

**REPUBLIQUE DU BURUNDI**

**MINISTERE DES TRANSPORTS, DES TRAVAUX**

**PUBLICS ET DE L'EQUIPEMENT**

**CABINET DU MINISTRE**

**ORDONNANCE MINISTERIELLE N°.../... DU... ../.../... PORTANT  
MISE EN APPLICATION DU CODE DE L'AVIATION CIVILE DU  
BURUNDI EN MATIERE D'ORGANISMES DE MAINTENANCE  
AGREES**

Le Ministre des Transports, des Travaux Publics et de l'Equipement;

Vu la Constitution de la République du Burundi;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ratifiée par la République du Burundi le 19 janvier 1968;

Vu le Traité pour l'établissement de la Communauté Est Africaine tel que modifié en date du 20 août 2007, spécialement en son article 92 ;

Vu le Protocole de création de l'Agence de Supervision de la Sûreté et de la Sécurité de l'aviation civile (CASSOA) au sein de la Communauté Est Africaine (EAC- CASSOA) signé le 18 avril 2007 ;

Vu la Loi n°1/13 du 2 mai 2012 portant Code de l'Aviation Civile du Burundi, spécialement en son article 11;

Vu le Décret n°100/196 du 29 juillet 2013 portant révision du décret n°100/213 du 02 août 2011 portant réorganisation du Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Equipement;

Vu le décret n°100/117 du 02 mai 2013 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité de l'aviation civile du Burundi ;

Revu l'ordonnance n°740/139 du 12 juillet 1978 portant mesures d'exécution des dispositions organiques de la navigation aérienne ;

Attendu qu'il s'impose de doter du Burundi un texte réglementaire en matière d'organismes de maintenance agréés;

**ORDONNE:**

# CHAPITRE I : DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

## Article 1. Dénomination

Le présent règlement peut être dénommé comme le règlement de l'aviation civile sur les organismes de maintenance agréés, édition 2011.

## Article 2. Définitions

Dans le présent règlement, à moins que le contexte dispose autrement:

*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.

*Appareil* désigne tout instrument, mécanisme, matériel, pièce, dispositifs auxiliaires ou accessoires, y compris le matériel de communication, qui est utilisé ou destiné à être utilisé pour exploiter ou contrôler un aéronef en vol, installé dans ou sur l'aéronef et qui ne fait pas partie d'une cellule, d'un moteur ou d'une hélice.

*Approbation* pour approbation pour remise en service désigne un document spécifiant que les travaux d'inspection et de maintenance ont été effectués conformément aux méthodes prescrites par l'Autorité.

*Article* désigne tout élément y compris mais non limité à un aéronef, une cellule, un moteur d'aéronef, une hélice, un appareil, un accessoire, de l'assemblage, un sous-ensemble, un système, un sous-système, un élément constitutif, une unité, un produit ou une pièce.

*Atelier* désigne bâtiments, hangars et autres structures pour loger de l'outillage et des matériaux nécessaires à une organisation de maintenance pour:

(a) fournir un espace de travail pour l'exécution de la maintenance, maintenance préventive ou modifications pour lesquelles l'organisme de maintenance est certifié et qualifié ;

(b) fournir des structures pour la protection propre aux aéronefs, cellules, moteurs, hélices, appareils, composants, pièces et sous-ensembles de ceux-ci au cours du démontage, nettoyage, inspection, réparation, modification, assemblage et essai ;

(c) garantir le stockage adéquat, la séparation et la protection des matériaux, pièces et fournitures.

*Autorité* désigne Autorité de l'Aviation Civile du Burundi.

*Etalonnage* signifie une série d'opérations effectuées en conformité avec une procédure précise documentée, qui compare la mesure effectuée par un dispositif de mesure ou un étalon de travail dans le but de détecter et de signaler ou d'éliminer par l'ajustement des erreurs dans le dispositif de mesure, l'étalon de travail ou l'élément d'aéronef à l'essai.

**Cellule** désigne le fuselage, rampes, nacelles, capots, carénages, surfaces portantes (y compris les rotors, mais à l'exclusion des hélices et des ailerons de rotation d'un moteur) et le train d'atterrissage d'un aéronef ainsi que de leurs accessoires et des contrôles.

**Composite** désigne les matériaux de structure en substances faites du bois, métal, céramique, graphite, bore, plastique, etc. renforcés par des fibres intégrées dans le renforcement des agents qui peuvent être sous forme de filaments, de feuilles, poudres ou écailles d'un matériau différent.

**Dirigeant responsable** désigne dirigeant ayant les pouvoirs lui conférés par la société pour veiller à ce que toutes les activités de maintenance exigées par le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef sont financées et effectuées selon les normes requises par l'Autorité;

**Dispositions spécifiques de fonctionnement** signifie un document décrivant en détail les qualifications contenant ou faisant référence au matériel et aux spécifications du processus utilisé dans l'exécution des travaux de réparation, en plus de toute restriction imposée à l'organisme de maintenance.

**Données approuvées** désigne des informations techniques approuvées par l'Autorité.

**Données de navigabilité** signifie toute information nécessaire pour veiller à ce que un aéronef ou un élément d'aéronef peut être maintenu dans une condition telle que la navigabilité de l'aéronef ou la commodité de l'équipement opérationnel et d'urgence est assurée, le cas échéant.

**Élément d'aéronef** désigne tout assemblage, composant d'élément, partie d'un aéronef jusqu'au groupe motopropulseur complet ou tout autre équipement opérationnel ou d'urgence.

**État contractant** désigne un Etat signataire à la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 07 décembre 1944 (appelée aussi Convention de Chicago,).

**État de conception** désigne un État contractant qui a approuvé le certificat de type original et tous les certificats ultérieurs, supplémentaires de type pour un aéronef, ou qui a approuvé la conception d'un produit aéronautique ou d'un équipement.

**État de construction** signifie un Etat contractant sous l'autorité de laquelle un avion a été assemblé, approuvé pour la conformité avec le certificat de type et tous les certificats existants supplémentaires de type, un vol d'essai effectué et approuvé pour l'opération; l'Etat de construction peut également être ou non l'Etat de conception.

**État d'immatriculation** désigne un État contractant sur le registre duquel un aéronef est inscrit.

**Hélicoptère** signifie aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

**Inspection** signifie examen d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef pour établir la conformité avec les normes approuvées par l'Autorité.

**Installation** désigne installation physique, y compris des terrains, des bâtiments et des équipements, qui fournissent des moyens pour l'exécution de la maintenance, maintenance préventive ou des modifications d'un article.

**Groupe motopropulseur** signifie moteur qui est utilisé ou destiné à être utilisé pour la propulsion d'aéronef et qui comprend des turbo, super compresseurs et des accessoires nécessaires à son fonctionnement, mais n'inclut pas les hélices.

**Maintenance** désigne des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef ou d'un composant d'aéronef, y compris l'une quelconque ou une combinaison des tâches suivantes: révision, inspection, remplacement, correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

**Maintenance préventive** signifie des opérations de préservation simples ou mineures et le remplacement de petites pièces standardisées n'impliquant pas des opérations complexes d'assemblage.

**Modification** désigne changement de conception de type d'un aéronef ou d'un produit aéronautique qui n'est pas une réparation.

**Modification majeure** désigne un changement de conception de type qui ne figure pas dans les spécifications des aéronefs, moteurs ou hélices, qui pourrait affecter sensiblement les limites de masse et centrage, la résistance structurale, les performances, le fonctionnement du groupe motopropulseur, les caractéristiques de vol, ou d'autres qualités influant sur la navigabilité ou sur les caractéristiques environnementales, ou qui sera incorporé dans le produit selon des pratiques non-standardisées.

**Norme approuvée** signifie une norme de fabrication, conception, maintenance ou de qualité approuvée par l'Autorité.

**Organisme de maintenance agréé** désigne un organisme agréé par l'Autorité pour effectuer des activités spécifiques de maintenance d'aéronefs.

**Personnel de certification** désigne un personnel autorisé par l'organisme de maintenance agréé en conformité avec une procédure acceptable par l'Autorité pour certifier un aéronef ou des éléments d'aéronef pour la approbation pour remise en service.

**Produit aéronautique** désigne tout aéronef, moteur, hélice ou sous-ensemble, appareil, matériau, pièce ou composant qui y seront installés.

**Programme de maintenance continu approuvé** désigne un programme de maintenance approuvé par l'État d'immatriculation.

**Qualification** signifie mention inscrite qui, portée sur une licence ou un certificat ou associée à cette licence ou à ce certificat et s'intégrant à celle-ci, indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence ou ce certificat.

**Réparation** signifie une remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, pour faire en sorte que l'aéronef demeure conforme aux spécifications de conception du règlement applicable de navigabilité qui a servi pour la délivrance du certificat de type.

**Réparation majeure** désigne un changement de la conception visant à rendre sa navigabilité à un produit aéronautique, qui est nécessaire lorsque le dommage à réparer pourrait avoir une incidence appréciable sur la résistance structurale, les performances, le fonctionnement des groupes motopropulseurs, les caractéristiques de vol ou autres éléments ayant un effet sur les caractéristiques du produit en matière de navigabilité ou d'environnement et qui sera intégré au produit par des pratiques non normalisées.

**Révision** signifie le rétablissement d'un aéronef ou d'un composant d'aéronef en utilisant des méthodes, des techniques et des pratiques acceptables par l'Autorité, y compris le démontage, le nettoyage et l'inspection dans les limites autorisées, les réparations nécessaires, l'assemblage et les essais conformément aux normes agréées et aux données techniques, ou en conformité avec les normes actualisées et les données techniques acceptables par l'Autorité, qui ont été élaborées et documentées par l'État de conception, détenteur du certificat de type, certificat de type supplémentaire, ou d'approbation d'un matériau, composant, processus, ou d'appareil sous l'Autorisation du fabricant de pièces (PMA) ou Ordre technique standardisé (TSO).

**Structure du composite** désigne un type de structure d'aéronef à base de résines en plastique renforcées avec de solides filaments légers.

**Substances psychoactives** désignent alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils.

**Système informatique** désigne tout système électronique ou automatisé capable de recevoir, stocker, traiter, transmettre et présenter des données externes sous une forme utilisable pour l'accomplissement d'une fonction spécifique.

**Type d'aéronef** désigne tous les aéronefs de même conception de base.

### **Article 3. Application**

Le présent règlement s'applique à toutes les personnes exploitant ou assurant la maintenance des aéronefs immatriculés au Burundi, partout où ils sont exploités ou entretenus.

## CHAPITRE II : CERTIFICATION

### Article 4. Certificat et dispositions spécifiques d'exploitation

(1) Personne ne peut exploiter un organisme de maintenance agréé en absence ou en violation d'un certificat d'organisme de maintenance agréé délivré en vertu du présent règlement.

(2) Dans les limites se trouvant dans ses dispositions spécifiques d'exploitation, un organisme de maintenance agréé peut effectuer une maintenance, une maintenance préventive ou des modifications sur des aéronefs, cellules, moteurs, hélices, appareillages, composants ainsi que leurs pièces sur lesquelles il est qualifié. (3) Tout certificat d'organisme de maintenance agréé est composé:

- (a) d'un certificat délivré par l'Autorité;
- b) des dispositions spécifiques d'exploitation acceptées par l'Autorité contenant les termes et conditions applicables à l'organisme de maintenance agréé.

(4) Tout certificat d'organisme de maintenance agréé doit contenir:

- (a) un numéro de certificat assigné spécifiquement à l'organisme de maintenance agréé;
- (b) le nom et l'emplacement du siège social de l'organisme de maintenance agréé;
- (c) la date de délivrance et la durée de validité du certificat;
- (d) des qualifications délivrées à l'organisme de maintenance agréé.

(5) Tout certificat d'organisme de maintenance agréé doit être sous une forme prescrite par l'Autorité.

(6) Toute disposition spécifique d'exploitation d'un organisme de maintenance agréé doit contenir:

- (a) un numéro de certificat assigné spécifiquement à l'organisme de maintenance agréé;
- (b) des classes ou des qualifications limitées, émises de façon détaillée, y compris les approbations spécifiques et les restrictions;
- (c) la date de délivrance ou de révision;
- (d) les signatures du dirigeant responsable et d'une personne autorisée par l'Autorité.

(7) Tout certificat délivré à un organisme de maintenance agréé doit être affiché dans les locaux à l'attention du public et de l'Autorité.

## **Article 5. Publicité**

(1) Aucun organisme de maintenance agréé ne peut faire objet de publicité comme un organisme de maintenance agréé certifié avant qu'un certificat d'organisme de maintenance agréé ne lui soit délivré.

(2) Aucun organisme de maintenance agréé ne peut faire de déclaration écrite ou verbale, sur lui-même, qui soit fausse ou conçue pour induire en erreur une personne.

(3) Toute publicité doit clairement indiquer le numéro du certificat de l'organisme de maintenance agréé.

## **Article 6. Demande de certificat d'organisme de maintenance agréé**

Tout requérant de certificat d'organisme de maintenance agréé doit soumettre à l'Autorité une demande, au moins trente (30) jours avant le jour prévu pour débiter l'exploitation, sous une forme et d'une manière prescrites par l'Autorité et doit avoir le dossier suivant:

- (a) un duplicata du manuel des procédures de maintenance;
- (b) une liste de fonctions de maintenance qui seront exécutées un autre organisme de maintenance agréé sous traitant ;
- (c) une liste de tous les certificats d'organisme de maintenance agréé et de qualifications appropriées délivrés par tout Etat contractant autre que le Burundi;
- (d) tout renseignement supplémentaire qu'exige l'Autorité du requérant.

## **Article 7. Délivrance de certificat d'organisme de maintenance agréé**

Aucun certificat d'organisme de maintenance agréé ne peut être délivré au requérant que si après l'inspection, l'Autorité trouve qu'il :

- (a) respecte les conditions exigées au titulaire d'un organisme de maintenance agréé spécifiées dans le présent règlement;
- (b) est correctement et convenablement équipé pour l'exécution de la maintenance d'un aéronef ou d'élément d'aéronef pour lequel il demande l'agrément.

## **Article 8. Validité et renouvellement de certificat**

(1) Tout certificat délivré à un organisme de maintenance agréé doit être valide pour une durée de douze (12) mois à compter de la date de délivrance ou de renouvellement, sauf si une période plus courte est spécifiée par l'Autorité; ou

- (a) l'Autorité modifie, suspend, révoque ou met fin au certificat; ou
- (b) l'organisme de maintenance agréé remet le certificat à l'Autorité; ou

(c) l'organisme de maintenance agréé suspend les opérations pendant plus de cent quatre vingt (180) jours non interrompus.

(2) Toute personne détentrice d'un certificat d'organisme de maintenance agréé doit le remettre à l'Autorité dès qu'il y a la suspension ou la révocation du certificat.

(3) Toute demande de renouvellement de certificat d'organisme de maintenance agréé doit être faite sous une forme prescrite par l'Autorité au moins quinze (15) jours avant l'expiration du certificat.

(4) Lorsque une demande de renouvellement d'un certificat est faite après l'expiration du délai réglementaire, le requérant doit respecter les dispositions prévues à l'article 6 du présent règlement relatives à la demande initiale.

### **Article 9. Maintien de la validité du certificat d'agrément**

A moins que le certificat d'organisme de maintenance agréé ne soit anticipativement remis, remplacé, suspendu, révoqué ou expiré, le maintien de sa validité du certificat est conditionné par :

- (a) la conformité permanente aux dispositions du présent règlement;
- (b) l'accès de l'Autorité aux installations de l'organisme de maintenance agréé afin de déterminer cette conformité.

### **Article 10. Changements dans l'organisme de maintenance agréé et amendements de certificat**

(1) Tout organisme de maintenance agréé doit aviser l'Autorité de toute proposition visant à effectuer des changements pour lui permettre de déterminer la conformité au présent règlement et d'amender, s'il y a lieu, le certificat d'organisme de maintenance agréé.

(2) Sans l'approbation préalable de l'Autorité, aucun organisme de maintenance agréé ne peut procéder aux changements sur:

- (a) le nom de l'organisme de maintenance agréé;
- (b) l'emplacement de l'organisme de maintenance agréé;
- (c) les localités supplémentaires de l'organisme de maintenance agréé;
- (d) le Dirigeant responsable;
- (e) tout membre du personnel de direction spécifié dans le manuel des procédures de maintenance de l'organisme de maintenance agréé;
- (f) les installations, équipements, outils, matériels, procédures, étendue des travaux et le personnel de certification qui pourraient affecter l'agrément;
- (g) des qualifications de l'organisme de maintenance agréé.



(3) L'Autorité doit prescrire les conditions dans lesquelles un organisme de maintenance agréé peut fonctionner au cours de changements et déterminer la suspension de l'agrément.

(4) Tout certificat d'organisme de maintenance agréé peut être suspendu par l'Autorité si des changements énoncés à l'alinéa (2) ci-dessus ont été opérés par l'organisme de maintenance agréé sans avoir avisé l'Autorité.

(5) Toute demande d'amendement d'un certificat en cours de validité par un organisme de maintenance agréé doit être faite sous une forme et selon les modalités prescrites par l'Autorité. Selon le cas, tout organisme de maintenance agréé doit transmettre l'amendement exigé du manuel des procédures de maintenance à l'Autorité pour approbation.

### **Article 11. Qualifications de l'organisme de maintenance agréé**

Les qualifications suivantes peuvent être délivrées à un organisme de maintenance agréé en vertu du présent règlement:

*(a) Qualifications sur la cellule:*

(i) Classe 1:

Construction en composite d'aéronefs légers;

(ii) Classe 2:

Construction en composite d'aéronefs lourds;

(iii) Classe 3:

Construction entièrement métallique d'aéronefs légers;

(iv) Classe 4:

Construction entièrement métallique d'aéronefs lourds;

*(b) Qualifications sur les groupes motopropulseurs:*

(i) classe 1:

Moteurs alternatifs de 400 cv ou moins ;

(ii) classe 2:

Moteurs alternatifs de plus de 400 cv;

(iii) Classe 3:

Moteurs à turbine.

*(c) Qualifications sur les hélices:*

(i) Classe 1:

Toutes les hélices en bois, en métal ou en composite, à pas variable et à pas réglable au sol;

(ii) Classe 2:

Toutes les autres hélices, par marque.

*(d) Qualifications sur l'avionique:*

(i) Classe 1:

Equipement de télécommunication.

Tout équipement radio émetteur, récepteur ou émetteur-récepteur, utilisé à bord des aéronefs pour émettre ou recevoir des communications en vol, indépendamment de la fréquence de l'onde porteuse ou du type de modulation utilisé, y compris le matériel auxiliaire et connexe, interphone, amplificateurs, dispositifs de signalisation électriques ou électroniques interpersonnel, et autres appareils analogues, à l'exception de l'équipement de navigation, de l'équipement de mesure de l'altitude ou de la hauteur au-dessus du sol, des autres dispositifs de mesure fonctionnant sur des principes radio ou radar, ainsi que des instruments mécaniques, électriques, gyroscopiques ou électroniques qui font partie de l'avionique de télécommunication.

(ii) Classe 2:

Equipement de navigation.

Tout système radio utilisé à bord des aéronefs aux fins de la navigation en croisière ou à l'approche, à l'exception de l'équipement dont le fonctionnement est fondé sur les principes du radar ou des fréquences radio à impulsions, mais ne comprenant ni l'équipement de mesure de l'altitude au-dessus du sol, ni l'équipement des distances dont le fonctionnement est fondé sur les principes du radar ou des fréquences radio à impulsions.

(iii) Classe 3:

Equipement de radar.

Tout système électronique installé à bord des aéronefs dont le fonctionnement est fondé sur les principes du radar ou des fréquences radio impulsions.

*(e) Qualifications sur les instruments:*

(i) Classe 1:

Instruments mécaniques.

Tout instrument à diaphragme, à tube de Bourdon, tout instrument anéroïde, optique, ou centrifuge à entraînement mécanique utilisé à bord des aéronefs ou pour le fonctionnement des aéronefs, y compris les tachymètres, les anémomètres, les manomètres, les baromètres, les dérivomètres, les compas magnétiques, les altimètres et autres instruments mécaniques semblables.

(ii) Classe 2:

Instruments électriques.

Toute instrument ou indicateur auto-synchrone et électrique, y compris les répéteurs, les pyromètres de culasses ou instruments électriques semblables.

(iii) Classe 3:

Instruments gyroscopiques.

Tout instrument ou indicateur fondé sur le principe du gyroscope et actionné par la pression de l'air ou par l'énergie électrique, y compris les pilotes automatiques, les indicateurs de virage et d'inclinaison latérale, les gyroscopes directionnels et leurs éléments ainsi que les

compas gyroscopiques.

(iv) classe 4:

Instruments électroniques.

Tout instrument dont le fonctionnement dépend de tubes électroniques, de transistors ou d'autres éléments semblables y compris les jauges à condensateur, les amplificateurs et les analyseurs de fonctionnement des moteurs.

(f) *Qualifications sur les systèmes informatiques:*

(i) Classe 1:

Systèmes informatiques d'aéronefs.

(ii) Classe 2:

Systèmes informatiques des groupes motopropulseurs.

(iii) Classe 3:

Systèmes informatiques de l'avionique.

(g) *Qualifications sur les accessoires:*

(i) Classe 1:

Accessoires mécaniques.

Accessoires dont le fonctionnement est assuré par le frottement, la force hydraulique, un accouplement mécanique ou la pression de l'air, y compris les freins des roues, les jambes d'amortisseurs, ainsi que les servocommandes hydrauliques.

(ii) Classe 2:

Accessoires électriques.

Accessoires dont le fonctionnement dépend de l'énergie électrique et les génératrices, les démarreurs, les régulateurs de tension, moteurs électriques, pompes à carburant à entraînement électrique, magnétos et autres et autres accessoires électriques semblables.

(iii) Classe 3:

Accessoires électroniques.

Accessoires dont le fonctionnement est assuré par des tubes électroniques, des tubes cathodiques, des transistors, ou autre dispositif semblable, y compris les commandes des compresseurs, des thermostats et de la climatisation ou commandes électroniques semblables.

(iv) Classe 4:

Accessoires des groupes auxiliaires de puissance.

Groupe auxiliaire de puissance qui peut être installé sur un aéronef comme unité autonome pour compléter les moteurs d'aéronef comme une source d'énergie hydraulique, pneumatique ou électrique.

## **Article 12. Qualifications restreintes d'organisme de maintenance agréé**

(1) Lorsque l'Autorité le juge bon, une qualification restreinte peut être délivrée à un organisme de maintenance agréé qui procède à la maintenance ou à la modification de certains types de cellules, de groupes motopropulseurs, d'hélices, d'équipements avioniques,

d'accessoires ou de leurs éléments ou qui exécute seulement une maintenance spécialisée exigeant un équipement et des compétences qu'on ne trouve pas d'habitude dans un organisme de maintenance agréé avec des qualifications spécifiées à l'article 11 du présent règlement.

(2) Une qualification délivrée en vertu de l'alinéa (1) susmentionné peut être limitée à:

- (a) un aéronef de modèle spécifique, un moteur, un élément constituant, ou n'importe quel nombre d'éléments produits par un fabricant particulier;
- (b) des cellules, moteurs, hélices, instruments, équipements avioniques et des accessoires d'une marque et d'un modèle particulier;
- (c) des éléments des atterrisseurs;
- (d) des flotteurs, de marques données;
- (e) de l'inspection, des essais et des traitements non destructifs;
- (f) de l'équipement de secours;
- (g) des pales du rotor par marque et modèle donnés;
- (h) des tissus utilisés à bord des aéronefs ;
- (i) toutes les autres activités dont les autorités jugent la demande du postulant appropriée.

(3) Une qualification restreinte pour des services spécialisés doit être émise à un organisme de maintenance agréé pour exécuter de la maintenance ou des procédés spécifiques.

Les dispositions spécifiques d'exploitation de l'organisme de maintenance agréé doivent identifier la spécification utilisée dans le cadre des services spécialisés qui peuvent être:

- (a) une spécification civile ou militaire qui est couramment utilisée par l'industrie et approuvée par l'Autorité; ou
- (b) une spécification élaborée par l'organisme de maintenance agréé et approuvée par l'Autorité.

### **Article 13. Capacité d'organisme de maintenance agréé**

(1) Exception faite aux fonctions qui sont sous traitées à l'extérieur, tout organisme de maintenance agréé certifié doit disposer d'équipement et du matériel pour s'assurer que les fonctions énoncées dans le présent article, comme correspondant à la classe ou à la qualification restreinte détenue ou demandée, sont exécutées comme prévu.

(2) Pour une qualification d'une cellule de classes 3 et 4, les fonctions en rapport avec:

- (a) le revêtement du métal et des éléments structurels sont les suivantes:

- (i) la réparation et le remplacement des tubes en acier et raccords en utilisant les techniques de soudure appropriées, le cas échéant;
  - (ii) l'application d'un traitement anticorrosif à l'intérieur et à l'extérieur des pièces;
  - (iii) l'exécution des opérations de machine simple;
  - (iv) la fabrication de raccords en acier;
  - (v) la réparation et le remplacement du revêtement du métal;
  - (vi) la réparation et le remplacement des membres et éléments en alliage;
  - (vii) l'assemblage et l'alignement des éléments au moyen de bâti d'assemblage;
  - (viii) la fabrication de masses ou de filières;
  - (ix) la réparation ou le remplacement des nervures.
- (b) les structures en bois sont les suivantes:
- (i) les longerons en bois de raccordement;
  - (ii) la réparation de nervures et de longerons;
  - (iii) l'alignement intérieur des ailes;
  - (iv) la réparation ou le remplacement du contreplaqué du revêtement;
  - (v) l'application du traitement contre la dégradation graduelle du bois.
- (c) la couverture en tissu sont liées à la réparation des surfaces du tissu
- (d) les systèmes de contrôle d'aéronef sont les suivants:
- (i) la réparation et le remplacement des câbles de commande;
  - (ii) le gréement du système de contrôle complet;
  - (iii) le remplacement et la réparation de tous les éléments du système de contrôle;
  - (iv) l'enlèvement et l'installation d'unités de contrôle et des éléments;
- (e) les systèmes d'aéronef sont les suivantes:
- (i) le remplacement et la réparation des éléments du point d'articulation

- du train d'atterrissage et des pièces jointes;
  - (ii) la maintenance des unités d'amortisseurs élastiques;
  - (iii) la conduite d'essais de cycles de rétraction du train d'atterrissage;
  - (iv) la maintenance de signalisation de position électrique et du système de câblage;
  - (v) la réparation et le montage de lignes pneumatiques, hydrauliques et des lignes d'alimentation en carburant et en huile;
  - (vi) le diagnostic de pannes électriques et électroniques;
  - (vii) la réparation et le remplacement du câblage électrique et de lignes de transmission des données électroniques ;
  - (viii) l'installation d'équipements électriques et électroniques;
  - (ix) la vérification au banc d'essai des éléments électriques et électroniques, à ne pas confondre avec l'essai fonctionnel plus complexe après réparation ou révision;
- (f) les opérations d'assemblage sont les suivantes:
- (i) l'assemblage des éléments d'aéronefs ou des pièces, telles que le train d'atterrissage, les ailes et les commandes;
  - (ii) le gréement et alignement des éléments d'aéronef, y compris l'aéronef complet et le système de contrôle;
  - (iii) l'installation de groupes motopropulseurs;
  - (iv) l'installation d'instruments et d'accessoires;
  - (v) l'assemblage et l'installation de capots, carénages et panneaux;
  - (vi) la maintenance et l'installation des pare-brises et fenêtres;
  - (vii) la maintenance et l'installation de pare-brises et les panneaux;
  - (viii) le levage ou hissage d'aéronefs (vérins ou palans);
  - (ix) l'équilibre des surfaces de commandes de vol;
- (g) le contrôle non destructif et l'essai utilisant des pénétrants de ressuage et magnétiques, ultrasonores, radiographiques, fluorescents ou des techniques de contrôles holographiques;
- (h) le contrôle des structures métalliques sont le contrôle des structures du métal en

utilisant un équipement de contrôle approprié pour effectuer des vérifications requises sur un aéronef.

(3) Pour une qualification sur les classes 1 et 2 de la cellule, en plus d'avoir la capacité à exercer les fonctions appropriées spécifiées pour les qualifications de classes 1, 2, 3 ou 4 sur la cellule, un organisme de maintenance agréé détenteur de qualifications de classes 1 ou 2 sur la cellule pour les aéronefs en composites doit disposer des équipements suivants:

- (a) l'autoclave capable de produire une pression et température positive, compatible avec le matériel utilisé;
- (b) un four à circulation avec des équipements de stockage avec capacité à vide, tels que des congélateurs, réfrigérateurs et cabines de contrôle de température ou autres aires de stockage définitif;
- (c) la coupe de nid d'abeilles;
- (d) le matériel d'inspection non destructive tels que les rayons x, par ultrasons, ou d'autres types d'équipements de test acoustique tel que recommandé par le fabricant;
- (e) les outils de coupe, comme les scies à diamant ou en carbure ou mèches, adaptée au coupage et à l'arrangement des structures composites;
- (f) les échelles adéquates pour assurer le dosage approprié de la masse de colle époxy et de résines;
- (g) l'équipement à pression mécaniques tels que l'ensachage à vide ou les sacs de sable, le cas échéant;
- (h) les sondes thermocouples nécessaires pour surveiller le cure de températures ;
- (i) l'équipement d'essai de dureté au moyen de canons à chaleur qui sont à commande thermostatique pour mettre fin aux réparations;
- (j) l'équipement de contrôle approprié pour effectuer le contrôle des structures composites tel que recommandé par le constructeur et comme exigée par l'inspection d'un aéronef en vertu du présent règlement.

(4) Pour une qualification sur les classes 1 et 2 du groupe motopropulseur, les fonctions relatives à:

(a) la maintenance et le remplacement des groupes motopropulseurs, y compris le remplacement des pièces sont:

- (i) l'exécution du nettoyage chimique et mécanique;
- (ii) l'exécution des opérations du démontage;
- (iii) le remplacement des douilles, roulements, goujons et ajouts;

- (iv) l'exécution des opérations de chauffage qui peut impliquer l'utilisation des techniques recommandées nécessitant des installations de chauffage contrôlées;
  - (v) l'exécution des opérations de refroidissement ou de rétrécissement;
  - (vi) le démontage et remplacement des goujons;
  - (vii) l'inscription ou apposition d'informations d'identification;
  - (viii) la peinture des groupes motopropulseurs et des éléments;
  - (ix) l'application du traitement anticorrosion pour des pièces,
- (b) l'inspection de toutes les parties, utilisant des aides de contrôle appropriées:
- (i) la détermination des jeux de précision et des tolérances de toutes les parties,
  - (ii) le contrôle de l'alignement des bielles connexion, des vilebrequins et de la roue à aubes de transmission;
- (c) la réalisation de travaux de routine sur l'appareil:
- (i) aléser des ajouts, douilles, roulements et autres composants similaires;
  - (ii) vannes « réface »
- (d) la réalisation d'opérations d'assemblage:
- (i) le fonctionnement des valves et opérations de calage de l'allumage;
  - (ii) la fabrication et l'essai de faisceaux d'allumage;
  - (iii) la fabrication et l'essai rigoureux et flexible des lignes des fluides;
  - (iv) la préparation des moteurs pour le stockage à long ou à court terme;
  - (v) le levage des moteurs par des moyens mécaniques.

5) Pour une qualification sur la Classe 3 du groupe motopropulseur, en plus d'avoir la capacité d'exercer les fonctions appropriées requises pour les qualifications sur les classes 1 et 2 du groupe motopropulseur, un organisme de maintenance agréé détenteur d'une qualification sur la classe 3 du groupe motopropulseur doit avoir les équipements suivants:

- (a) l'équipement d'essai,
- (b) l'équipement «antigallant» pour le traitement de surface;
- (c) les exigences fonctionnelles de l'équipement recommandées par le fabricant;



(d) l'équipement de contrôle approprié.

(6) Pour la qualification sur la classe 1 de l'hélice, les fonctions sont les suivantes:

(a) le remplacement et installation des hélices;

(b) la maintenance et changement des hélices, y compris l'installation et le remplacement des pièces:

(i) le remplacement de pales à basculement,

(ii) la finition d'hélices en bois,

(iii) l'application d'incrustation de bois;

(iv) la finition de pales en plastique;

(v) le redressement des pales pliées dans les limites de réparation tolérable;

(vi) la modification du diamètre de la pale et du profil;

(vii) le polissage;

(viii) l'exécution des opérations de peinture;

(c) inspection des composants utilisant des aides d'inspection appropriées:

(i) l'inspection des hélices pour conformité avec les plans et spécifications du fabricant;

(ii) le contrôle des moyeux et des pales pour fissures et des défauts en utilisant toutes les aides visuelles, y compris le décapage de pièces;

(iii) le contrôle des moyeux de l'usure des cannelures ou rainures ou tout autre défaut;

(d) hélices d'équilibrage :

(i) l'essai pour la trajectoire appropriée à bord d'aéronef;

(ii) l'essai pour le déséquilibre horizontal et vertical à l'aide d'un équipement de précision.

(7) Pour une qualification sur la classe 2 de l'hélice, les fonctions sont les suivantes:

(a) l'enlèvement et installation des hélices d'aéronef, qui peuvent comprendre l'installation et le remplacement des pièces:

(i) l'exécution de toutes les fonctions énumérées dans la classe 1 d'hélices

lorsqu'elles s'appliquent à la marque et au modèle de l'hélice dans cette classe,

(ii) la lubrification adéquate des parties mobiles,

(iii) l'assemblage de l'hélice complète et démontage et à l'aide des outils spéciaux en cas de besoin ;

(b) l'inspection des éléments utilisant des aides de contrôle appropriées pour les fonctions énumérées dans la classe 1 d'hélices en vertu des points (a) et (c) du présent alinéa, le cas échéant, quand elles sont applicables à la marque et au modèle de l'hélice en train de subir la maintenance;

(c) la réparation ou le remplacement des éléments ou des pièces:

(i) le remplacement des pales, moyeux ou de leurs composants;

(ii) la réparation ou remplacement des dispositifs antigivrage;

(iii) l'enlèvement des entailles ou des rayures des pales métalliques;

(iv) la réparation ou le remplacement des éléments électriques de l'hélice;

(d) l'équilibrage des hélices, y compris ces fonctions énumérées en vertu de l'alinéa 6, point (d) de la classe 1 des hélices, quand elles sont applicables à la marque et au modèle de l'hélice en train de subir la maintenance;

(e) l'essai du mécanisme de changement de pas d'hélice :

(i) l'essai d'hélices à commande hydraulique et de ses composants;

(ii) l'essai d'hélices à commande électriques et de ses composants.

(8) Pour une qualification sur les classes 1, 2 et 3 de l'avionique, les fonctions sont:

(a) l'exécution d'inspection physique des systèmes avioniques et des composants au moyen d'inspection visuelle et mécanique;

(b) l'exécution d'inspection électrique des systèmes avioniques et des composants par des moyens d'équipements d'essai électriques ou électronique appropriés ;

(c) la vérification du câblage de l'aéronef, antennes, connecteurs, relais, et d'autres éléments avioniques associés pour détecter des défauts d'installation;

(d) la vérification des systèmes d'allumage du moteur et des accessoires d'aéronefs pour déterminer les sources d'interférence électrique;

(e) la vérification des distributeurs d'énergie des aéronefs pour l'adéquation et le bon fonctionnement;

(f) le démontage, réparation et remplacement des antennes d'aéronefs;

- (g) le mesurage de l'atténuation de la ligne de transmission;
  - (h) le mesurage des valeurs des éléments avioniques comme inductance, capacité, et la résistance;
  - (i) la détermination des formes d'onde et de phase dans les équipements avioniques, le cas échéant;
  - (j) la détermination convenable d'antenne de radio, débuter par les caractéristiques de ligne de transmission et la détermination convenable des emplacements pour le type d'équipement avionique auquel l'antenne est reliée;
  - (k) la détermination de condition opérationnelle des équipements avioniques installés dans les aéronefs à l'aide d'un appareil d'essai portable;
  - (l) l'essai de tous les types de transistors, semi-conducteurs, circuits intégrés ou des dispositifs similaires dans les équipements appropriés à la qualification de classe;
  - (m) l'essai des indicateurs de radio.
- (9) Pour une qualification sur la classe 1 de l'avionique, en plus de l'alinéa (8) ci-haut, la capacité d'exécution des fonctions suivantes:
- (a) l'essai et la réparation des casques d'écouteur, des haut-parleurs et microphones;
  - (b) le mesurage de la puissance de sortie d'émetteur radio;
  - (c) le mesurage des valeurs de modulation, du bruit et de la distorsion d'équipement de communication;
- (10) Pour la qualification sur la classe 2 de l'avionique, en plus de l'alinéa (8) ci-haut, la capacité d'exécution des fonctions suivantes:
- (a) l'essai et la réparation de casques d'écouteur;
  - (b) l'essai des haut-parleurs ;
  - (c) le mesurage de sensibilité de boucle d'antenne par des méthodes appropriées ;
  - (d) le calibrage des normes de performance approuvées de tout équipement radio de navigation, en route et aides à l'approche ou de l'équipement similaire, selon cette qualification.
- (11) Pour une qualification sur la classe 3 de l'avionique, en plus de l'alinéa (8) ci-haut, la capacité d'exécution des fonctions du le mesurage de la puissance de sortie d'émetteur radio.
- (12) Pour une qualification sur les classes 1, 2 et 3 du système informatique, les fonctions sont les suivantes:

- (a) la maintenance de systèmes informatiques conformément aux spécifications du fabricant, aux exigences d'essai et aux recommandations;
- (b) le démontage, maintenance et remplacement des systèmes informatiques à bord des aéronefs;
- (c) l'inspection, essai et calibrage de l'équipement du système informatique, y compris les logiciels.

(13) Pour une qualification sur la classe 1 des instruments, les fonctions sont les suivantes:

(a) le diagnostic sur le mauvais fonctionnement des instruments suivants:

- (i) l'indicateur de vitesse ascensionnelle (variomètre);
- (ii) l'altimètre;
- (iii) l'anémomètre;
- (iv) l'indicateur à vide;
- (v) les jauges de pression d'huile;
- (vi) les jauges de pression hydraulique;
- (vii) les jauges de pression antigivrage;
- (viii) l'antenne anémométrique (tube de pression statique);
- (ix) le compas d'indicateur direct;
- (x) l'accéléromètre;
- (xi) les tachymètres d'indicateur direct;
- (xii) les jauges de lecture directe de quantité de carburant;

(b) l'inspection, essai et calibrage des instruments énumérés au point (a) ci-dessus à bord et en dehors de l'aéronef, le cas échéant.

(14) Pour une qualification sur la classe 2 des instruments, les fonctions sont les suivantes:

(a) le diagnostic sur le mauvais fonctionnement des instruments suivants:

- (i) le tachymètre;
- (ii) le synchroscope;
- (iii) l'indicateur électrique de température ;

- (iv) l'indicateur de type de résistance électrique;
- (v) l'indicateur du déplacement de type aimant;
- (vi) les unités d'alerte (huile et carburant);
- (vii) les indicateurs et systèmes de synchronisation automatique;
- (viii) les indicateurs et systèmes auto-synchrones;
- (ix) le compas indicateur à distance;
- (x) l'indicateur de quantité;
- (xi) l'indicateur d'avionique;
- (xii) l'ampèremètre;
- (xiii) le voltmètre;
- (xiv) les fréquencemètres.

(b) l'inspection, essai et calibrage des instruments énumérés au point (a) ci-dessus à bord et en dehors de l'aéronef, le cas échéant.

(15) Pour une qualification sur la classe 3 des instruments, les fonctions sont les suivantes:

(a) le diagnostic sur le mauvais fonctionnement des instruments suivants:

- (i) les indicateurs de virage et d'inclinaison;
- (ii) les gyromètres laser;
- (iii) les gyroscopes horizontaux;
- (iv) les unités de contrôle de pilote automatique et des composants;

(b) l'inspection, essai et calibrage des instruments énumérés au point (a) ci-dessus à bord et en dehors de l'aéronef, le cas échéant.

(16) Pour une qualification sur la classe 4 des instruments, les fonctions sont les suivantes:

(a) le diagnostic sur le mauvais fonctionnement des instruments suivants:

- (i) le jauge de quantité du type de capacité ;
- (ii) les gyromètres laser;
- (iii) les autres instruments électroniques;

(b) inspection, essai et calibrage des instruments énumérés au point (a) ci-dessus à

bord et en dehors de l'aéronef, le cas échéant.

(17) Pour une qualification sur les classes de 1, 2, 3 et 4 des accessoires, l'organisme de maintenance agréé exerce les fonctions suivantes, conformément aux spécifications et aux recommandations du fabricant:

- (a) le diagnostic des dysfonctionnements d'accessoires;
- (b) la maintenance et modification des accessoires, y compris l'installation et remplacement des pièces;
- (c) le contrôle, essai, calibrage des accessoires à bord et en dehors de l'aéronef, le cas échéant.

#### **Article 14. Fonctions de maintenance sous-traitée**

(1) Tout organisme de maintenance agréé peut sous-traiter ses fonctions de maintenance à un autre organisme de maintenance agréé.

(2) Tout organisme de maintenance agréé peut sous-traiter les fonctions de maintenance à un autre organisme de maintenance qui n'est pas approuvé par l'Autorité à condition que l'organisme de maintenance agréé:

- (a) soit approuvé pour le travail à sous-traiter et qu'il ait la capacité d'évaluer la compétence du sous-traitant;
- (b) conserve la responsabilité de contrôle de la qualité et de la livraison des activités sous-traitées, y compris les exigences appropriées de navigabilité ;
- (c) ait les procédures nécessaires pour exercer le contrôle sur les activités sous-traitées et sur le personnel chargé de la direction.

#### **Article 15. Système de gestion du programme de sécurité**

(1) L'Autorité doit établir un programme de sécurité en vue d'atteindre un niveau acceptable de sécurité dans la maintenance des aéronefs en ce qui concerne l'organisme de maintenance agréé.

(2) Tout responsable d'organisme de maintenance agréé doit établir et maintenir un système de gestion de sécurité acceptable par l'Autorité.

(3) Le système de gestion de la sécurité visée à l'alinéa (2) doit :

- (a) identifier les risques de sécurité réels et potentiels;
- (b) assurer la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires au maintien de performances de sécurité convenues

(c) assurer la surveillance continue et l'évaluation régulière des performances de sécurité;

(d) viser à l'amélioration continue des performances globales du système de gestion de la sécurité.

(4) Un système de gestion de la sécurité définit clairement les lignes de responsabilité en matière de sécurité, dans l'ensemble, de l'organisme de maintenance, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité.

(5) Tout organisme de maintenance agréé doit, dans le cadre des exigences de certification, soumettre à l'Autorité pour approbation un manuel du système de gestion de sécurité qui doit comprendre:

(a) la portée du manuel de gestion de la sécurité ;

(b) la politique et les objectifs de sécurité ;

(c) les responsabilités en matière de sécurité ;

(d) le personnel clé de sécurité ;

(e) les procédures de contrôle de la documentation ;

(f) la coordination de la planification des interventions en cas d'urgence ;

(g) les dispositifs d'identification des dangers et de gestion des risques ;

(h) l'assurance de la sécurité ;

(i) la surveillance de la performance de sécurité ;

(j) les audits de sécurité ;

(k) la gestion du changement ;

(l) la promotion de la sécurité ;

(m) les activités sous-traitées.

## **CHAPITRE III : LOCAUX, INSTALLATIONS, EQUIPEMENT ET FOURNITURES**

### **Article 16. Exigences générales**

Tout organisme de maintenance agréé doit avoir du personnel, des installations, de l'équipement et des fournitures en quantité et en qualité qui répondent aux normes établies conformément au présent règlement.

### **Article 17. Exigences sur les équipements et installations**

(1) Tout organisme de maintenance agréé doit fournir de l'équipement et des installations en fonction de tous les travaux prévus en veillant notamment à la protection des installations contre les intempéries.

(2) L'environnement au travail dans tout organisme de maintenance agréé doit être adapté à la tâche effectuée et ne doit pas affecter l'efficacité du personnel.

(3) L'emplacement de bureaux doit tenir compte de la gestion des travaux prévus, notamment la gestion de la qualité, la planification et les dossiers techniques.

(4) Tous les ateliers et compartiments spécialisés doivent être convenablement séparés pour que la contamination du domaine de travail et de l'environnement soit peu probable.

(5) Toutes les installations de magasins doivent être mises en place pour assurer le stockage des pièces, de l'équipement, des outils et des matériaux.

(6) Toutes les conditions de stockage doivent garantir la sécurité des pièces utilisables, la séparation des pièces utilisables des pièces non utilisables ainsi que la prévention contre la dégradation et la détérioration des articles emmagasinés.

(7) Tous les hangars de maintenance d'aéronefs doivent être disponibles et être suffisamment grands pour abriter des aéronefs au cours des activités de maintenance.

(8) Lorsque le hangar spécifié à l'alinéa (7) ci-dessus n'est pas détenu par un organisme de maintenance agréé, il doit:

(a) fournir des preuves à l'Autorité lui autorisant l'utilisation de ce hangar;

(b) démontrer que l'espace du hangar est assez suffisant pour effectuer une maintenance de base prévue, en préparant un plan de visite du hangar d'aéronefs projeté relatif au programme de maintenance;

(c) mettre à jour le plan de visite du hangar de maintenance d'aéronefs suivant de façon régulière;



(d) garantir que les ateliers des composants d'aéronefs et de la maintenance des composants d'aéronefs sont suffisamment grands pour abriter les composants assujettis à la maintenance;

(e) veiller à ce que les structures du hangar d'aéronefs et des ateliers des composants d'aéronefs empêchent la pénétration de la pluie, de la grêle, de la glace, de la neige, du vent et de la poussière;

(f) veiller à ce que les pavements des ateliers soient fermés de manière à minimiser la production de poussière ;

(g) préciser l'accès au hangar de maintenance à utiliser lorsque des conditions météorologiques sont défavorables pour l'exécution des travaux mineurs prévus ou pour la rectification des défauts de longue durée.

(9) Tout le personnel de maintenance d'aéronefs doit être pourvu d'une zone où il peut étudier les instructions sur la maintenance et sur les dossiers de maintenance complète de façon appropriée.

(10) Tous les hangars utilisés pour abriter les aéronefs et les bureaux doivent être de nature à assurer un environnement propre, efficace et confortable de travail afin que:

(a) les températures soient maintenues à un niveau confortable;

(b) la poussière et toute autre contamination de l'air soient maintenues au minimum et ne soient pas autorisées à atteindre un niveau évident dans la zone de travail lors de la contamination de la surface de l'aéronef ou du composant d'aéronef;

(c) l'éclairage soit assez suffisant afin que chaque tâche d'inspection et de maintenance puisse être effectuée;

(d) les niveaux de bruit ne soient pas autorisés à atteindre un niveau au point de distraire le personnel exécutant des tâches d'inspection et lorsque il n'est pas possible de contrôler la source de bruit, ce personnel devrait être muni d'équipement individuel nécessaire pour arrêter le bruit excessif causant la distraction lors de leur tâche d'inspection.

(11) Lorsqu'une tâche de maintenance particulière nécessite l'application des conditions environnementales différentes de celles spécifiées à l'alinéa (10) ci-dessus, de telles conditions doivent être respectées et des conditions spécifiques doivent être identifiées dans les instructions de maintenance approuvées.

(12) Lorsque l'environnement de travail au cours de la maintenance en ligne se détériore à un niveau inacceptable en ce qui concerne la température, l'humidité, la grêle, la glace, la neige, le vent, la lumière, la poussière ou toute autre contamination de l'air, les tâches de maintenance particulière ou d'inspection doivent être suspendues jusqu'à ce que des conditions satisfaisantes soient de nouveau établies.

(13) Tous les systèmes sensibles doivent être fermés hermétiquement jusqu'à ce que des conditions acceptables soient rétablies, lorsque la poussière ou autre contamination de l'air résulte de la contamination de surface visible, pour les deux types de maintenance (de base et en ligne).

(14) Toutes les installations de stockage des composants utilisables d'aéronef doivent être propres, bien ventilées et maintenues à une température même sèche afin de minimiser les effets de la condensation.

(15) Toutes les recommandations sur des normes et du fabricant doivent être suivies pour les composants spécifiques d'aéronef.

(16) Toutes les étagères de stockage doivent assurer un support suffisant aux composants de gros aéronefs pour que le composant ne soit pas déformé.

(17) Tous les composants d'aéronef doivent rester emballés dans des matériaux de protection pour minimiser le dommage et la corrosion pendant l'emmagasinage, s'il y a lieu.

#### **Article 18. Equipement, outils et matériel**

(1) Tout organisme de maintenance agréé doit disposer de l'équipement, des outils et du matériel suffisants pour exécuter les capacités approuvées de travail et qui doivent être sous le contrôle complet de l'organisme de maintenance agréé.

(2) Tous les outils et équipement doivent être disponibles en tout temps sauf dans le cas d'un outil ou équipement dont on n'a pas besoin souvent et sa disponibilité permanente n'est pas nécessaire.

(3) L'Autorité peut exempter un organisme de maintenance agréé de posséder des outils et équipement spécifiques pour la maintenance ou la réparation d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef indiqué dans le certificat d'organisme de maintenance agréé, si par un accord préalable, les outils et l'équipement peuvent être acquis temporairement et être sous le contrôle total de l'organisme de maintenance agréé, s'il y a lieu, pour exécuter la maintenance ou les réparations nécessaires.

(4) L'Autorité ne peut pas amender l'approbation pour rayer l'aéronef ou l'élément d'aéronef du registre en se basant sur le fait qu'il est en situation temporaire et qu'il y a un accord formel de la part de l'organisme de maintenance agréé d'acquérir de nouveau des outils, de l'équipement ou d'autres éléments avant l'exécution de toute maintenance ou de toute réparation.

(5) Tout organisme de maintenance agréé doit exercer un contrôle sur tous les outils applicables, l'équipement et l'équipement d'essai utilisés pour l'acceptation du produit ou pour la détermination du constat sur la navigabilité.

(6) Tout organisme de maintenance agréé doit garantir que tous les outils applicables, matériel et équipement d'essai utilisés pour l'acceptation du produit ou pour l'exécution du

constat sur la navigabilité sont étalonnés pour assurer une calibration conforme à un standard acceptable par l'Autorité et compatible aux normes nationales ou internationales.

(7) Tout organisme de maintenance agréé doit conserver tous les dossiers d'étalonnage et les normes utilisées pour la calibration.

(8) Sous réserve de l'alinéa (6) ci-dessus, dans le cas des outils, matériel et équipement d'essai fabriqués à l'étranger, la norme fournie par l'Etat de fabrication peut être utilisée si elle est approuvée par l'Autorité.

(9) Lorsque le fabricant identifie un outil particulier, un matériel ou un équipement d'essai, cet outil, ce matériel ou cet équipement d'essai doit être utilisé à moins que le fabricant ait identifié l'usage de son équivalent.

(10) Sous réserve de l'alinéa (9) ci-dessus, tout outil, équipement ou équipement d'essai autres que ceux recommandés par le fabricant doit être acceptable, en se basant au moins sur les principes suivants:

(a) l'organisme de maintenance agréé doit avoir une procédure dans le manuel des procédures de maintenance, s'il a l'intention d'utiliser l'équivalence d'outils, de l'équipement ou de l'équipement d'essai équivalent autre que ceux recommandés par le fabricant;

(b) l'organisme de maintenance agréé doit avoir un programme incluant:

(i) une description de procédures utilisées pour établir la compétence du personnel qui fait la détermination de l'équivalence des outils, du matériel ou de l'équipement d'essai;

(ii) une conduite et une documentation sur la comparaison faite entre la spécification de l'outil, de l'équipement ou de l'équipement d'essai recommandé par le fabricant et l'équivalence de l'outil, de l'équipement ou de l'équipement d'essai proposé;

(iii) une garantie concernant les limites, les paramètres et la fiabilité des outils proposés, de l'équipement ou de l'équipement d'essai par rapport aux outils, à l'équipement ou à l'équipement d'essai recommandé par le fabricant ;

(iv) une garantie concernant l'équivalence d'outil, du matériel ou de l'équipement d'essai capable d'exercer la fonction de maintenance appropriée, de tous les essais habituels ou des calibrations et une vérification de tous les paramètres d'un aéronef ou d'élément d'aéronef en cours de maintenance ou de calibration ainsi que le plein contrôle de l'organisation de maintenance agréé sur l'équivalence de l'outil, de l'équipement ou de l'équipement d'essai par le biais d'un titre de propriété, de location ou d'autre arrangement juridique.

(11) Tout organisme de maintenance agréé approuvé pour une maintenance de base doit avoir d'équipement suffisant pour accéder aux aéronefs et à des plates-formes d'inspection ou d'arrimage pour s'assurer que l'aéronef est convenablement inspecté.

(12) Tout organisme de maintenance agréé doit avoir une procédure pour inspecter ou réviser, s'il y a lieu, calibrer des outils, de l'équipement et de l'équipement d'essai sur une base régulière et doit indiquer aux usagers qu'un élément est soumis à un temps limité d'inspection ou de révision ou d'étalonnage.

(13) Tout organisme de maintenance agréé doit avoir une procédure pour veiller à ce qu'il utilise une norme (primaire, secondaire ou de transfert) pour l'exécution d'un étalonnage, cette norme ne peut pas être utilisée pour exécuter une maintenance.

(14) Tout système clair d'étiquetage de tous les outils et équipements d'essai doit être utilisé pour donner des informations sur la période à laquelle la prochaine inspection, révision ou étalonnage aura lieu et quand un élément sera inutilisable pour une raison qui n'est pas évidente.

(15) Un système clair d'étiquetage de tous les outils et équipements d'essai doit être utilisé pour donner une information sur la période à laquelle de tels outils, équipement et équipement d'essai ne sont pas utilisés dans le cadre de l'acceptation du produit ou de la détermination d'un constat sur la navigabilité.

(16) Un registre doit être tenu pour tous les outils étalonnés, équipement et équipement d'essai ainsi qu'un rapport sur des étalonnages et normes utilisés.

(17) Toute inspection, révision ou étalonnage effectué sur une base régulière doit être conforme aux instructions du fabricant de l'équipement sauf lorsque l'organisme de maintenance agréé peut montrer par des résultats, qu'une période de temps est convenable dans un cas particulier et est acceptable par l'Autorité.

## CHAPITRE IV : GESTION DES RESSOURCES HUMAINES

### Article 19. Personnel d'organisme de maintenance agréé et exigences sur la formation

(1) Tout organisme de maintenance agréé doit nommer un directeur ou un groupe de personnes acceptables par l'Autorité dont les responsabilités consistent notamment à veiller à ce que l'organisme de maintenance agréé soit en conformité avec le présent règlement.

(2) Toute personne nommée comme dirigeant à l'alinéa (1) ci-dessus doit représenter la structure de gestion de la maintenance de l'organisme de maintenance agréé et doit être responsable de toutes les fonctions spécifiées dans le présent règlement.

(3) Tout dirigeant doit répondre directement aux responsabilités d'un dirigeant responsable, qui doit être acceptable par l'Autorité.

(4) Tout organisme de maintenance agréé doit employer un personnel suffisant pour exécuter des fonctions de maintenance en conformité avec le certificat de l'organisme de maintenance agréé.

(5) La compétence du personnel de tout organisme de maintenance agréé impliqué dans la maintenance doit être établie en conformité avec une procédure et une norme acceptables par l'Autorité.

(6) Toute personne qui signe un certificat de approbation pour remise en service doit être qualifiée conformément *au règlement sur les licences du personnel de l'aviation civile en vigueur*, en rapport avec le travail accompli, et être acceptable par l'Autorité.

(7) Tout le personnel de maintenance et celui de certification doivent répondre aux exigences de qualification et recevoir une formation initiale et continue relatives aux tâches et responsabilités, qui leur sont assignées conformément à un programme acceptable par l'Autorité.

(8) Tout programme de formation établi par l'organisme de maintenance agréé doit inclure une formation en connaissances et en compétences liée à la performance humaine, y compris une coordination avec d'autre personnel de maintenance et membres d'équipage.

(9) Les fonctions de tout organisme de maintenance agréé doivent être attribuées aux dirigeants pris individuellement ou en groupe, et quelle qu'en soit la voie, en fonction de la taille de l'organisme de maintenance agréé.

### Article 20. Personnel de direction de l'organisme de maintenance agréé

(1) Tout organisme de maintenance agréé doit avoir un dirigeant responsable acceptable par l'Autorité, qui doit avoir des pouvoirs pour garantir que toutes les ressources nécessaires sont disponibles pour soutenir l'organisme de maintenance agréé.

(2) Tout organisme de maintenance agréé doit avoir un personnel qualifié ayant des compétences confirmées dans l'aviation civile, disponible et occupant les postes suivants ou leurs équivalents:

- (a) un directeur en charge de la maintenance de base;
- (b) un directeur en charge de la maintenance en ligne;
- (c) un chef d'atelier ;
- (d) un responsable de la qualité

(3) Aux fins de l'alinéa (2) ci-dessus, « la compétence dans l'aviation civile » signifie qu'une personne a une qualification technique et de l'expérience de gestion acceptables par l'Autorité pour le poste occupé.

(4) L'Autorité peut approuver des postes autres que ceux stipulés à l'alinéa (2) ci-dessus, si l'organisme de maintenance agréé est en mesure de montrer qu'il peut exercer les fonctions approuvées en toute sécurité, sous la direction d'une catégorie restreinte du personnel de direction en fonction de la taille de l'organisme de maintenance agréé.

(5) Tout organisme de maintenance agréé doit faire des arrangements temporaires pour assurer la continuité de la supervision de ses fonctions, si la maintenance d'un aéronef est effectuée en l'absence de tout membre du personnel de direction exigé.

(6) Une personne exerçant une fonction requise de direction dans un organisme de maintenance agréé ne doit pas occuper un poste similaire dans un autre organisme de maintenance agréé, sauf si elle est autorisée de le faire par l'Autorité.

## **Article 21. Qualification et responsabilité du personnel**

(1) Tout dirigeant responsable doit avoir:

- (a) une expérience dans la gestion de l'organisation de la maintenance des aéronefs;
- (b) des connaissances en matière de règlement de l'aviation civile sur les organismes de maintenance agréés, autres règlements et documents publiés par l'Autorité, qui sont applicables à la maintenance des aéronefs;
- (c) une connaissance approfondie en matière de procédures de maintenance de l'organisation.

(2) Lorsqu'il est autorisé par l'Autorité, un dirigeant responsable peut déléguer toute (ou une partie de) sa responsabilité par écrit à une autre personne occupant un poste de direction au sein de l'organisation.

(3) Tout directeur de la maintenance de base doit, selon la portée de l'approbation d'un organisme de maintenance agréé, être responsable de s'assurer que tous les travaux de

maintenance exécutés dans le hangar ont été effectués conformément à un calendrier ou un programme de maintenance approuvé.

(4) Tout directeur de la maintenance de base doit:

- (a) être un ingénieur de maintenance breveté avec des qualifications appropriées sur la cellule et les moteurs ou l'avionique;
- (b) avoir au moins cinq (5) années d'expérience dans une maintenance d'aéronefs de même catégorie, dont une (1) année de compétence pour la approbation pour remise en service d'aéronefs;
- (c) avoir reçu une formation de type sur tout aéronef maintenu dans la capacité approuvée de l'organisme de maintenance agréé ;
- (d) avoir participé à un cours sur la gestion ou la supervision reconnu par l'Autorité.

(5) Tout directeur de la maintenance en ligne doit être responsable pour garantir que toute la maintenance requise pour être effectuée en ligne, y compris la rectification des défauts en ligne, est exécutée selon les normes requises et toute mesure corrective résultant du suivi de la conformité avec la qualité.

(6) Tout directeur de la maintenance en ligne doit:

- (a) être un ingénieur de maintenance breveté avec des qualifications requises sur la cellule, les groupes motopropulseurs ou l'avionique;
- (b) avoir au moins cinq (5) années d'expérience dans la maintenance d'aéronefs de même catégorie, dont une (1) année de compétence pour la approbation pour remise en service d'aéronefs;
- (c) avoir participé à un cours sur la gestion ou la supervision reconnu par l'Autorité.

(7) Tout chef d'atelier doit être à la hauteur de ses responsabilités pour garantir que tous les travaux sur les éléments d'aéronef dans l'atelier et toute mesure corrective résultant du suivi sont exécutés selon les normes requises.

(8) Tout chef d'atelier doit:

- (a) être un ingénieur de maintenance breveté avec des qualifications appropriées sur la cellule et les moteurs ou l'avionique;
- (b) avoir au moins cinq (5) années d'expérience dans la maintenance d'aéronefs de même catégorie, dont une (1) année de compétence pour approbation pour remise en service d'éléments d'aéronef;
- (c) avoir participé à un cours sur la gestion ou la supervision reconnu par l'Autorité.

(9) Tout responsable de l'assurance de qualité doit être responsable pour assurer la surveillance de la conformité de l'organisme de maintenance agréé au présent règlement et la

demande de mesures correctives, au besoin, par le directeur de la maintenance de base, le directeur de la maintenance en ligne, le chef d'atelier ou le dirigeant responsable, le cas échéant.

(10) Tout responsable de l'assurance de qualité doit:

- (a) être un ingénieur de maintenance breveté avec des qualifications appropriées sur la cellule, les moteurs ou l'avionique;
- (b) avoir au moins cinq (5) années d'expérience dans le domaine de maintenance d'aéronefs;
- (c) avoir participé à un cours de gestion de la qualité reconnu par l'Autorité.

## **Article 22 Hommes-heures**

(1) Tout organisme de maintenance agréé doit mettre en place un plan relatif aux hommes-heures indiquant qu'il dispose suffisamment d'hommes-heures pour le travail prévu.

(2) Lorsqu'un organisme de maintenance est certifié pour la maintenance de base, la mise en place d'un plan d'hommes-heures doit se rapporter au plan de visite du hangar d'aéronefs.

(3) Tous les plans relatifs aux hommes-heures doivent être régulièrement mis à jour.

(4) Tout travail exécuté sur un aéronef non immatriculé au Burundi doit être pris en compte lorsqu'il a un impact sur la mise en place d'un plan d'hommes-heures (5) Les fonctions de conformité à la surveillance de la qualité relatives aux hommes-heures doivent être suffisants pour répondre à l'exigence de repos et aux restrictions au travail pour des personnes exerçant des fonctions de maintenance.

## **Article 23. Evaluation du personnel**

(1) Tous les planificateurs, les ingénieurs de maintenance d'aéronefs, les mécaniciens, les superviseurs et le personnel de certification d'un organisme de maintenance agréé doivent être évalués pour compétence en utilisant la méthode d'évaluation au travail ou par un examen correspondant à leur rôle particulier au sein de l'organisme de maintenance agréé avant qu'un travail non supervisé ne soit autorisé.

(2) L'évaluation spécifiée à l'alinéa (1) ci-dessus doit être basée sur le cahier des charges de chaque poste et établir que:

- (a) des planificateurs sont capables d'interpréter des exigences de maintenance dans les tâches de maintenance et ont une appréciation qu'ils n'ont pas droit de s'écarter du programme de maintenance d'aéronef;
- (b) des ingénieurs de maintenance d'aéronefs et des mécaniciens sont capables d'effectuer des tâches de maintenance à l'égard de n'importe quelle norme spécifiée dans des instructions de maintenance et notifieront aux superviseurs des erreurs nécessitant une rectification pour rétablir des normes de maintenance requises;



(c) des superviseurs sont capables de s'assurer que toutes les tâches de maintenance nécessaires sont effectuées et là où elles n'ont pas été faites ou là où il est évident qu'une tâche de maintenance particulière ne peut pas être effectuée conformément aux instructions de maintenance; alors de tels problèmes feront objet de rapports et seront approuvés par le département chargé de la qualité de l'organisme de maintenance agréé ;

(d) du personnel de certification est à mesure de déterminer quand un aéronef ou un élément d'aéronef est (ou n'est pas) prêt pour la approbation pour remise en service.

(3) Tous les planificateurs, superviseurs et personnel de certification doivent démontrer leurs connaissances en matière des procédures de l'organisme de maintenance agréé relevant de leur rôle particulier.

#### **Article 24. Formation du personnel de certification**

(1) Toute formation initiale et continue du personnel de certification doit être exécutée par un organisme de maintenance agréé ou par un organisme de formation choisi par l'organisme de maintenance agréé.

(2) Tout organisme de maintenance agréé doit établir des normes et programme de formation du personnel et établir des normes de pré-qualification dans le but de s'assurer que le stagiaire a une chance raisonnable de réussir à tous les cours.

(3) Les programmes de formation, les installations de formation et le programme d'études pour former le personnel de certification spécifiés à l'alinéa (2) ci-dessus doivent être approuvés par l'Autorité.

(4) Les programmes de formation soumis à l'Autorité en vertu de l'alinéa (3) ci-dessus doivent comprendre:

(a) des détails sur le nombre de personnes qui recevra une formation initiale pour se qualifier en tant que personnel de certification sur des périodes spécifiées;

(b) une formation en matière de connaissances et de compétences liées aux performances humaines y compris une coordination avec d'autre personnel de maintenance, membres d'équipage, du personnel de maintenance et du personnel de certification de l'organisme de maintenance agréé.

(5) Tout le personnel formé doit subir et réussir une épreuve à la fin de chaque cours de formation.

(6) Tout le personnel de certification d'un organisme de maintenance agréé doit subir une formation initiale qui couvre:

(a) une théorie sur l'ingénierie de base correspondant à la portée du travail exécuté par l'organisme de maintenance agréé;

(b) une information précise sur le type d'aéronef réel sur lequel la personne projetée être certifiée, y compris l'impact des réparations et du système ou des défauts structurels ;

(c) des procédures de la compagnie relevant des tâches du personnel de certification.

(7) Tout le personnel de certification d'un organisme de maintenance agréé qui a subi une formation initiale doit entreprendre une formation continue sur des changements dans des procédures de l'organisme de maintenance agréé et sur des changements dans les normes d'aéronefs et d'éléments d'aéronefs maintenus.

#### **Article 25. Repos et restrictions de fonctions des personnes exécutant les fonctions de maintenance dans un organisme de maintenance agréé**

(1) Personne ne peut :

(a) assigner de fonctions de maintenance sur un aéronef à une autre personne sans qu'elle ait eu une période minimale de repos de huit (8) heures avant de commencer ces fonctions;

(b) exercer de fonctions de maintenance sur un aéronef sans avoir eu une période minimale de repos de huit (8) heures avant de débiter ces fonctions.

(c) programmer une personne exerçant de fonctions de maintenance sur un aéronef pour plus de douze (12) heures de service consécutives;

(d) exercer de fonctions de maintenance sur un aéronef pour plus de douze (12) heures de service consécutives.

(2) Dans des cas impliquant un aéronef hors de service et non prévu sur le calendrier, une personne exerçant des fonctions de maintenance sur ledit aéronef peut être retenu au service :

(a) jusqu'à seize (16) heures consécutives; ou

(b) vingt (20) heures dans vingt-quatre (24) heures consécutives.

(3) A la suite des périodes de service non prévu, toute personne exerçant les fonctions de maintenance sur un aéronef doit avoir une période de repos obligatoire de dix (10) heures.

(4) Tout organisme de maintenance agréé doit dispenser la personne exerçant des fonctions de maintenance de tous les devoirs endéans vingt-quatre (24) heures consécutives après une période de sept (7) jours consécutifs de travail.

#### **Article 26. Registre du personnel de certification**

(1) Tout organisme de maintenance agréé doit garder un tableau de tout le personnel de certification, qui doit inclure les détails de l'étendue de leur autorisation et tout le personnel de certification doit être avisé par écrit de l'étendue de cette autorisation.

(2) Tout organisme de maintenance agréé doit conserver dans le dossier de chaque membre du personnel de certification les informations minimales suivantes:

- (a) le nom;
- (b) la date de naissance;
- (c) la formation de base;
- (d) la formation de type;
- (e) la formation continue;
- (f) l'expérience;
- (g) les qualifications relevant de l'approbation;
- (h) l'étendue de l'autorisation;
- (l) la date à laquelle la première délivrance de l'autorisation a eu lieu;
- (j) la date d'expiration de l'autorisation, s'il y a lieu;
- (k) le numéro d'identification de l'autorisation.

(3) Tous les dossiers du personnel de certification doivent être contrôlés par le département chargé de la qualité de l'organisme de maintenance agréé.

(4) Le nombre de personnes autorisées à accéder au système de registre est limité pour réduire au minimum la possibilité d'altérer les dossiers de manière non autorisée et la possibilité d'accéder aux dossiers confidentiels par des personnes non autorisées.

(5) Tout membre du personnel de certification doit, sur demande, avoir un accès raisonnable aux dossiers.

(6) L'Autorité peut s'enquérir sur le système de registre de l'approbation initiale et continue ou lorsqu'elle a des mobiles pour douter de la compétence d'un membre du personnel de certification.

(7) Tout organisme de maintenance agréé doit conserver le dossier d'un membre du personnel de certification pendant au moins deux (2) ans à partir de la date à laquelle ce membre cesse d'être un employé de cet organisme de maintenance agréé ou du retrait de l'autorisation du membre.

(8) Tout membre du personnel de certification doit, sur demande, bénéficier d'une copie de son dossier lors de son départ de l'organisme de maintenance agréé.

(9) Le document servant d'autorisation délivré à un membre du personnel de certification en vertu du présent article doit être dans un style qui fait que sa portée soit claire au personnel de

certification et à l'Autorité qui aura besoin d'examiner le document, et en cas d'utilisation de codes pour définir l'étendue, un document pour l'interprétation doit être disponible.

(10) Tout membre du personnel de certification doit être exigé de porter le document servant d'autorisation en tout temps et doit le présenter sur demande de l'Autorité.

## **CHAPITRE V : REGLES OPERATIONNELLES D'ORGANISMES DE MAINTENANCE AGREES**

### **Article 27. Manuel des procédures de maintenance d'organismes de maintenance agréés**

(1) Tout organisme de maintenance agréé doit pourvoir un manuel des procédures de maintenance au personnel de maintenance pour l'utilisation.

(2) Tout manuel des procédures de maintenance d'un organisme de maintenance agréé et tous les amendements ultérieurs y relatifs doivent être approuvés par l'Autorité avant leur utilisation.

(3) Tout manuel des procédures de maintenance d'un organisme de maintenance agréé doit préciser l'étendue des travaux nécessaires de l'organisme de maintenance agréé en vue de satisfaire aux conditions y relatives pour une approbation d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef pour une approbation pour remise en service.

(4) Tout manuel des procédures de maintenance d'un organisme de maintenance agréé et tout autre manuel doivent:

(a) inclure des instructions et informations nécessaires pour permettre au personnel d'exercer leurs devoirs et responsabilités avec un degré élevé de sécurité;

(b) être dans une forme qui est facile à réviser et contenir un système qui permet au personnel de déterminer l'état de révision actuel;

(c) avoir la date de la dernière révision imprimée sur chaque page contenant la révision;

(d) ne pas entrer en contradiction avec l'une quelconque loi du Burundi ou avec des spécifications d'exploitation de l'organisme de maintenance agréé;

(e) inclure une référence aux règlements appropriés de l'aviation civile.

(5) Sans préjudice des dispositions précédentes du présent article, un manuel des procédures de maintenance d'un organisme de maintenance agréé doit contenir les renseignements suivants:

(a) une déclaration signée par le dirigeant responsable confirmant que le manuel des procédures de maintenance d'un organisme de maintenance agréé et tous les manuels associés définissent la conformité de l'organisme de maintenance agréé avec le présent article en tout temps;

(b) une liste qui décrit les devoirs et responsabilités du personnel de direction et les questions qu'ils peuvent directement traiter avec l'Autorité au nom de l'organisme de maintenance agréé;

- (c) une procédure pour établir et maintenir une liste actualisée des titres et des noms du personnel de direction de l'organisme de maintenance agréé acceptée par l'Autorité;
- (d) un organigramme montrant des chaînes de responsabilité du personnel de direction;
- (e) une procédure pour établir et maintenir un registre actualisé du personnel de certification;
- (f) une description de procédures utilisées pour établir la compétence du personnel de maintenance;
- (g) une description générale des ressources humaines;
- (h) une description de la méthode utilisée pour la réalisation et la conservation de dossiers de maintenance;
- (i) une description de la procédure de préparation du certificat de approbation pour remise en service et des circonstances dans lesquelles le certificat de approbation pour remise en service doit être signé;
- (j) une description, s'il y a lieu, des procédures supplémentaires de conformité avec les exigences et procédures de maintenance d'un opérateur détenteur d'un certificat d'exploitant aérien;
- (k) une description des procédures visant à respecter l'obligation du compte- rendu du rapport sur l'information de service indiquée à l'article 34 du présent règlement;
- (l) une description de la procédure pour réception, modification et distribution au sein de l'organisme de maintenance de toutes les données de navigabilité nécessaires de la part du détenteur de certificat de type ou de l'organisme de conception de type;
- (m) une description générale des installations situées à chaque adresse physique indiquée dans le certificat de l'organisme de maintenance agréé;
- (n) une description générale du volume de travail de l'organisme de maintenance agréé relevant de l'étendue de l'approbation;
- (o) la procédure de notification à l'organisme de maintenance agréé à utiliser lorsqu'on demande l'approbation des modifications de l'organisation de l'organisme de maintenance agréé par l'Autorité;
- (p) la procédure d'amendement du manuel des procédures de maintenance de l'organisme de maintenance agréé, y compris la transmission à l'Autorité;
- (q) les procédures de l'organisme de maintenance agréé, acceptables par l'Autorité, pour assurer un manuel de bonnes pratiques de maintenance et de la conformité avec les exigences du présent règlement;

(r) les procédures de l'organisme de maintenance agréé pour établir et maintenir un système de qualité indépendant, chargé de surveiller le respect de l'adéquation des procédures visant à assurer de bonnes pratiques de maintenance de la qualité et la navigabilité des aéronefs et d'éléments d'aéronefs; la surveillance de la conformité doit inclure un système de rétroaction, acceptable par l'Autorité, par le personnel de direction d'un organisme de maintenance agréé visé à l'article 19 du présent règlement et par le dirigeant responsable pour garantir des mesures correctives. Un tel système rétroactif doit être acceptable pour l'Autorité;

(s) les procédures d'organisme de maintenance agréé pour les auto-évaluations, y compris des méthodes et fréquences de ces évaluations ainsi que des procédures pour la présentation des résultats au dirigeant responsable pour examen et action;

(t) une liste d'exploitants, s'il y a lieu, auxquels l'organisme de maintenance agréé fournit un service de maintenance d'aéronefs;

(u) une liste d'organismes exécutant la maintenance au nom de l'organisme de maintenance agréé;

(v) une liste d'emplacements et de procédures de maintenance en ligne de l'organisme de maintenance agréé, s'il y a lieu.

(6) La liste du personnel, y compris le personnel de certification visée à l'alinéa (5), literas (b) et (e) peut être séparée du manuel des procédures de maintenance de l'organisme de maintenance agréé, mais doit être tenue à jour et être disponible pour examen par l'Autorité, en cas de demande.

(7) Tout le personnel de l'organisme de maintenance agréé doit se familiariser avec des parties des manuels qui sont en rapport avec le travail de maintenance qu'il exécute.

(8) Tout organisme de maintenance agréé doit préciser dans le manuel des procédures de maintenance une personne qui devra modifier le manuel, particulièrement dans le cas où le manuel se compose de plusieurs parties.

(9) Le directeur de la qualité d'un organisme de maintenance agréé doit être responsable:

(a) du suivi de l'amendement du manuel des procédures de maintenance de l'organisme de maintenance agréé, notamment les manuels des procédures associés ;

(b) de la présentation d'amendements proposés à l'Autorité au moyen d'une procédure indiquée dans la section des amendements du manuel des procédures de maintenance, sauf si l'Autorité a accepté que certaines classes définies d'amendements peuvent être constituées sans son approbation.

(10) Tout manuel des procédures de maintenance de l'organisme de maintenance agréé s'adresse à quatre principaux domaines:

- (a) les procédures de gestion couvrant les parties précédemment spécifiées;
- (b) les procédures de maintenance couvrant tous les aspects indiquant la façon dont les éléments d'aéronefs peuvent être acceptés à partir de sources extérieures et la façon dont les aéronefs seront entretenus selon les normes requises;
- (c) les procédures du système de qualité, y compris les méthodes de qualification des mécaniciens, l'inspection, le personnel de certification et le personnel d'audit de qualité;
- (d) les procédures du détenteur de certificat d'opérateur aérien contracté et la paperasserie.

(11) Tout manuel des procédures de maintenance de l'organisme de maintenance agréé doit être dans un format défini dans l'Annexe I au présent règlement.

### **Article 28. Procédures de maintenance et système de qualité indépendant**

(1) Tout organisme de maintenance agréé doit établir des procédures de maintenance acceptables par l'Autorité pour garantir de bonnes pratiques de maintenance et de la conformité avec toutes les exigences pertinentes dans le présent règlement, de telle sorte qu'un aéronef et éléments d'aéronef puissent être convenablement remis en service.

(2) Toutes les procédures de maintenance établies sous l'alinéa (1) ci-dessous doivent:

- (a) couvrir tous les aspects de l'activité de maintenance et décrire des normes auxquelles prétend se conformer l'organisme de maintenance agréé ;
- (b) prendre en considération de la conception de l'aéronef et d'éléments d'aéronef ainsi que des normes de l'organisme de maintenance agréé;
- (c) examiner les dispositions et les limites du présent règlement.

(3) Tout organisme de maintenance agréé doit établir un système indépendant de qualité, acceptable pour l'Autorité, pour faire le suivi de la conformité et de l'adéquation des procédures, en fournissant un système d'inspection pour veiller à ce que toute la maintenance soit correctement exécutée.

(4) Le suivi de la conformité spécifié dans l'alinéa (3) ci-dessus doit inclure un système de rétroaction au gestionnaire désigné ou au groupe de personnes directement responsables du système de gestion de qualité et au dirigeant responsable pour assurer, s'il y a lieu, des mesures correctives.

(5) Le système d'assurance de qualité mis en place à l'alinéa (3) ci-dessus:

- (a) peut être un système indépendant placé sous le contrôle du directeur du système d'assurance de qualité, qui évalue les procédures de maintenance et l'exactitude du processus d'analyse de sécurité équivalente;



(b) doit inclure une procédure pour qualifier initialement et exécuter périodiquement des vérifications sur des personnes effectuant des travaux en faveur de l'organisme de maintenance agréé.

(6) Tout système de qualité d'organisme de maintenance agréé doit:

(a) être à mesure d'examiner toutes les procédures de maintenance décrites dans le manuel des procédures de maintenance, conformément à un programme approuvé une (1) fois par an pour chaque type d'aéronef entretenu;

(b) indiquer quand des audits sont prévus ou terminés et établir un système de rapports d'audits qui peuvent être examinés par l'Autorité sur demande.

(7) Le système de vérification énoncé à l'alinéa (6) (b) ci-dessus doit établir clairement les moyens par lesquels des rapports d'audit contenant des observations sur la non-conformité ou sur des normes médiocres sont communiqués au dirigeant responsable.

### **Article 29. Liste de capacités**

(1) Tout organisme de maintenance agréé doit préparer et conserver une liste actualisée de capacités en vigueur approuvée par l'Autorité.

(2) Un organisme de maintenance agréé ne doit pas exécuter une maintenance, une maintenance préventive ou des modifications sur un article avant qu'il ne soit inscrit sur la liste de capacités en conformité avec le présent règlement.

(3) Toute liste de capacités spécifiée à l'alinéa (2) ci-dessous doit identifier chaque article par marque, modèle, numéro de pièce, ou autre nomenclature désignée par le fabricant de l'article.

(4) Un article peut être inscrit sur la liste de capacités seulement si l'article est dans le domaine des qualifications et des catégories du certificat de l'organisme de maintenance agréé et seulement après que l'organisme de maintenance agréé ait exécuté une auto-évaluation conformément à l'article 27 (5) (s) du présent règlement.

(5) Tout organisme de maintenance agréé doit effectuer l'auto-évaluation décrite à l'alinéa (4) ci-dessus pour déterminer si l'organisation de maintenance a toutes les installations, les équipements, les matériels, les données techniques, les processus, les édifices et du personnel formé mis en place pour exécuter le travail sur l'article, comme exigé par le présent article.

(6) Si un organisme de maintenance agréé prend une décision en vertu de l'alinéa (5) ci-dessus, il peut mettre l'article sur la liste des capacités.

(7) Le document de l'évaluation décrite à l'alinéa (4) ci-dessus doit être signé par le dirigeant responsable et doit être conservé dans le dossier par l'organisme de maintenance agréé.

(8) Dès qu'il y a inscription d'un article supplémentaire sur sa liste de capacités, tout organisme de maintenance agréé doit transmettre une copie de la liste à l'Autorité.

(9) La liste de capacités d'un organisme de maintenance agréé doit être disponible dans les locaux d'un organisme de maintenance agréé pour consultation par le public et par l'Autorité.

(10) Toutes les auto-évaluations d'un organisme de maintenance agréé doivent être disponibles dans les locaux d'un organisme de maintenance agréé pour contrôle par l'Autorité.

(11) Tout organisme de maintenance agréé doit conserver une liste de capacités et une auto-évaluation pendant deux (2) ans à partir de la date à laquelle la liste de capacités et l'auto-évaluation ont été acceptées par le dirigeant responsable.

### **Article 30. Privilèges d'organisme de maintenance agréé**

(1) Tout organisme de maintenance agréé doit uniquement effectuer les tâches lui autorisées, conformément au manuel des procédures de maintenance de l'organisme de maintenance agréé comme suit :

(a) maintenir un aéronef ou éléments d'aéronef sur lesquels il est qualifié dans les endroits identifiés dans le certificat d'agrément;

(b) maintenir tout aéronef sur lequel il est qualifié à n'importe quel endroit suivant le besoin d'une telle maintenance liée à la défektivité de l'appareil;

(c) décrire les activités avec l'appui d'un détenteur de certificat spécifique d'exploitant aérien, lorsque ce détenteur de certificat d'exploitant aérien a demandé le service de l'organisme de maintenance agréé dans des endroits autre que l'endroit indiqué sur le certificat d'organisme de maintenance agréé, et l'organisme de maintenance agréé a été qualifié pour maintenir l'aéronef de ce détenteur de certificat spécifique d'exploitant aérien dans l'endroit requis par les dispositions d'exploitation d'organisme de maintenance agréé approuvées par l'Autorité;

(d) délivrer un certificat de approbation pour remise en service eu égard aux literas (a), (b) et (c) du présent alinéa, dès l'accomplissement de la maintenance en conformité avec les restrictions applicables à l'organisme de maintenance agréé.

(2) Un organisme de maintenance agréé peut entretenir ou modifier un article sur lequel il est qualifié dans un endroit autre que celui dans lequel se trouve l'organisme de maintenance agréé si:

(a) la fonction était exécutée de la même manière que lorsqu'elle serait à l'organisme de maintenance agréé et en conformité avec le présent chapitre;

(b) tout le personnel nécessaire, l'équipement, le matériel et les normes techniques ou approuvées sont disponibles à l'endroit où le travail doit être fait ainsi que le manuel des procédures de maintenance pour les procédures approuvées de la station spécifiée, régissant le travail à exécuter à cet endroit autre que celui de l'organisme de maintenance agréé.

### **Article 31. Restrictions d'organismes de maintenance agréés**

Aucun organisme de maintenance agréé ne peut entretenir un aéronef ou un élément d'aéronef pour lequel il est approuvé que lorsque tous les abris, les installations, les équipements, les outils, les matériels, les données techniques approuvées et le personnel de certification sont disponibles.

### **Article 32. Certificat d'approbation pour remise en service des détenteurs de certificat d'exploitant aérien et des exploitants**

(1) Pour tout aéronef exploité par un détenteur de certificat d'exploitant aérien (AOC), tout certificat d'approbation pour remise en service doit être délivré par un membre du personnel de certification lorsque ce dernier est convaincu que toute la maintenance nécessaire de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef a été correctement effectuée par l'organisme de maintenance agréé en conformité avec les procédures de maintenance spécifiées dans le manuel des procédures de maintenance.

(2) Tout élément d'aéronef, qui a été entretenu hors de l'aéronef, doit exiger la délivrance d'un certificat d'approbation pour remise en service pour une telle maintenance et un autre certificat d'approbation pour remise en service à l'égard de son installation adéquate sur l'aéronef.

(3) Tout certificat de approbation pour remise en service doit contenir:

- (a) les détails élémentaires de la maintenance effectuée;
- (b) la date à laquelle la maintenance a été achevée;
- (c) l'identité, notamment la référence d'approbation de l'organisme de maintenance agréé et le membre du personnel de certification délivrant le certificat.

(4) Un certificat d'approbation pour remise en service est exigé:

- (a) avant un vol, à la fin d'un lot de travaux de maintenance prévus par le programme de maintenance d'aéronef approuvé sur l'aéronef, si une telle maintenance avait eu lieu comme maintenance de base ou de ligne ou non;
- (b) avant le vol, à la fin de toute rectification de défauts, pendant l'exploitation d'un aéronef entre deux maintenances programmées;
- (c) à l'issue de toute maintenance sur un élément d'aéronef, qui est hors de l'aéronef.

(5) Tout certificat d'approbation pour remise en service doit contenir la déclaration suivante:  
*« Certifie que le travail prévu a été réalisé en conformité avec les règlements en vigueur et eu égard à ce travail, l'aéronef ou l'élément d'aéronef est considéré comme prêt pour la approbation pour remise en service »*

(6) Tout certificat d'approbation pour remise en service doit faire référence aux données spécifiées dans des instructions du constructeur ou de l'exploitant ou dans le programme de

maintenance d'aéronef qui, lui-même, peut renvoyer à une instruction d'un fabricant dans un manuel de maintenance, service bulletin ou dans tout autre document lié à la maintenance.

(7) Lorsque des instructions comportent une obligation pour assurer qu'une dimension ou une figure de test est dans une tolérance spécifique autre que la tolérance générale, la dimension ou la figure de test ne devrait être enregistrée à moins que l'instruction permette l'utilisation d'indicateurs « ALLER » ou « NE PAS ALLER », il ne sera pas suffisant d'indiquer que la dimension ou la figure de test est dans la tolérance.

(8) Lorsque des travaux de grande envergure ont été effectués sur un aéronef, il est acceptable pour le certificat d'approbation pour remise en service de faire un résumé sur la maintenance, pour autant qu'il y ait un renvoi à un lot de travaux contenant tous les détails de travaux de maintenance effectués.

(9) La date à laquelle la maintenance d'un aéronef a été effectuée doit inclure le moment où la maintenance a eu lieu en rapport avec toute restriction de vie ou de révision, en terme de date, d'heures de vol, de cycles, d'atterrissages ou d'autre valeur y relative, s'il y a lieu.

(10) Tout renseignement dimensionnel doit être conservé dans le dossier réservé à l'emballage des travaux.

(11) Toute personne délivrant un certificat de approbation pour remise en service doit utiliser une signature complète et un cachet de certification.

(12) Lorsqu'un système informatisé d'approbation pour remise en service est utilisé, l'Autorité doit être convaincue que la personne qui a délivré le certificat électronique de approbation pour remise en service est autorisée à le faire.

(13) Un certificat d'approbation pour remise en service peut être délivré à un aéronef ou à un élément d'aéronef par un ingénieur de maintenance d'aéronef breveté et qualifié.

### **Article 33. Dossiers de maintenance**

(1) Tout organisme de maintenance agréé doit enregistrer tous les détails des travaux effectués dans une forme acceptable pour l'Autorité.

(2) Tout organisme de maintenance agréé doit fournir une copie de chaque certificat de approbation pour remise en service à l'exploitant d'aéronef, ainsi qu'une copie des données spécifiques de maintenance utilisées pour des réparations ou des modifications effectuées.

(3) Tout organisme de maintenance agréé doit conserver une copie de tous les rapports de maintenance détaillés et de toute donnée de maintenance associée pour deux (2) ans à compter de la date à laquelle un aéronef ou un élément d'aéronef est sorti de l'organisme de maintenance agréé.

(4) Toute personne exécutant une maintenance, une maintenance préventive, un montage ou une modification d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef doit:

(a) faire une inscription dans le registre de maintenance de cet équipement montrant:

(i) une description et une référence aux données acceptables par l'Autorité du travail réalisé;

(ii) la date de fin des travaux effectués;

(iii) le nom de la personne qui a effectué le travail si elle n'est pas celle désignée dans le présent règlement;

(iv) que le travail effectué sur l'aéronef ou sur l'élément d'aéronef a été effectué de façon satisfaisante, la signature, le numéro du certificat et la nature de licence détenue par la personne approuvant les travaux ;

(v) la signature autorisée qui constitue l'approbation pour remise en service, le numéro du certificat de l'organisme de maintenance agréé et la nature de la licence détenue par la personne approuvant ou désapprouvant la approbation pour remise en service de l'aéronef, de la cellule, du moteur, de l'hélice, de l'appareillage, de la pièce d'élément ou de leur portion;

(b) entrer une forme de réparations majeures, qui doit être exécutée par la personne effectuant le travail dans la manière prescrite par l'Autorité, en plus de l'inscription spécifiée au paragraphe (a) ci-dessus.

(5) Personne ne peut consigner dans une inscription de maintenance exigée ou dans une forme, un aéronef ou un élément aéronautique en cours de révision, sauf si:

(a) il a été démonté, nettoyé, inspecté dans la mesure autorisée, réparé au besoin et remonté, en utilisant des méthodes, des techniques et des pratiques acceptables pour l'Autorité ;

(b) il a été testé conformément aux normes agréées et aux données techniques ou en conformité avec les normes actuelles et les données techniques acceptables par l'Autorité qui ont été élaborés et documentés par le détenteur d'un certificat de type, d'un certificat de type supplémentaire, ou d'un matériau, d'une pièce, d'un processus ou de l'approbation de l'appareil sous un ordre de service technique.

(6) Personne ne peut écrire dans une inscription de maintenance exigée ou dans une forme un aéronef ou un élément aéronautique en cours de réhabilitation sauf si il a été:

(a) démonté, nettoyé, inspecté comme il faut;

(b) réparé convenablement;

(c) réassemblé et essayé pour les mêmes tolérances et limites en tant que nouvel élément, en utilisant tantôt des pièces neuves, tantôt des pièces usagées qui soient conformes aux tolérances d'une nouvelle pièce et aux limites ou aux dimensions plus grandes ou plus petites.

(7) Personne ne peut délivrer un certificat d'approbation pour remise en service à un aéronef ou un élément d'aéronef qui a subi une maintenance, une maintenance préventive, une réhabilitation ou une modification sauf si:

(a) l'inscription dans le registre de maintenance appropriée spécifiée dans l'alinéa (4) ci-dessus a été faite;

(b) les réparations majeures et la forme de modification majeure spécifiées dans l'alinéa (4) ci-dessus autorisées ou fournies par l'Autorité ont été exécutées de la manière prescrite par l'Autorité.

(8) Si une réparation ou une modification résulte d'un changement dans les limitations d'exploitation ou des données de vol figurant dans le manuel de vol d'aéronef approuvé, ces restrictions d'utilisation ou de données de vol doivent être convenablement révisées et présentées conformément aux prescriptions de l'Autorité.

(9) Toute personne approuvant ou désapprouvant une remise en service d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef, après une inspection exécutée en conformité avec le présent article, doit faire une inscription dans le registre de maintenance de cet équipement contenant les renseignements suivants:

(a) le type d'inspection et une brève description de l'étendue de l'inspection;

(b) la date de l'inspection et le temps total d'aéronef en service;

(c) la signature autorisée, un numéro du certificat d'organisme de maintenance agréé et la nature de licence détenue par la personne approuvant ou désapprouvant la approbation pour remise en service de l'aéronef, de la cellule, du moteur, de l'hélice, de l'appareillage, de la pièce, ou de leurs parties respectives;

(d) le texte suivant ou un énoncé semblable: « *Je certifie que cet aéronef a été inspecté en conformité avec (insérer le type d'inspection) inspection et a été décidé être dans un état de navigabilité* », si un aéronef est trouvé en état de navigabilité et a été approuvé pour la approbation pour remise en service;

(e) la déclaration suivante ou un énoncé comparable: « *Je certifie que cet aéronef a été inspecté en conformité avec ( insérer le type d'inspection) inspection et une liste des anomalies et des articles non navigables datés (insérer la date) a été fournie au propriétaire ou à l'exploitant de l'aéronef*», si l'aéronef n'est pas approuvé pour l'approbation pour remise en service en raison de la maintenance, la non-conformité aux spécifications applicables, les consignes de navigabilité ou autres données approuvées ;

(f) une déclaration selon laquelle l'inspection a été effectuée en conformité avec les contrôles et procédures de ce programme particulier, si une inspection a été conduite en vertu d'un programme d'inspection prévu par le présent article.

(10) Si la personne exécutant une inspection requise par le présent article conclut que l'aéronef n'est pas en état de navigabilité ou ne respecte pas aux données de base du certificat de type applicable, aux consignes de navigabilité ou à d'autres données approuvées auxquelles dépend la navigabilité de cet aéronef, cette personne doit donner au propriétaire ou au locataire une liste signée et datée de ces divergences.

### **Article 34. Données de navigabilité**

(1) Tout organisme de maintenance agréé doit disposer de données de navigabilité pour soutenir les travaux de maintenance exécutés sur l'aéronef ou sur l'élément d'aéronef délivrées par l'Autorité, l'organisme de conception ou par tout autre organisme de conception agréé dans l'État de construction ou dans l'État de conception, s'il y a lieu.

(2) Tous les documents de maintenance doivent comprendre, mais sans se limiter à:

- (a) des règlements de l'aviation civile sur l'organisme de maintenance agréé;
- (b) du matériel consultatif associé;
- (c) des consignes de navigabilité;
- (d) des manuels de maintenance des fabricants;
- (e) des manuels de réparation;
- (f) des documents d'inspection complémentaires de la structure;
- (g) des services bulletins ;
- (h) des lettres de service;
- (i) des instructions de service;
- (j) des prospectus de modification;
- (k) du programme de maintenance d'aéronef;
- (l) du manuel sur le NDT (contrôle non destructif) ;
- (m) des avis de navigabilité délivré par l'Autorité.

(3) L'Autorité peut classer des données d'une autre Autorité ou d'une autre organisation, comme des données obligatoires et peut exiger à l'organisme de maintenance agréé de détenir ces données.

(4) Lorsque l'organisme de maintenance agréé modifie des données de navigabilité indiquées dans les alinéas (1) et (2) ci-dessus dans un format ou une présentation plus efficace pour ses activités de maintenance, il doit soumettre pour acceptation à l'Autorité un amendement au manuel de la procédure de maintenance pour de telles modifications proposées.

(5) Toutes les données de navigabilité utilisées par l'organisme de maintenance agréé doivent être tenues à jour et mises à la disposition de tout le personnel qui doit avoir accès à ces données pour exécuter leurs tâches.

(6) Une procédure doit être établie pour suivre régulièrement l'état d'amendement de toutes les données et maintenir un contrôle pour vérifier si tous les amendements sont en train d'être reçus par tous les abonnés à tout projet d'amendement du document.

(7) Toutes les données de navigabilité doivent être disponibles aux superviseurs, aux mécaniciens, au personnel de certification pour s'y référer et dans la zone de travail en proximité de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef en train d'être entretenu.

(8) Lorsqu'un système informatique est utilisé pour conserver des données de navigabilité, le nombre de terminaux d'ordinateur doit être suffisant eu égard à la taille du programme de travail pour permettre un accès facile, à moins que le système informatique ne puisse produire des copies de papier.

(9) Si un lecteur de microfilms ou imprimantes-lecteur de microfiches sont utilisées pour gérer des données de navigabilité, une exigence similaire à celle spécifiée à l'alinéa (8) ci-dessus doit s'appliquer.

### **Article 35. Compte rendu sur des états de non navigabilité**

(1) Tout organisme de maintenance agréé doit faire rapport à l'Autorité et à l'organisme de conception de l'aéronef de l'État de conception de tout état qui pourrait présenter un danger grave à l'aéronef.

(2) Tout rapport effectué en vertu de l'alinéa (1) ci-dessus doit être fait dans une forme prescrite par l'Autorité et contenir tous les renseignements pertinents sur la situation connue par l'organisme de maintenance agréé.

(3) Lorsque l'organisme de maintenance agréé est contracté par un détenteur de certificat d'exploitant aérien (AOC) pour effectuer une maintenance, cet organisme de maintenance agréé doit faire rapport au détenteur de l'AOC sur toute situation affectant l'aéronef ou l'élément d'aéronef.

(4) Un rapport exigé à être rendu en vertu du présent article doit être fait aussitôt que possible, mais en tout cas dans les trois (3) jours après que l'organisme de maintenance agréé ait identifié la situation à laquelle il se rapporte.

### **Article 36. Inspections**

(1) Tout organisme de maintenance agréé doit permettre à l'Autorité un accès illimité à tout moment, pour procéder aux inspections de l'organisme de maintenance agréé et de toute autre installation de maintenance contractée pour s'assurer de la conformité avec le présent règlement.



(2) Des arrangements pour la maintenance, la maintenance préventive ou les modifications effectuées par un contractant doivent prévoir des dispositions relatives aux inspections du contractant par l'Autorité.

(3) L'Autorité doit inspecter un organisme de maintenance agréé au moins une (1) fois par an et tous les frais y relatifs sont à la charge du requérant ou du titulaire du certificat d'organisme de maintenance agréé

### **Article 37. Normes de performance**

(1) Tout organisme de maintenance agréé exécutant une maintenance, une maintenance préventive ou des modifications pour le compte d'un détenteur de certificat d'exploitant aérien (AOC) certifié en vertu du règlement de l'aviation civile sur la certification et l'administration de l'exploitant aérien, ayant un programme de maintenance agréé ou un programme approuvé du maintien de maintenance continu, doit exécuter ce travail conformément aux manuels du détenteur du certificat d'exploitant aérien (AOC).

(2) Sous réserve de l'alinéa (1) ci-dessus, chaque organisme de maintenance agréé doit exécuter ses opérations de modification et de maintenance en conformité avec les normes applicables contenues dans le règlement de l'aviation civile sur la navigabilité des aéronefs.

(3) Tout organisme de maintenance agréé doit tenir à jour tous les manuels de maintenance du fabricant, des instructions et des bulletins de service qui se rapportent à des articles qu'il maintient ou modifie.

(4) Tout organisme de maintenance agréé ayant une qualification sur les avioniques doit être conforme aux exigences du présent règlement qui s'appliquent à des systèmes électroniques et doit utiliser des matériaux qui se conforment aux spécifications approuvées pour un équipement approprié à sa qualification, un appareil d'essai, un équipement d'atelier, des normes de performance, des méthodes d'essai, des modifications et des étalonnages, en conformité avec des instructions ou spécifications du fabricant, des spécifications approuvées et, sauf indication contraire, en conformité avec de bonnes pratiques de l'industrie d'avioniques d'aéronef.

## CHAPITRE VI : DISPOSITIONS GENERALES

### **Article 38. Port de certificat, document et autorisation**

Tout détenteur de licence, certificat, autorisation ou de tout autre document délivré par l'Autorité doit avoir en sa possession physique ou sur le site de travail lorsqu'il exerce les privilèges de cette licence, ce certificat, cette autorisation ou de tout autre document.

### **Article 39. Usage de drogue ou d'alcool**

(1) Toute personne exerçant une fonction nécessitant une autorisation prévue par le présent règlement peut être testée pour usage de drogue ou d'alcool.

(2) Lorsque l'Autorité ou toute personne autorisée par l'Autorité souhaite tester une personne visée à l'alinéa (1) ci-dessus pour le pourcentage en poids d'alcool dans le sang, ou la présence de stupéfiants, de la marijuana, des sédatifs ou des stimulants de drogue ou de substances dans le corps, et que cette personne refuse de se soumettre à l'épreuve ou ayant subi le test, elle refuse d'autoriser la publication de résultats du test; l'Autorité peut suspendre ou révoquer le certificat ou l'autorisation qu'elle lui a délivrée.

(3) En déterminant s'il y a lieu de suspendre ou de révoquer l'autorisation du détenteur, l'Autorité doit déterminer tous les facteurs pertinents, y compris:

(a) si le détenteur de l'autorisation avait des connaissances en matière de drogue ou d'alcool;

(b) si le détenteur de l'autorisation encourageait la personne à refuser le test à la drogue ou à l'alcool;

(c) si le détenteur de l'autorisation a renvoyé la personne qui n'a pas voulu ou refusé les tests à la drogue, ou

(d) la position qu'occupait cette personne face au détenteur de l'autorisation.

(4) L'Autorité doit exiger au détenteur du certificat ou de l'autorisation de montrer pourquoi cette personne ne devrait pas être renvoyée de l'emploi du détenteur du certificat ou de l'autorisation.

(5) Toute personne qui est déclarée coupable, que ce soit au Burundi ou en dehors, pour une infraction liée à la croissance, au traitement, à la fabrication, à la vente, à la disposition, à la possession, au transport ou à l'importation des stupéfiants, du cannabis, de médicaments sédatifs, des stimulants ou des substances, doit être renvoyée de l'emploi du détenteur du certificat ou de l'autorisation.

(6) L'Autorité peut suspendre ou révoquer le certificat ou l'autorisation d'un détenteur qui refuse de renvoyer de son emploi une personne déclarée coupable en vertu de l'alinéa (4) ci-dessus.

#### **Article 40. Usage problématique de substances psychotropes**

(1) Une personne ayant une fonction cruciale en matière de sécurité de l'aviation (personnel-clé pour la sécurité) ne doit pas assumer cette fonction au moment où elle est sous l'influence d'une substance psychotrope, sous laquelle la performance humaine est altérée.

(2) La personne visée à l'alinéa (1) ci-dessus ne doit s'engager dans aucun type d'usage problématique de substances psychotropes.

#### **Article 41. Contrôle de certificat d'enregistrement de l'organisme de maintenance agréé**

Toute personne détenant un certificat d'enregistrement requis par le présent règlement doit le présenter pour contrôle sur demande de l'Autorité ou de toute autre personne autorisée par l'Autorité.

#### **Article 42. Changement de nom**

(1) Un détenteur d'un certificat ou d'autre document délivré en vertu du présent règlement peut demander le changement de nom du certificat ou d'autre document.

(2) Le détenteur doit joindre à une telle demande:

(a) le certificat en cours ou tout autre document;

(b) une disposition du tribunal ou autre document juridique confirmant le changement du nom.

(3) L'Autorité peut modifier le certificat ou tout autre document et délivrer un autre document pour le remplacer.

(4) L'Autorité doit retourner au détenteur l'original des documents indiqués à l'alinéa 2 (b) du présent article, conserver les copies de ces derniers et retourner le certificat ou autre document remplacé avec la mention appropriée.

#### **Article 43. Notification de changement d'adresse**

(1) Le détenteur d'un certificat délivré en vertu du présent règlement doit aviser l'Autorité d'un changement d'adresse physique et postale et doit le faire :

(a) au moins quatorze (14) jours à l'avance dans le cas d'adresse physique ;

(b) dès le changement dans le cas d'adresse postale, téléphonique et électronique

(2) Une personne qui n'avise pas l'Autorité de la modification d'adresse physique dans le délai indiqué à l'alinéa (1) ci-dessus, ne doit pas exercer les privilèges du détenteur du certificat ou de l'autorisation.

#### **Article 44. Remplacement de documents**

Une personne peut demander à l'Autorité, sous une forme prescrite, le remplacement de documents délivrés en vertu du présent règlement s'ils ont été perdus ou détruits.

#### **Article 45. Suspension et révocation de certificat**

(1) L'Autorité peut, s'il estime qu'il est dans l'intérêt public, suspendre provisoirement, en attendant une investigation plus approfondie, un certificat ou tout autre document délivré en vertu du présent règlement.

Une suspension provisoire, en vertu du présent alinéa, doit cesser d'avoir effet après vingt huit (28) jours, si ce n'est qu'en cas de résiliation, à condition qu'une telle investigation supplémentaire ait été effectuée,

(2) L'Autorité peut révoquer, suspendre ou modifier tout certificat ou tout autre document délivré ou accordé en vertu du présent règlement à l'issue d'une enquête qui a montré un motif valable et satisfaisant et quand elle juge qu'il est dans l'intérêt public.

(3) L'Autorité peut empêcher toute personne à piloter un aéronef, si elle estime qu'il est dans l'intérêt public.

(4) Un détenteur ou toute personne en possession ou gardant tout certificat ou tel autre document, qui a été révoqué, suspendu ou modifié en vertu du présent règlement, doit le rendre à l'Autorité dans les quatorze (14) jours à compter de la date de révocation, de la suspension ou de la modification.

(5) En vertu du présent règlement, la violation à toute disposition sur base de laquelle un document a été octroyé ou délivré le rend invalide pendant la durée de l'infraction.

#### **Article 46. Usage et conservation de certificats et de dossiers**

(1) En vertu du présent article, personne ne doit:

(a) utiliser un certificat, une approbation, une permission, une exemption ou autre document délivré ou exigé qui a été falsifié, modifié, révoqué ou suspendu ou auquel elle n'a pas droit;

(b) falsifier ou modifier un certificat, une approbation, une permission, une exemption ou autre document délivré ou exigé;

(c) prêter un certificat, une approbation, une permission, une exemption ou autre document délivré ou exigé à toute autre personne;

(d) faire une fausse représentation dans le but d'avoir accès ou accéder une autre personne à l'octroi, à la délivrance, au renouvellement ou au changement d'un certificat, d'une approbation, d'une autorisation, d'une exemption ou d'un autre document.

(2) En vertu du présent règlement, personne ne doit mutiler, modifier, rendre illisible ou détruire des dossiers ou toute inscription faite, qui est exigée d'être maintenue ou faire sciemment, ou procurer ou assister à la confection de toute fausse inscription dans un dossier, ou omettre délibérément de faire une inscription matérielle dans ce dossier, au cours de la période à laquelle il est exigé d'être préservé.

(3) Tous les dossiers exigés d'être conservés en vertu du présent règlement doivent être gardés dans une matière permanente et indélébile.

(4) En vertu du présent règlement, personne ne peut prétendre délivrer un certificat ou un autre document à moins qu'elle soit autorisée à le faire.

(5) Personne ne peut délivrer un certificat spécifié à l'alinéa 4 ci-dessus à moins qu'elle soit elle-même satisfaite que toutes les déclarations contenues dans le certificat sont correctes et que le requérant est qualifié pour détenir ce certificat.

#### **Article 47. Rapport sur de violations aux dispositions du présent règlement**

(1) Toute personne ayant fait connaissance d'une violation à l'une quelconque des dispositions du présent règlement ou d'un autre document y relatif doit le signaler à l'Autorité.

(2) L'Autorité doit déterminer la nature et le type de toute investigation supplémentaire ou une mise en exécution qui s'impose.

#### **Article 48. Exécution de directives**

Toute personne qui ne réussit pas à se conformer à toute instruction lui donnée par l'Autorité ou par toute personne autorisée en vertu de l'une quelconque des dispositions du présent règlement sera jugée coupable pour avoir contrevenu à cette disposition.

#### **Article 49. Redevances aéronautiques**

(1) L'Autorité peut notifier les redevances à percevoir dans le cadre de la délivrance, de la validation, du renouvellement, de l'extension ou du changement de certificat ou d'autre document, y compris la délivrance d'une copie du document, ou la soumission à un examen, une vérification, une inspection, une enquête, un octroi de toute autorisation ou approbation requise dans le cadre de la mise en application du présent règlement, d'ordre, d'avis ou de proclamation qui en découle. Toutes les charges relatives à l'inspection doivent être supportées par l'organisme de maintenance agréé.

(2) Dès qu'une demande est faite au cours de laquelle une redevance est requise conformément aux dispositions de l'alinéa (1) ci-dessus, le requérant doit payer les frais y relatifs, avant que la requête ne soit considérée.

(3) L'Autorité ne doit pas rembourser le paiement d'une redevance déjà fait dans le cas où la demande cesse d'avoir effet, a été refusée ou a été retirée par le requérant.

## **Article 50. Application du présent règlement au gouvernement et aux forces en visite au Burundi**

(1) Le présent règlement s'applique à tout aéronef, n'étant pas aéronef militaire, appartenant ou exclusivement employé dans les services du gouvernement et aux fins de cette demande, le département ou toute autre autorité, pour le moment responsable de la gestion de l'aéronef est jugé être l'exploitant de l'aéronef, et dans le cas d'un aéronef appartenant au gouvernement, être le propriétaire de l'intérêt du gouvernement dans l'aéronef.

(2) Sauf disposition contraire expresse, les autorités des forces navales, militaires ou de l'air et membre de toute force en visite ainsi que la propriété détenue ou utilisée aux fins d'une telle force doivent être exemptées de la disposition du présent règlement dans la même portion, comme si cette force en visite faisait partie de la force militaire du Burundi.

## **Article 51. Application extraterritoriale de la réglementation**

Sauf lorsque le contexte l'exige autrement, les dispositions du présent règlement doivent, dans la mesure où:

(a) elles s'appliquent à des aéronefs immatriculés au Burundi (que ce soit par référence expresse ou autrement), s'appliquer à ces derniers où qu'ils soient;

(b) elles s'appliquent à d'autres aéronefs (que ce soit par référence expresse ou non), s'appliquer à de tels aéronefs quand ils sont au Burundi;

(c) elles interdisent d'exiger ou de réglementer (que ce soit par référence explicite ou non) l'accomplissement de toute chose par une personne, ou par l'intermédiaire d'un membre d'équipage de tout aéronef immatriculé au Burundi, être applicables à de telles personnes et équipage où qu'ils se trouvent;

(d) elles interdisent d'imposer ou de réglementer (que ce soit par référence explicite ou non) l'accomplissement de toute chose en rapport avec tout aéronef immatriculé au Burundi par d'autres personnes, si ces dernières sont des citoyens du Burundi, s'appliquer à elles où qu'elles peuvent être.

## CHAPITRE VII : EXEMPTIONS

### Article 52. Exigences relatives à la demande d'exemption

(1) Toute personne peut soumettre à l'Autorité une demande d'exemption concernant n'importe quelle disposition du présent règlement.

(2) Toute demande d'exemption doit être soumise à l'Autorité au moins trente (30) jours avant la date effective proposée.

(3) Toute demande d'exemption doit contenir les éléments du requérant ci- après:

- (a) le nom;
- (b) les adresses physique et postale;
- (c) le numéro de téléphone ;
- (d) le numéro du facsimilé, s'il est disponible;
- (e) l'adresse électronique, si elle est disponible.

(4) La demande doit être accompagnée d'une redevance relative à l'évaluation technique, prescrite par l'Autorité

### Article 53. Contenu de la demande d'exemption

(1) Toute demande d'exemption doit contenir les éléments suivants:

- (a) une citation de l'exigence spécifique pour laquelle le requérant demande une exemption;
- (b) une justification de la nécessité de l'exemption;
- (c) une description du type d'opérations à effectuer en vertu de l'exemption proposée;
- (d) la durée proposée de l'exemption;
- (e) une explication dont la façon l'exemption serait dans l'intérêt public, c'est-à-dire les avantages que le public en tirerait dans son ensemble;
- (f) une description détaillée de moyens alternatifs par lesquels le requérant assurera un niveau de sécurité équivalent à celui établi par l'article en question;
- (g) un examen et une discussion sur toutes les questions de sécurité connues en rapport avec la norme, y compris des informations sur des accidents ou incidents pertinents sur lesquels le requérant est informé.

(2) Lorsque le requérant sollicite un traitement d'urgence, la demande doit contenir des faits et motifs à l'appui pour lesquels la demande n'a pas été déposée dans le délai imparti ainsi que des raisons pour expliquer l'urgence de la demande.

(3) L'Autorité peut refuser une demande si elle constate que le requérant n'a pas été à mesure de fournir des justifications pour bénéficier de l'exemption dans les délais prévus à l'alinéa (2) ci-dessus.

#### **Article 54. Examen initial d'une demande d'exemption par l'Autorité**

(1) L'Autorité doit examiner l'exactitude et la conformité de la demande vis-à-vis des exigences prévues par les articles 52 et 53 du présent règlement.

(2) Lorsque la demande semble satisfaire à première vue aux dispositions du présent article et l'Autorité trouve justifiée l'analyse du bien-fondé de la demande, elle publiera un résumé détaillé de la demande, soit dans le Bulletin Officiel du Burundi (BOB), soit dans une circulaire d'information aéronautique, soit dans un quotidien local pour avoir des commentaires et précisera la date à laquelle lui parviendront ces commentaires pour considération.

(3) Lorsque les exigences de dépôt prévues aux articles 52 et 53 du présent règlement n'ont pas été respectées, l'Autorité avisera le requérant et ne prendra aucune autre mesure tant que le requérant ne corrige la demande et ne la dépose de nouveau en conformité avec le présent règlement.

(4) Si la requête concerne le secours d'urgence, l'Autorité publiera la requête ou la décision qu'elle aura prise aussitôt après le traitement de la demande.

#### **Article 55. Evaluation de la demande**

(1) Après avoir constaté que toutes les dispositions de l'article 53 ci-dessus ont été respectées, l'Autorité doit procéder à une évaluation de la demande afin de déterminer si:

(a) une exemption serait dans l'intérêt public;

(b) la proposition du requérant fournirait un niveau de sécurité équivalent à celui établi par l'article concerné, même lorsque l'Autorité décide qu'une évaluation technique de la demande imposerait un lourd fardeau sur ses ressources techniques, elle peut refuser d'accorder l'exemption;

(c) l'octroi de l'exemption serait à l'encontre des normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale;

(d) la demande serait accordée ou refusée et toutes autres conditions ou restrictions qui feraient partie de l'exemption.

(2) L'Autorité doit informer au requérant par lettre et publier un résumé détaillé de son évaluation et de sa décision d'accorder ou de refuser la demande.



(3) Le résumé référencié à l'alinéa (2) ci-dessus doit préciser la durée et toutes autres conditions ou restrictions de la dérogation.

(4) Si l'exonération affecte une population importante de la communauté de l'aviation du Burundi, l'Autorité doit publier la synthèse dans la circulaire d'information aéronautique.

## **CHAPITRE VIII : INFRACTIONS ET SANCTIONS**

### **Article 56. Contravention aux règlements**

Quiconque contrevient à l'une quelconque des dispositions du présent règlement peut avoir son approbation, son autorisation, sa dérogation ou tout autre document révoqué ou suspendu.

### **Article 57. Sanctions**

Quiconque contrevient à l'une quelconque des dispositions du présent règlement s'expose aux dispositions pertinentes du Code pénal du Burundi et aux sanctions prévues par la Loi sur l'aviation civile du Burundi en vigueur.

## **CHAPITRE IX : DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES**

### **Article 58. Durée de validité**

Tous les certificats, les permis ou les autorisations valides délivrées ou accordées par l'Autorité avant la mise en application du présent règlement restent valables jusqu'à leur expiration, leur révocation, leur annulation ou leur remplacement.

### **Article 59. Dispositions transitoires**

Nonobstant toute autre disposition du présent règlement, toute personne qui, à l'entrée en vigueur du présent règlement, se livre à tous actes, fonctions ou activités visées dans le présent règlement, doit, dans les douze (12) mois à compter de la date d'entrée en vigueur, ou dans les délais plus longs que le Ministre pourrait prescrire par avis dans le Bulletin officiel du Burundi (BOB), se conformer aux exigences du présent règlement ou cesser de vaquer à de tels actes, fonctions ou activités.

### **Article 60. Entrée en vigueur**

(1) Le présent règlement et son Annexe entrent en vigueur le jour de sa signature et abrogent à partir de cette date toutes les dispositions antérieures ayant le même objet.

(2) Le Directeur ayant l'aviation civile dans ses attributions est chargé de mettre en application le présent règlement.

**Le Ministre des Transports, des Travaux Publics  
et de l'Équipement**

**Dr. Ir. Saidi KIBEYA**

## **ANNEXE : FORMAT DE MANUEL DES PROCEDURES DE MAINTENANCE VISE PAR LES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE 27, ALINEA (11)**

### **Partie 1 : Gestion**

- 1.1 Engagement du dirigeant responsable pour le compte de l'organisation
- 1.2 Personnel de gestion
- 1.3 Devoirs et responsabilités du personnel de gestion
- 1.4 Organigramme de gestion
- 1.5 Liste du personnel de certification (N.B: un document distinct peut être référencé)
- 1.6 Ressources humaines
- 1.7 Description générale des installations destinées à être approuvées pour chaque adresse.
- 1.8 Etendue prévue d'organisation du travail
- 1.9 Procédure de notification à l'Autorité concernant des changements d'activités de l'organisation / approbation / location / personnel
- 1.10 Procédures d'amendement du manuel

### **Partie 2 : Procédures de maintenance**

- 2.1 Procédure d'évaluation des fournisseurs
- 2.2 Acceptation/inspection des éléments et des matériaux d'aéronef fournis par des entreprises extérieures
- 2.3 Stockage, étiquetage et sortie d'éléments et de matériaux destinés à la maintenance des aéronefs
- 2.4 Acceptation des outils et des équipements
- 2.5 Étalonnage des outils et des équipements
- 2.6 Utilisation des outils et des équipements par le personnel (y compris des outils de rechange)
- 2.7 Normes de nettoyage des locaux de maintenance
- 2.8 Instructions de maintenance et rapport avec les renseignements techniques fournis par les constructeurs d'aéronef/fabricants d'éléments d'aéronef, y compris les mises à jour, et leur disponibilité pour le personnel
- 2.9 Procédure de réparation
- 2.10 Procédures de conformité au programme de maintenance des aéronefs établi par l'exploitant
- 2.11 Procédures relatives aux consignes de navigabilité
- 2.12 Procédure de modification optionnelle
- 2.13 Documents de maintenance en vigueur et élaboration de ces documents
- 2.14 Contrôle du dossier technique
- 2.15 Rectification des défauts survenant durant la maintenance de base
- 2.16 Procédure d'autorisation de approbation pour remise en service
- 2.17 Dossiers de l'exploitant aérien (si l'organisme ne fait pas partie d'une compagnie aérienne)
- 2.18 Comptes rendus de défauts à l'Autorité / à l'exploitant / au fabricant
- 2.19 Retour des éléments défectueux d'aéronef à l'entrepôt
- 2.20 Contrôle des éléments défectueux envoyés aux contractants extérieurs
- 2.21 Contrôle des archives de maintenance informatisées
- 2.22 Référence à des procédures de maintenance particulières telles que:

- (i) procédures de fonctionnement des moteurs,

- (ii) procédures de fonctionnement sous pression des aéronefs,
- (iii) procédures de remorquage des aéronefs,
- (iv) procédures de circulation au sol des aéronefs.

## **Partie L2 - Procédures supplémentaires de maintenance en ligne**

- L2.1 Contrôle de la maintenance en ligne d'éléments d'aéronefs, outils, équipement, etc.
- L2.2 Procédures de maintenance en ligne liées à l'entretien / ravitaillement / dégivrage, etc.
- L2.3 Contrôle de la maintenance en ligne des défauts et des défauts répétés
- L2.4 Procédure en ligne pour accomplissement du journal de bord technique
- L2.5 Procédure en ligne de prêt et de mise en commun de pièces
- L2.6 Procédure en ligne de retour de pièces défectueuses retirées de l'aéronef

## **Partie 3 : Procédures concernant le système de qualité**

- 3.1 Audit de la qualité des procédures de l'organisme
- 3.2 Audit de la qualité d'aéronefs
- 3.3 Procédure en matière de mesures correctives liées à l'audit de la qualité
- 3.4 Procédures de formation et qualification du personnel de certification
- 3.5 Dossiers du personnel de certification
- 3.6 Procédures de formation et qualification du personnel d'audit de qualité
- 3.7 Inspecteurs qualifiés
- 3.8 Mécaniciens qualifiés
- 3.9 Contrôle du processus d'exemption
- 3.10 Contrôle des concessionnaires en matière d'écart par rapport aux procédures des organismes
- 3.11 Procédure de qualification pour des activités spécialisées telles que les essais non destructifs, la soudure, etc.
- 3.12 Contrôle des équipes de travail des constructeurs dans les locaux de l'organisme

## **Partie 4 : Documentation**

- 4.1 Exploitants aériens contractés
- 4.2 Procédures d'exploitant aérien et paperasserie
- 4.3 Accomplissement de dossiers d'exploitants aériens

## **Partie 5 : Appendices**

- 5.1 Exemples de documents
- 5.2 Liste des sous-traitants
- 5.3 Liste des sites de maintenance en ligne

Vu pour être annexée à l'Ordonnance ministérielle n°...../... du ...../...../.....portant mise en application de la Loi sur l'aviation civile du Burundi en matière d'organismes de maintenance agréés

**LE MINISTRE DES TRANSPORTS, DES  
TRAVAUX PUBLICS ET DE L'EQUIPEMENT**

**Ir. Déogratias RURIMUNZU**

## TABLE DES MATIERES

<b>CHAPITRE I : DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES.....</b>	<b>-2-</b>
Article1.Dénomination.....	-2-
Article2.Définitions.....	-2-
Article3.Application.....	-5-
<b>CHAPITRE II : CERTIFICATION.....</b>	<b>-6-</b>
Article 4. Certificat et dispositions spécifiques d'exploitation.....	-6-
Article 5.Publicité.....	-7-
Article 6. Demande d'un certificat d'organisme de maintenance agréé .....	-7-
Article 7.Délivrance d'un certificat d'organisme de maintenance agréé.....	-7-
Article 8.Validité et renouvellement du certificat.....	-7-
Article 9.Maintien de la validité de l'agrément .....	-8-
Article 10.changements dans l'organisme de maintenance agréé et Amendements de certificat .....	-8-
Article11.Qualifications de l'organisme de maintenance agréé.....	-9-
Article12.Qualifications restreintes d'organisme de maintenance agréé .....	-11-
Article13.Capacité d'organisme de maintenance agréé .....	-12-
Article14.Fonctions de la maintenance sous-traitée.....	-22-
Article15 Système de gestion du programme de sécurité.....	-22-
<b>CHAPITRE III : LOCAUX, INSTALLATIONS, EQUIPEMENT ET FOURNITURES.....</b>	<b>-24-</b>
Article16. Exigences générales.....	-24-
Article 17. Exigences en matière d'équipement et installation.....	-24-
Article 18. Equipement, outils et matériel .....	-26-
<b>CHAPITRE IV : ADMINISTRATION.....</b>	<b>-29-</b>
Article 19. Personnel d'organisme de maintenance agréé et exigences de formation ....	-29-
Article 20. Personnel de direction nécessaire pour l'organisme de maintenance agréé.....	-29-
Article 21. Qualification et responsabilité du personnel.....	-30-
Article 22. Hommes-heures.....	-32-
Article 23. Evaluation du personnel.....	-32-
Article 24. Formation du personnel de certification.....	-33-
Article 25. Repos et limitations de devoir des personnes exécutant les fonctions de maintenance dans un organisme de maintenance agréé.....	-34-
Article 26. Registre du personnel de certification.....	-34-
<b>CHAPITRE V : REGLES OPERATIONNELLES D'ORGANISME DE MAINTENANCE AGREE .....</b>	<b>-37-</b>
Article 27. Manuel des procédures de maintenance d'organisme de maintenance agréé.....	-37-
Article 28. Procédures de maintenance et système de qualité indépendant.....	-40-
Article 29. Liste de capacités .....	-41-
Article 30. Privilèges d'organisme de maintenance agréé .....	-42-
Article 31. Restrictions d'organisme de maintenance agréé .....	-43-

Article 32. Certificat de approbation pour remise en service pour les détenteurs d’AOC et exploitants.....	-43-
Article 33. Dossiers de maintenance .....	-44-
Article 34. Données de navigabilité.....	-47-
Article 35. Compte-rendu sur des conditions de navigabilité .....	-48-
Article 36. Inspections.....	-48-
Article 37. Normes de performance .....	-49-
<b>CHAPITRE VI : DISPOSITIONS GENERALES.....</b>	<b>-50-</b>
Article 38. Possession de certificat, autorisation, etc.....	-50-
Article 39. Drogue, test d'alcool et compte-rendu .....	-50-
Article 40. Usage problématique de substances psychotropes.....	-51.-
Article 41. Contrôle du certificat d'enregistrement.....	-51-
Article 42. Changement de nom.....	-51-
Article 43. Changement d'adresse .....	-51-
Article 44. Remplacement des documents.....	-52.-
Article 45. Suspension et révocation de certificat.....	-52.-
Article 46. Usage et conservation de certificats et dossiers.....	-52-
Article 47. Rapports sur la violation.....	-53.-
Article 48. Exécution des directives.....	-53-
Article 49. Redevances aéronautiques.....	-53.-
Article 50. Application du présent règlement au gouvernement et aux forces en visite Au Burundi .....	-54-
Article 51. Application extraterritoriale de la réglementation.....	-54-
<b>PARTIE VII : EXEMPTIONS.....</b>	<b>-55-</b>
Article 52. Exigences relatives à la demande d'exemption.....	-55-
Article 53. Contenu de la demande d'exemption .....	-55-
Article 54. Examen initial d’une demande d’exemption par l'Autorité.....	-56-
Article 55. Evaluation de la demande.....	-56-
<b>CHAPITRE VIII : INFRACTIONS ET SANCTIONS.....</b>	<b>-58-</b>
Article 56. Contravention des règlements.....	-58-
Article 57. Sanctions.....	-58-
<b>CHAPITRE IX - DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES.....</b>	<b>-59-</b>
Article 58. Durée de validité.....	-59-
Article 59. Dispositions transitoires.....	-59-
Article 60. Entrée en vigueur.....	-59-
<b>ANNEXE – FORMATS DU MANUEL DES PROCEDURES DE MAINTENANCE PREVUS PAR L’ARTICLE 26, ALINEA 11.....</b>	<b>-60-</b>

