7 Pièces en commun**

Le contrat devra spécifier les conditions d'emploi des pièces en communs (accès pool) disponibles en escale.

#### **11.8 Entretien non programmé / Rectification de défaut**

Le contrat devra préciser à quel niveau l'organisme agréé peut rectifier un défaut sans en référer à l'exploitant et quelle action devra être entreprise dans le cas de la rectification d'un défaut qui ne peut pas être effectué par l'organisme agréé.

#### **11.9 Travaux différés**

L'utilisation de la MEL de l'exploitant et les relations avec l'organisme devront être traitées dans le cas d'un défaut qui ne peut pas être rectifié au niveau de l'entretien en ligne.

#### **11.10 Approbation Pour Remise en Service (APRS)**

L'approbation pour remise en service doit être effectuée par l'organisme agréé conformément aux procédures de son MOE. Le contrat devra préciser quels formulaires supports doivent être utilisés (CRM de l'exploitant, etc...).

#### **11.11 Echange d'informations**

Chaque fois qu'un échange d'informations entre l'exploitant et l'organisme agréé est nécessaire, le contrat devra préciser quelle information sera fournie et quand, comment, par qui et à qui elle doit être transmise.

#### **11.12 Réunions**

Avant que le contrat soit applicable, il est préférable que les personnels techniques des deux parties qui sont impliqués dans l'application du contrat se rencontrent afin de s'assurer que chaque point conduit à une compréhension commune des devoirs des deux parties.