

**ARRETE DU MINISTRE
DU TRANSPORT ET DE LA MARINE MARCHANDE
N° 1027-00 du 16 Joumada II 1422 (05 Septembre 2001)
Relatif aux conditions d'agrément et de surveillance continue
des organismes de maintenance d'aéronefs**

**LE MINISTRE
DU TRANSPORT ET DE LA MARINE MARCHANDE**

Vu le décret n° 2-61-161 du 7 Safar 1382 (10 Juillet 1962) portant réglementation de l'Aéronautique Civile tel qu'il a été modifié ou complété, notamment son article 16.

A R R E T E

Article 1 : Champ d'application :

Le présent arrêté a pour objet de prescrire les exigences régissant l'attribution et le maintien d'agrément à des organismes pour la maintenance des aéronefs et éléments d'aéronefs et d'établir les règles générales de fonctionnement de ces organismes.

Article 2 : Définitions :

Aux fins du présent arrêté, on entend par :

Aéronef : 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. Il comprend les moteurs, les hélices, les systèmes, les accessoires, les instruments, l'équipement et l'appareillage, y compris l'équipement de secours.

Compte rendu de matériel (C.R.M.) : c'est un système d'enregistrement des défauts et des anomalies découverts lors de l'exploitation ainsi que d'enregistrement de tout l'entretien, entrepris sur l'aéronef objet du C.R.M., pendant que l'aéronef est exploité entre les visites programmées sur les sites d'entretien. En outre il sert à enregistrer les informations d'exploitation relatives à la sécurité des vols et devrait contenir les données relatives à l'entretien que l'équipage à besoin de connaître.

Maintenance : Tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, réparation, inspection, remplacement, modification et correction de déféctuosité.

Organisme de maintenance agréé : Organisme agréé par le directeur de l'aéronautique civile pour effectuer la maintenance d'aéronefs ou de leurs éléments.

Prononcer l'Approbation Pour Remise en Service (APRS) : certifier que tous les travaux de maintenance exigés ont été effectués de façon complète et satisfaisante conformément aux normes de navigabilité applicables.

Article 3 : Demande et délivrance de l'agrément :

3.1.- Une demande d'agrément d'organisme de maintenance établie par le dirigeant responsable, doit être soumise au directeur de l'aéronautique civile accompagnée de trois exemplaires du manuel de l'organisme de maintenance dont il est question à l'article 4 du présent arrêté.

3.2.- Le postulant qui a satisfait aux exigences du présent arrêté selon la procédure établie par le directeur de l'aéronautique civile peut recevoir un agrément d'organisme de maintenance.

3.3.- Les organismes de maintenance agréés sont classés en deux catégories (AEA : atelier d'entretien d'aéronefs et UEA : unité d'entretien d'aéronefs), selon le domaine d'agrément, l'organisation et le niveau de compétence démontré.

3.4.- L'agrément est signifié par la délivrance d'un certificat d'agrément à l'organisme par le directeur de l'aéronautique civile. Ce certificat précise les domaines couverts par l'agrément.

Article 4 : Exigences en matière d'agrément :

4.1.- Manuel de l'organisme de maintenance :

4.1.1.- L'organisme de maintenance doit fournir un manuel de l'organisme de maintenance qui est mis à la disposition du personnel de maintenance intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions. Ce manuel doit contenir les renseignements suivants:

- a) une déclaration signée par le dirigeant responsable confirmant que l'organisation, les moyens, les modalités et tous les documents et manuels associés établissent la conformité de l'organisme aux dispositions du présent arrêté et que l'organisme s'y conformera à tout moment;
- b) Les titres et noms des responsables de l'organisme;
- c) les tâches et les responsabilités des responsables mentionnés au sous paragraphe b), y compris les domaines qu'ils peuvent directement traiter, au nom de l'organisme, avec les services et organismes compétents de la direction de l'aéronautique civile;
- d) un organigramme montrant les chaînes des responsabilités des personnes mentionnées au sous-paragraphe b);
- e) la liste du personnel habilité à prononcer l'approbation pour remise en service (APRS);
- f) une description générale de l'étendue des travaux autorisés au titre des conditions d'agrément de l'organisme ;
- g) une description des procédures et du système d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme exigés par le paragraphe 4.2. ci-dessous;
- h) une description générale des installations de l'organisme ;
- i) une description des procédures d'établissement de la compétence du personnel de maintenance habilité à prononcer l'approbation pour remise en service (APRS);

- j) une description de la méthode à utiliser pour établir et conserver les états de travaux de maintenance exigés par le paragraphe 4.6. ci-dessous;
- k) une description des procédures à suivre pour respecter les spécifications de l'annexe A jointe au présent arrêté ;
- l) la procédure de notification prévue à l'article 5 ci-dessous pour toute évolution de l'organisme de maintenance agréé;
- m) une description des éventuelles procédures supplémentaires suivies pour respecter les procédures et les spécifications de maintenance des exploitants;
- n) la liste des exploitants pour lesquels l'organisme fournit les prestations d'entretien;
- o) la liste des organismes sous-traitants. Les sous-traitants étrangers doivent être agréés conformément à un règlement équivalent au présent arrêté ;
- p) la liste des stations d'entretien en ligne;
- q) la procédure d'amendement du manuel de l'organisme de maintenance;

et toute information prescrite par le directeur de l'aéronautique civile.

La forme et le canevas type du manuel de l'organisme de maintenance d'aéronefs sont fixés par le directeur de l'aéronautique civile.

4.1.2.- Le manuel de l'organisme de maintenance et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par le directeur de l'aéronautique civile.

L'organisme de maintenance doit veiller à ce que le manuel de procédures associé au manuel de l'organisme de maintenance soit modifié selon les besoins de manière à être constamment à jour.

Des exemplaires de tout amendement du manuel de l'organisme de maintenance et du manuel de procédures associé, doivent être communiqués sans délai à tous les organismes et personnes détenteurs.

4.2.- Procédures de maintenance et système d'assurance qualité:

L'organisme de maintenance doit établir des procédures qui garantissent de bonnes pratiques de maintenance et le respect de toutes les dispositions pertinentes du présent arrêté.

L'organisme de maintenance doit veiller au respect du paragraphe précédent en mettant en place soit un système indépendant d'assurance de la qualité lui permettant de vérifier la conformité avec les procédures et le bien-fondé de celles-ci, soit un système d'inspection lui permettant de s'assurer que tous les travaux de maintenance ont été effectués convenablement.

4.3.- Installations :

L'organisme de maintenance doit détenir les installations et l'environnement de travail correspondants aux tâches à effectuer.

L'organisme de maintenance doit disposer des données techniques, des équipements des outils et des matériaux nécessaires à l'exécution des travaux pour lesquels il a été agréé.

Des installations seront prévues pour le stockage des pièces de rechange, des équipements, des outils et des matériaux. Les conditions de stockage garantiront la sûreté des articles entreposés et éviteront qu'ils ne se détériorent ou soient endommagés.

4.4.- Personnel :

L'organisme de maintenance doit désigner une ou plusieurs personnes dont les responsabilités comprennent le respect des conditions relatives aux organismes de maintenance agréés.

L'organisme de maintenance doit employer le personnel nécessaire à la planification, à l'exécution, à la supervision, à l'inspection et à l'acceptation des travaux à effectuer.

Le personnel de maintenance doit être titulaire de la licence de mécanicien d'entretien/technicien de maintenance d'aéronefs. Les personnes qui prononcent l'approbation pour remise en service doivent justifier avoir les qualifications exigées par la réglementation en vigueur.

L'organisme de maintenance doit veiller à ce que tout le personnel de maintenance reçoive une formation initiale et une formation périodique qui conviennent aux tâches et aux responsabilités qui lui sont attribuées.

Le programme de formation établi par l'organisme de maintenance doit comprendre une formation théorique et pratique sur les performances humaines, y compris la coordination avec les autres membres de personnel de maintenance et avec les équipages de conduite.

Ce programme de formation doit être soumis au directeur de l'aéronautique civile pour approbation.

4.5.- Etats des travaux de maintenance :

L'organisme de maintenance doit conserver des états détaillés des travaux de maintenance afin de prouver que toutes les conditions relatives à la signature d'une approbation pour remise en service ont été respectées. Ces états seront conservés pendant une période de deux ans après la signature de l'approbation pour remise en service.

4.6.- Approbation pour remise en service (APRS) :

Une approbation pour remise en service sera remplie et signée pour certifier que tous les travaux de maintenance exigés ont été effectués de façon satisfaisante et conformément aux procédures décrites dans le manuel de procédures de l'organisme de maintenance.

Une approbation pour remise en service doit contenir :

- a) le nom de l'organisme de maintenance agréé, et le numéro d'agrément;
- b) les détails essentiels des travaux effectués ;
- c) la date à laquelle ces travaux ont été effectués ;
- d) le lieu où ces travaux ont été effectués ;
- e) le nom de la personne ou des personnes qui ont prononcées l'APRS.

4.7.- Entretien sous-traité :

L'Organisme de Maintenance Agréé doit :

- déposer auprès de la DAC la liste de ses sous-traitants et les copies des contrats conclus à cet effet ;
- mettre en place un système de supervision de ses sous-traitants.

Article 5 : Evolutions de l'organisme de maintenance agréé :

5.1.- Tout organisme de maintenance doit notifier dès que possible au directeur de l'aéronautique civile tout amendement ou changement faisant partie de la liste ci-après, afin de permettre aux services concernés de la direction de l'aéronautique civile de vérifier que la conformité au présent arrêté reste assurée et de modifier si nécessaire le certificat d'agrément :

- a) le nom de l'organisme;
- b) la localisation de l'organisme;
- c) toute localisation additionnelle de l'organisme;
- d) les responsables de l'organisme;
- e) les installations, les instruments, les outils, les matériels, les procédures, le domaine d'agrément, les personnels habilités à prononcer l'APRS et les sous-traitants, si cela peut affecter l'agrément.

5.2.- Le directeur de l'aéronautique civile définit les conditions dans lesquelles l'organisme de maintenance agréé peut fonctionner pendant et après la mise en place de ces changements.

5.3.- L'Organisme de Maintenance Agréé est tenu d'adresser à la direction de l'aéronautique civile au début de chaque année un rapport relatif à son activité durant l'année précédente.

Article 6 : Programme de contrôle et surveillance continue :

Durant la période de validité du certificat d'agrément, un programme de contrôle et surveillance continue pour évaluer le maintien de la compétence de l'organisme de maintenance d'aéronefs, est effectué par les services et organismes compétents de la direction de l'aéronautique civile.

A raison d'une inspection semestrielle et chaque fois que cela est nécessaire, ce programme consiste à :

- réévaluer la structure de l'organisme de maintenance d'aéronefs, l'efficacité et le contrôle de la gestion, les installations, l'équipement, l'entretien du matériel volant.
- procéder à une contre-vérification des dossiers de travaux d'entretien et du personnel, des programmes de formation, des manuels de l'organisme de maintenance d'aéronefs, et de la conformité au domaine d'agrément, aux dispositions spécifiques d'entretien et à la réglementation en vigueur.

Article 7 : Maintien de validité et renouvellement de l'agrément :

Sauf si l'agrément a fait au préalable l'objet d'une renonciation, d'un remplacement, d'une suspension, d'une annulation ou s'il a pris fin pour avoir dépassé une date d'expiration figurant le cas échéant sur le certificat d'agrément, le maintien de la validité de l'agrément dépend :

- a) de la capacité de l'organisme de continuer à respecter les dispositions du présent arrêté.
- b) du programme de contrôle et surveillance continue prévu à l'article 6 ci-dessus, effectué par les services et organismes compétents de la direction de l'aéronautique civile, qui ne doit pas révéler de lacunes pouvant affecter l'agrément.

Article 8 : Exécution :

Le directeur de l'aéronautique civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Bulletin Officiel.

Rabat, le 16 Joumada II 1422 (05 Septembre 2001)

Le Ministre du Transport et de la Marine Marchande

Signe : Abdesselam ZENINED

Annexe A

INCIDENTS AERONAUTIQUES ET ECHANGE DE RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

1.- GENERALITES

1.1.- Tout organisme de maintenance d'aéronefs doit informer le directeur de l'aéronautique civile de tout défaut, anomalies de fonctionnement, et défauts constatés lors de l'entretien de l'aéronef ou lors du contrôle en vol et des essais effectués avant la remise en service de l'aéronef.

1.2.- Tout exploitant de services aériens doit informer le directeur de l'aéronautique civile de tout incident, panne, mauvais fonctionnement ou défaut relevé sur un aéronef ou élément d'aéronef qu'il exploite lorsque cet incident, panne, mauvais fonctionnement ou défaut est de nature à mettre en cause la navigabilité de l'aéronef.

1.3.- Les dispositions ci-après ne s'appliquent pas aux comptes rendus visant les incidents suivants dont certains font déjà l'objet de transmissions spécifiques :

- impacts d'oiseaux ;
- incidents de contrôle de circulation aérienne ;
- risques de collision entre aéronefs ;
- risques de collision avec le sol ;
- défaillances de la radio ou des moyens de navigation ;
- atterrissages en campagne ou hors des limites des pistes réglementaires non suivis de dommages ;
- atterrissages forcés.

2.- LISTE DES INCIDENTS DE NAVIGABILITE :

- Panne de groupe motopropulseur, soit :

- Toute panne en vol ou au sol d'un ou plusieurs moteurs;
- Tout défaut du système de contrôle d'une hélice;
- Toute baisse importante du débit carburant ou toute fuite importante de carburant;
- Début d'incendie (en vol ou au sol), y compris :
 - Fausse alarme incendie non vérifiée comme fausse en vol;
 - Fuite importante de liquide inflammable;
 - Accumulation de fumée, gaz ou vapeurs toxiques;

- Rupture d'organe important n'ayant cependant pas entraîné l'arrêt du vol, mais pouvant entraîner l'un des phénomènes suivants :

- Grave difficulté de manœuvre du train d'atterrissage;
- Grave difficulté de manœuvre des hypersustentateurs;
- Dégradation importante des qualités de vol (manoeuvrabilité) ou du contrôle de l'aéronef au sol;
- Perte importante des forces de freinage;
- Eclatements des pneumatiques;

- Perte d'un système ou d'une indication vitale pour la navigabilité à savoir :

- Tous systèmes de commandes de vol ;
- Systèmes de pressurisation et climatisation ;
- Systèmes et indicateurs d'assiette et de cap ;
- Systèmes et indicateurs de mesure de vitesse et d'altitude;
- Systèmes de prélèvement et de stockage d'énergie (électrique, hydraulique, à air comprimé);
- Systèmes de dégivrage;
- Tous autres systèmes indicateurs dont la panne peut entraîner une des limitations prévues au manuel de vol approuvé;
- Panne dormante ou dommage structurel interdisant la remise en vol détectée en visite au sol;
- Givrage, foudroiement, grêle ou autres phénomènes météorologiques ayant mis l'aéronef en difficulté;
- Vibrations anormales;
- Tremblement aérodynamique (Buffeting);
- Facteur de charge anormal (de rafales ou de manœuvre);
- Prise d'une mesure d'urgence en vol consécutive à un problème intéressant la navigabilité;
- Fonctionnement défectueux des toboggans d'évacuation et de leurs accessoires.

Toutefois, cette liste n'est pas limitative, il est notamment demandé aux exploitants de transmettre un compte rendu sur un incident non mentionné dans la liste si la connaissance de celui-ci présente un intérêt pour l'amélioration de la sécurité au niveau de la conception, de l'utilisation et de l'entretien des aéronefs, sachant que sont exclus les cas d'usure normale traités par les procédures d'entretien.

Les incidents mineurs dont la répétition peut mettre en cause la navigabilité doivent faire également l'objet d'un compte rendu.

3.- RENSEIGNEMENTS A FOURNIR :

Le compte rendu des événements doit permettre d'en déterminer les circonstances, la nature, les causes certaines ou probables, les conséquences opérationnelles et matérielles, ainsi que d'identifier le matériel mis en cause. En conséquence, les renseignements suivants doivent être fournis sur chacun des événements mentionnés en paragraphe 2.

Les renseignements diffèrent selon qu'ils ont été découverts en vol ou au sol. Pour l'application de ces règles, le vol comprend l'ensemble des manœuvres entre le commencement de déplacement et l'immobilisation au parc de stationnement.

3.1.- Si la découverte de l'événement s'est faite en vol, les renseignements a) à o) de la liste ci-dessous :

- (a) Date et éventuellement référence du compte rendu ;
- (b) Type d'utilisation de l'aéronef ;
- (c) Désignation et date de l'événement en vol ;
- (d) Phase de vol lors de l'événement ;
- (e) Localisation géographique ou numéro de vol ;
- (f) Constatations ayant permis la détection ;

- (g) Circonstances de l'événement et paramètres utiles (par exemple et selon les cas : altitude, température, conditions météorologiques, etc...);
- (h) Action corrective entreprise par l'équipage ;
- (i) Conséquences sur le vol et mesures d'urgence prises ;
- (j) Conséquences sur l'aéronef, dommages ;
- (k) Marque, type, immatriculation, numéro de série, date de construction, heures totales depuis la révision générale de l'aéronef ;
- (l) Marque, type, numéro de série, heures totales et depuis la révision générale du moteur si le matériel mis en cause est le groupe motopropulseur ;
- (m) Marque, désignation, référence, numéro de série, chapitre et section ATA, heures totales et depuis révision du matériel mis en cause ;
- (n) Causes et analyses de l'anomalie ;
- (o) Opération effectuée pour y remédier, référence des documents utilisés, rapports d'expertise; etc...

3.2.- Si la découverte de l'événement s'est faite au sol, les renseignements a et b, puis les renseignements f, h, m, n et o de la liste ci-dessus, et en outre :

- (p) Circonstances de la découverte (révision programmée, dépose, visite, visite prévol, suite à incident en vol détecté ou non, etc...);
- (q) Description du défaut ou de la panne.

4.- DELAIS ET MODALITES PRATIQUES DES COMPTES-RENDUS D'INCIDENT

Les supports matériels utilisés pour la transmission des rapports d'incidents peuvent être :

- Soit un rapport technique interne,
- Soit un formulaire de rapport d'incident établi par le constructeur ou l'exploitant à son propre usage ;

L'exploitant est tenu d'adresser les comptes rendus dans un délai de 72 heures.

Pour chaque incident, le compte rendu doit contenir les informations mentionnées au paragraphe 3 de la présente annexe.

Si tous les renseignements ne sont pas connus à la date limite pour l'envoi, les informations alors détenues doivent être néanmoins transmises et le compte rendu complété ultérieurement. Au cas où l'exploitant ne dispose pas lui-même de tous les renseignements demandés (par exemple si le matériel incriminé est réparé dans un atelier sous-traitant de l'exploitant), il prend toutes mesures utiles pour que soient fournis les renseignements demandés.

5.- Transmission des renseignements aux constructeurs :

En ce qui concerne les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5700 Kg, l'exploitant doit transmettre aux constructeurs de cet aéronef des renseignements sur les défauts, anomalies de fonctionnement, défauts et autres cas qui ont ou qui pourraient avoir un effet défavorable sur le maintien de navigabilité de cet aéronef.