



MINISTRE DES TRANSPORTS
AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE

Abidjan, le 07 NOV. 2013

Décision n° 00003428 /ANAC/DCSC/DAJR
portant adoption du Guide de rédaction du manuel de spécification
de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité «RACI 4123»

LE DIRECTEUR GENERAL

- Vu la Constitution ;
- Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu le Règlement n°01/2007/CM/UEMOA du 06 avril 2007 portant adoption du Code Communautaire de l'aviation civile des Etats Membres de l'UEMOA ;
- Vu l'Ordonnance n°2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'aviation civile de Côte d'Ivoire ;
- Vu le Décret n°2008-09 du 23 janvier 2008 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu le Décret n°2008-277 du 03 octobre 2009 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (ANAC) ;
- Vu le Décret n° 2013-285 du 24 avril 2013, portant nomination du Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) ;
- Vu l'Arrêté n° 0027/MT/CAB du 25 janvier 2008 fixant les modalités d'application du décret n° 2008-09 du 23 janvier 2008 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Sur proposition de la Direction du Contrôle de la Sécurité et de la Certification et après avis de la Direction des Affaires Juridiques et de la Réglementation ;

DECIDE

Article 1^{er} : Objet

Est adopté le Guide de rédaction du manuel de spécification de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité, codifié « RACI 4123 ».

Article 2 : Champ d'application

Les dispositions du présent guide s'appliquent à tous les organismes ou organisations de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO) agréés ou postulant à un agrément selon les termes du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à l'agrément des organismes de gestion du maintien de la navigabilité des Aéronefs « RACI 4003 », pour effectuer des tâches de gestion du maintien de la navigabilité.

Article 3: Textes abrogés

La présente décision abroge toutes les dispositions antérieures contraires.

Article 4 : Date d'entrée en vigueur et application

La présente décision entre en vigueur et est applicable à compter de sa date de signature.



Sinaly SILUE

PJ : Guide de rédaction du manuel de spécification de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité, « RACI 4123 »

Ampliations :

- DAJR
- DCSC
- Tout exploitant



MINISTRE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE

Réf. : RACI 4123

**GUIDE DE REDACTION
DU MANUEL DE GESTION DU
MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE
(MGN)**

« RACI 4123 »

Approuvé par le Directeur Général et publié sous son Autorité

Première édition - Septembre 2013



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

N° PAGE	N° EDITION	DATE D'EDITION	N° AMENDEMENT	DATE D'AMENDEMENT	N° PAGE	N° EDITION	DATE D'EDITION	N° AMENDEMENT	DATE D'AMENDEMENT
i	1	25/09/2013	0	25/09/2013	2-16	1	25/09/2013	0	25/09/2013
ii	1	25/09/2013	0	25/09/2013	2-17	1	25/09/2013	0	25/09/2013
iii	1	25/09/2013	0	25/09/2013	2-18	1	25/09/2013	0	25/09/2013
iv	1	25/09/2013	0	25/09/2013	2-19	1	25/09/2013	0	25/09/2013
v	1	25/09/2013	0	25/09/2013	2-21	1	25/09/2013	0	25/09/2013
vi	1	25/09/2013	0	25/09/2013	2-22	1	25/09/2013	0	25/09/2013
vii	1	25/09/2013	0	25/09/2013	2-23	1	25/09/2013	0	25/09/2013
viii	1	25/09/2013	0	25/09/2013	2-24	1	25/09/2013	0	25/09/2013
ix	1	25/09/2013	0	25/09/2013	2-25	1	25/09/2013	0	25/09/2013
0-1	1	25/09/2013	0	25/09/2013	2-26	1	25/09/2013	0	25/09/2013
0-2	1	25/09/2013	0	25/09/2013	2-27	1	25/09/2013	0	25/09/2013
0-3	1	25/09/2013	0	25/09/2013	2-28	1	25/09/2013	0	25/09/2013
0-4	1	25/09/2013	0	25/09/2013	3-1	1	25/09/2013	0	25/09/2013
0-5	1	25/09/2013	0	25/09/2013	3-2	1	25/09/2013	0	25/09/2013
0-6	1	25/09/2013	0	25/09/2013	3-3	1	25/09/2013	0	25/09/2013
1-1	1	25/09/2013	0	25/09/2013	3-4	1	25/09/2013	0	25/09/2013
1-2	1	25/09/2013	0	25/09/2013	4-1	1	25/09/2013	0	25/09/2013
1-3	1	25/09/2013	0	25/09/2013	5-1	1	25/09/2013	0	25/09/2013
1-4	1	25/09/2013	0	25/09/2013	Ann 1-1	1	25/09/2013	0	25/09/2013
1-5	1	25/09/2013	0	25/09/2013	Ann 2-1	1	25/09/2013	0	25/09/2013
1-6	1	25/09/2013	0	25/09/2013	Ann 2-2	1	25/09/2013	0	25/09/2013
1-7	1	25/09/2013	0	25/09/2013	Ann 2-3	1	25/09/2013	0	25/09/2013
1-8	1	25/09/2013	0	25/09/2013	Ann 2-4	1	25/09/2013	0	25/09/2013
1-9	1	25/09/2013	0	25/09/2013	Ann 2-5	1	25/09/2013	0	25/09/2013
2-1	1	25/09/2013	0	25/09/2013	Ann 2-6	1	25/09/2013	0	25/09/2013
2-2	1	25/09/2013	0	25/09/2013	Ann 2-7	1	25/09/2013	0	25/09/2013
2-3	1	25/09/2013	0	25/09/2013	Ann 2-8	1	25/09/2013	0	25/09/2013
2-4	1	25/09/2013	0	25/09/2013	Ann 2-9	1	25/09/2013	0	25/09/2013
2-5	1	25/09/2013	0	25/09/2013	Ann 2-10	1	25/09/2013	0	25/09/2013
2-6	1	25/09/2013	0	25/09/2013					
2-7	1	25/09/2013	0	25/09/2013					
2-8	1	25/09/2013	0	25/09/2013					
2-9	1	25/09/2013	0	25/09/2013					
2-10	1	25/09/2013	0	25/09/2013					
2-11	1	25/09/2013	0	25/09/2013					
2-12	1	25/09/2013	0	25/09/2013					
2-13	1	25/09/2013	0	25/09/2013					
2-14	1	25/09/2013	0	25/09/2013					
2-15	1	25/09/2013	0	25/09/2013					



INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	Inscrit le	par

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	Inscrit le	par

f


 <p data-bbox="215 174 531 224">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="592 98 1118 150">Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p data-bbox="788 174 922 199">« RACI 4123 »</p>	<p data-bbox="1161 98 1342 123">Edition 1</p> <p data-bbox="1161 123 1342 147">Date : 25/09/2013</p> <p data-bbox="1161 147 1315 172">Amendement 0</p> <p data-bbox="1161 172 1342 197">Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

TABLEAU DES AMENDEMENTS

<i>Amendements</i>	<i>Objet</i>	<i>Date</i>
		<ul style="list-style-type: none"> - <i>Adoption/Approbation</i> - <i>Entrée en vigueur</i> - <i>Application</i>
1ere Edition	-----	

29 OCT. 2013

07 NOV. 2013

07 NOV. 2013

f.

TABLEAU DES RECTIFICATIFS

<i>Rectificatif</i>	<i>Objet</i>	<i>Date de publication</i>

ABREVIATION

AESA	Agence Européenne de la Sécurité Aérienne
ANAC	Autorité Nationale de l'Aviation Civile
ALI	Airworthiness Limitation Inspection
APRS	Approbation Pour Remise en Service
ATA	Air Transport Association
CDCCCL	Critical Design Control Configuration Limitation
CDL	Configuration Deviation List
CMR	Certification Maintenance Requirements
CN/AD	Consigne de Navigabilité/Airworthiness Directive
CNU	Consigne de Navigabilité Urgente
CPCP	Corrosion Prevention Control Program
CRE	Compte Rendu Evènement
CRM	Compte Rendu Matériel
CRS	Certificat de Remise en Service
CTA	Certificat de Transport Aérien
CDN :	Certificat de Navigabilité
ETOPS	Extended-range Twin-engine Operations Performance Standards
LTTE	Liste des Tolérances Techniques et d'Exploitation
MAREP	Maintenance Report/rapport de maintenance
MCC	Maintenance Control Center
MGN	Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité
MCO	Maintien en Condition Opérationnelle
MOE	Manuel des spécifications d'un Organisme d'Entretien
MPD	Maintenance Planning Document
MRB	Maintenance Review Board
MRBR	Maintenance Review Board Report
OGMN/CAMO	Organisme de Gestion de Maintien de la Navigabilité

PCT	Poste de Coordinateur Technique
PIREP	Pilots report
QRF	Quick Return Flight/Demi-tour en vol
RACI	Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire
RACI-OPS	Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire Relatif aux Opérations Aériennes
RDE	Responsable Désigné Entretien
SB :	Service Bulletin
SN :	Serial Number (numéro de série de l'aéronef)
SRM:	Structural Repair Manual
STC:	Supplement Type Certificate
TCI	Tableau de Composition Illustré
MEL	Minimun Equipement List

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
RACI 4003	ANAC	Règlement relatif à l'agrément des organismes de gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs	1 ^{ère} édition	Septembre 2013
RACI 4145	ANAC	Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à l'agrément des organismes d'entretien	2 ^{ème} édition	Juillet 2013


f

TABLE DES MATIERES

	PAGE
LISTE DES PAGES EFFECTIVES.....	I
INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS	II
TABLEAU DES AMENDEMENTS	III
TABLEAU DES RECTIFICATIFS	IV
ABREVIATION	V
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE	VII
TABLE DES MATIERES	VIII
PARTIE 0: GENERALITES.....	0-1
0.1 OBJET	0-1
0.2 APPLICABILITE.....	0-1
0.3 GENERALITES.....	0-1
0.4 STRUCTURES GENERALES DU MGN	0-2
0.4.1 Composition du MGN	0-2
0.4.2 Structures du MGN	0-2
0.5 FORMAT, PRESENTATION ET CONTENU DU MGN	0-4
0.5.1 Format	0-4
0.5.2 Présentation.....	0-4
0.5.3 Contenu du MGN	0-5
0.6 AMENDEMENT DU MGN	0-6
PARTIE 1: ORGANISATION GENERALE.....	1-1
1.1. ENGAGEMENT DU DIRIGEANT RESPONSABLE.....	1-1
1.2. ORGANISATION GENERALE	1-2
1.2.1. Brève Description de l'organisme.....	1-2
1.2.2. Relations avec les autres organismes	1-2
1.2.3. Aéronefs gérés - Composition de la flotte - Référence des Programmes d'Entretien	1-3
1.2.4. Types d'exploitation.....	1-4
1.3. PERSONNEL	1-4
1.3.1. Dirigeant responsable	1-4
1.3.2. Responsable désigné.....	1-4
1.3.3. Coordination de la gestion du maintien de la navigabilité	1-5
1.3.4. Tâches et responsabilités	1-5
1.3.5. Ressources humaines et politique de formation.....	1-5
1.4. ORGANIGRAMME	1-6
1.4.1. Organigramme général	1-6
1.4.2. Organigramme de gestion du maintien de la navigabilité	1-7
1.5. PROCEDURE, MOYEN OU METHODE DE NOTIFICATION A L'ANAC DES EVOLUTIONS DES ACTIVITES, AGREMENT, IMPLANTATION ET PERSONNEL DE L'ORGANISME	1-7
1.6. PROCEDURE, MOYEN OU METHODE D'AMENDEMENT DU MGN.....	1-8
PARTIE 2: PROCÉDURES DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ.....	2-1
2.1 UTILISATION DU COMPTE RENDU MATERIEL (CRM) ET APPLICATION DE LA LISTE MINIMALE D'EQUIPEMENT (LME).....	2-1
2.1.1 Le système de compte-rendu matériel (CRM).....	2-1
2.1.2 Application de la LME.....	2-3
2.2 PROGRAMME D'ENTRETIEN AERONEF-DEVELOPPEMENT ET AMENDEMENT	2-5
2.2.1 Généralités.....	2-5
2.2.2 Contenu	2-5
2.2.3 Développement.....	2-5
2.2.4 Utilisation des tolérances et autorisation exceptionnelle.....	2-7
2.3 PLANIFICATION ET ENREGISTREMENT DES TRAVAUX D'ENTRETIEN ET DE LEUR DATE D'EXECUTION, RESPONSABILITES, ARCHIVAGE, ACCES	2-9
2.3.1 Recueil, utilisation et enregistrement des heures et des cycles dans les états de navigabilité.....	2-9
2.3.2 Enregistrement des travaux d'entretien	2-10
2.3.3 Conservation des enregistrements	2-11
2.3.4 Transfert des enregistrements.....	2-11
2.4 EXECUTION ET CONTROLE DES CONSIGNES DE NAVIGABILITE	2-12
2.4.1 Information sur les consignes de Navigabilité.....	2-12
2.4.2 Décision d'application de consignes de navigabilité.....	2-12
2.4.3 Contrôle des consignes de navigabilité.....	2-12
2.5 ANALYSE DE L'EFFICACITE DU PROGRAMME D'ENTRETIEN AERONEF.....	2-13
2.6 PROCEDURE DE MISE EN ŒUVRE DES MODIFICATIONS OPTIONNELLES	2-14

2.7 TRAITEMENT DES MODIFICATIONS/REPARATIONS	2-14
2.8 NOTIFICATION DES DEFAULTS.....	2-14
2.8.1 Notification des défauts liés à l'entretien	2-14
2.8.2 Constats d'événements intervenus en exploitation	2-15
2.9 PROGRAMME DE FIABILITE	2-21
2.10 VISITE DE PRE-VOL.....	2-22
2.11 PESEE DE L'AERONEF.....	2-23
2.12 PROCEDURE DE VOL CONTROLE	2-23
PARTIE 3: PROCEDURE DU SYSTEME QUALITE.....	3-1
3.1 Politique qualité du suivi de la gestion de navigabilité, programme d'assurance qualité et procédures d'audit qualité	3-1
3.1.1 POLITIQUE QUALITE DU SUIVI DE LA GESTION DE NAVIGABILITE	3-1
3.1.2 POLITIQUE QUALITE DU SUIVI DE LA GESTION DE NAVIGABILITE	3-1
3.1.3 Procédure d'audit qualité	3-2
3.1.4 Procédures de suivi des actions correctives par le système qualité	3-22
3.2 Surveillance de l'activité de gestion de la navigabilité	3-2
3.3 Surveillance de l'efficacité du programme d'entretien	3-3
3.4 Surveillance que tout l'entretien est effectué par un organisme de maintenance.....	3-3
3.5 Surveillance de l'entretien sous-traité et des sous-traitants	3-4
3.6 Personnel du système qualité.....	3-4
PARTIE 4: CONTRAT DE SOUS-TRAITANCE.....	4-1
4.1 Procédure de sélection des organismes de maintenance.....	4-1
4.2 Audit aéronaf	4-1
PARTIE 5: PROCEDURES D'EXAMEN DE NAVIGABILITE.....	5-1
ANNEXE 1: DOCUMENTS, SOUS-TRAITANTS; CONTRATS ET ORGANISMES DE MAINTENANCE.....	ANN 1-1
ANNEXE 2: TACHES DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE SOUS-TRAITEEPAR UN CAMO	ANN 2-1
1. TACHE DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE SOUS-TRAITEE PAR UN CAMO.....	ANN 2-1
2. MISES EN OEUVRE	ANN 2-3
2.1. Domaine d'application.....	ANN 2-3
2.2. Développement du programme d'entretien et de ses amendements	ANN 2-3
2.3. Efficacité du programme d'entretien et fiabilité.....	ANN 2-3
2.4. Utilisation des tolérances du programme d'entretien	ANN 2-4
2.5. Entretien programmé	ANN 2-4
2.6. Surveillance Qualité.....	ANN 2-5
2.7. Accès pour l'ANAC.....	ANN 2-5
2.8. Données d'entretien	ANN 2-5
2.9. Consignes de navigabilité(CN/AD)	ANN 2-6
2.10. Modification et Service Bulletins (SB)	ANN 2-6
2.11. Contrôle du vieillissement et planification de dépose des éléments et équipements à vie limite ou à temps contrôlé.....	ANN 2-7
2.12. Suivi moteur.....	ANN 2-7
2.13. Contrôle des travaux différés	ANN 2-7
2.14. Comptes-rendus d'événement	ANN 2-8
2.15. Enregistrements relatifs au suivi de navigabilité.....	ANN 2-8
2.16. Procédures de vol de contrôle.....	ANN 2-9
2.17. La communication entre l'organisme et le sous-traitant	ANN 2-9

f

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

PARTIE 0: GENERALITES

0.1 Objet

Le présent guide a pour objet de définir les modalités d'élaboration du manuel des spécifications d'un organisme de gestion du maintien de la navigabilité (MGN) conformément au paragraphe 4003.704.

0.2 Applicabilité

Ce guide s'applique à tous les organismes ou organisations de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO) agréés ou postulant à un agrément selon le Règlement RACI 4003 pour effectuer des tâches de gestion du maintien de la navigabilité.

Le MGN ou CAME pourra intégrer des dispositions supplémentaires propres aux besoins de l'opérateur aérien pour la gestion du maintien de la navigabilité. Il sera évolutif autant que de besoin à l'initiative du dirigeant responsable du CAMO. Il devra prendre en compte les cas particuliers tels que les opérations ou les détachements entrant dans le périmètre couvert par l'agrément.

Le respect de ces prescriptions de rédaction du MGN est recommandé par l'ANAC pour répondre aux exigences du RACI 4003.

0.3 Généralités


Le détenteur d'un Permis d'Exploitation Aérien (PEA) doit fournir un Manuel des spécifications de Gestion du Maintien de la Navigabilité (MGN) qui décrit les procédures, les moyens et les méthodes mis en place afin de respecter le Règlement RACI 4003.

La gestion du maintien de la navigabilité est assurée par un organisme ou une organisation globale incluant des capacités de sélection de sous-traitants et de réalisation des marchés de soutien correspondants.

Cet organisme ou organisation (CAMO) doit décrire dans un manuel (MGN) l'organisation, les procédures, les moyens et les méthodes mis en place afin de respecter les exigences réglementaires fixées par l'ANAC.

Le manuel peut être rédigé en suivant un plan à définir par l'Organisme de Gestion de Maintien de la Navigabilité (OGMN), sous réserve que tous les sujets exigibles soient traités. Dans le cas où un plan différent de celui proposé

f

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

dans le présent guide serait utilisé, un tableau de correspondance reprenant la table des matières devra être inséré en annexe du MGN.

La réglementation sur la navigabilité prévoit notamment que l'OGMN doit être agréé au minimum selon le paragraphe 7 du RACI 4003 et donc démontrer qu'il maîtrise la gestion de la navigabilité des aéronefs exploités. Si le CAMO décide de sous-traiter les tâches de gestion du maintien de navigabilité, le RACI 4003 exige que les procédures, les moyens et les méthodes utilisés par le sous-traitant soient ceux qui sont approuvés au travers du MGN et qu'ils fassent l'objet d'un contrat joint au MGN. Le MGN devra expliciter comment le CAMO «contrôle effectivement et entérine formellement » les recommandations ou propositions du sous-traitant.

Le contrat de sous-traitance de tâches de gestion de navigabilité suivra les recommandations du 4003.201(h) dont une traduction est donnée en partie 4.

0.4 Structures générales du MGN

0.4.1 Composition du MGN


Le MGN est un document unique et complet. Il doit comprendre toutes les informations demandées dont les procédures, les moyens et les méthodes détaillées de gestion du maintien de la navigabilité et les procédures détaillées du système qualité. Il est donc recommandé que le MGN suive les règles énoncées dans le présent guide.

0.4.2 Structures du MGN

La structure du MGN peut être constituée de 5 parties principales:

- la partie « organisation » du MGN;
- les procédures, les moyens et les méthodes de gestion du maintien de navigabilité traitant tous les aspects sur la manière dont les aéronefs et éléments d'aéronef sont maintenus navigables conformément aux normes applicables;
- les procédures du système qualité;



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

- les procédures d'examens de navigabilité, y compris les qualifications des examinateurs impliqués pour la prolongation voire le renouvellement du CDN;
- les contrats de sous-traitance.

Une 6ème partie « annexes » doit être prévue dans le MGN. Elle est composée de certaines listes d'informations nécessaires et de données de gestion des sous-traitants.

Les liens entre les paragraphes du MGN et le Règlement RACI 4003 CAMO sont rappelés ci-après, le contenu de chaque partie étant détaillé plus loin dans le présent guide.

4.2.1 Partie 1 – Organisation générale

Les exigences du RACI 4003.704 à 706 constituent la partie « organisation » du MGN qui doit être présentée dans tous les cas sous la forme d'un document unique.

4.2.2 Partie 2 – Procédures de gestion du maintien de la navigabilité

Conformément au 4003.708, le MGN doit contenir les procédures, les moyens et les méthodes de gestion de maintien de la navigabilité de l'organisme (ou de l'organisation) pour son fonctionnement selon les exigences des paragraphes RACI 4003.201, 202, 301 à 306.

4.2.3 Partie 3 – Procédures du système qualité


Conformément au 4003.712, le MGN doit contenir les procédures liées au système qualité du CAMO garantissant le respect des exigences des paragraphes cités ci-dessus.

4.2.4 Partie 4 – Contrats de sous-traitance

Conformément au RACI 4003.201(h) et 708(c), le MGN doit préciser la procédure de sélection des organismes d'entretien agréés RACI 4145 qui fournissent les prestations d'entretien d'aéronefs.

4.2.5 Partie 5 – Procédures d'examen de navigabilité

f

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

Cette partie est développée par le CAMO si celui souhaite effectuer des examens de navigabilités en vue de délivrer des recommandations à l'Autorité pour le renouvellement du CDN.

0.5 Format, présentation et contenu du MGN

0.5.1 Format

Il est recommandé de présenter le MGN selon les directives suivantes:


- Le manuel doit se présenter sous la forme d'un classeur pour faciliter les mises à jour,
- Le manuel doit avoir un format électronique,
- Le nom de l'exploitant et le numéro du certificat d'agrément, pour les exploitants déjà agréés, doivent être inscrits sur la page de couverture mais aussi sur la tranche de chaque volume,
- Pour faciliter la consultation des documents, les chapitres doivent être séparés. Les séparations (intercalaires, onglets, etc...) doivent porter le numéro et le titre du chapitre,
- Le papier utilisé doit être de couleur blanche, assez résistant et assez épais pour éviter la transparence si l'impression recto-verso est adoptée,
- Le format des pages doit être celui du type commercial normalisé (21 x 29,7 cm),
- Toutes les pages doivent être perforées pour être classées sous couverture résistante à brochage mobile, permettant une insertion ou un retrait facile des pages lors d'une mise à jour.

0.5.2 Présentation

Pour la présentation du MGN, il est recommandé de suivre les directives suivantes:

- 1) Chaque page doit comporter un cartouche comportant:
 - le nom de l'exploitant (nom officiel inscrit sur le certificat et NON le nom commercial),



 <p data-bbox="225 174 539 219">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="600 98 1126 147">Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p data-bbox="794 174 932 197">« RACI 4123 »</p>	<p data-bbox="1169 98 1353 197">Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	--

- la désignation du document « MANUEL DES SPECIFICATIONS DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE »,
- l'édition,
- l'amendement,
- les dates de l'édition/de l'amendement,
- le chapitre du MGN associé,
- le numéro de page.

2) Ces directives s'appliquent à tous les éléments constituant le MGN y compris les documents référencés et associés, séparés du document basique.


Note: Dans le cas où le MGN et ses évolutions sont disponibles sous forme électronique une copie papier devra être fournie à l'ANAC pour faciliter son étude.

0.5.3 Contenu du MGN

Début du MGN

Au début du MGN, on trouve les pages suivantes :

- Page de garde qui précise :
 - Nom officiel de l'exploitant ;
 - Adresse, numéros de téléphone et de fax du Siège Social et de la Direction Technique ;
 - Numéro d'identification du manuel /Edition /Date /Référence ;
- Table des matières ;
- Liste des pages en vigueur ;
- Liste des éditions/amendements du document avec les dates d'édition/amendement associées ;
- Page d'amendement ;
- Liste des destinataires (ANAC, destinataires internes à l'entreprise et sous-traitants) ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

Corps du MGN :

Il est recommandé que MGN suive les règles énoncées dans le présent guide.

Les exigences de l'exploitant envers ses sous-traitants doivent apparaître clairement dans le MGN.

Certaines informations requises dans le manuel MGN peuvent se retrouver dans des documents séparés au manuel de base MGN. C'est le cas par exemple d'informations sur le système Qualité de l'organisme qui peuvent être présentées dans un manuel Qualité spécifique. Dans ce cas, les chapitres concernés du MGN doivent faire référence aux chapitres du manuel qualité en question.

Les parties concernées du manuel qualité doivent être considérées comme faisant parties intégrantes du manuel MGN et sont soumises à approbation.

0.6 Amendement du MGN


Chaque amendement doit être daté et numéroté; ces indications sont reportées sur chaque page modifiée. Une indication succincte, mais suffisamment explicite, des changements qui ont motivé l'émission de l'amendement est formulée sur la page d'amendement et dans la lettre d'accompagnement si nécessaire.

La page d'amendement indique la liste des pages à remplacer (ou à ajouter ou à annuler), elle comporte une colonne intitulée "motif" ou "objet". Cette colonne est renseignée par page amendée ou groupe de pages si l'amendement concerne plusieurs pages consécutives.

Chaque page amendée comporte au niveau du changement un trait vertical dans la marge de gauche pour indiquer la partie amendée. Dans le cas où l'amendement est motivé seulement par une modification de pagination, le trait est porté au niveau du numéro de la page.

Le responsable désigné est tenu de conserver toutes les pages d'amendements et toutes les éditions antérieures.

f

 <p data-bbox="225 174 539 221">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="600 98 1126 152">Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p data-bbox="794 174 932 203">« RACI 4123 »</p>	<p data-bbox="1169 98 1353 203">Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	--

PARTIE 1: ORGANISATION GENERALE

1.1. Engagement du dirigeant responsable

La déclaration du dirigeant responsable doit respecter l'esprit des paragraphes ci-après qui peuvent être repris tels quels. Les modifications ne doivent pas en altérer le sens.

À titre d'exemple :

« Ce manuel définit l'organisation et les procédures sur lesquelles sont basées l'approbation de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité par l'ANAC conformément au RACI 4003.

Les procédures sont entérinées par le dirigeant responsable et doivent être respectées selon ce qui est applicable afin de s'assurer que toutes les activités:

- *de gestion du maintien de la navigabilité ;*
- *d'entretien par des organismes d'entretien agréés ;*
- *d'examen de navigabilité ;*
- *des aéronefs exploités par la société xxxxxxxx sont effectuées en respectant les échéances et selon un standard approuvé.*

Il est accepté que ces procédures ne prévalent pas sur des règlements nouveaux ou amendés, promulgués par l'ANAC, notamment lorsque ces règlements ont pour conséquence une adaptation des procédures.


Il est entendu que l'ANAC délivrera l'agrément au CAMO après avoir été satisfait du suivi des procédures. Il est en outre entendu que l'ANAC se réserve le droit de suspendre cet agrément si :

- *l'organisme ne reste pas conforme au RACI 4003;*
- *l'ANAC n'a pas accès à l'organisme ;*
- *l'agrément fait l'objet d'une renonciation ou d'un retrait.*

Pour le Transport Public, la suspension ou le retrait de l'agrément se traduirait par la suspension ou le retrait du Permis d'Exploitation Aérien (PEA).

Date :

Signature

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

Nom:.....

*Dirigeant Responsable et Titre
(PDG, DG, etc..) de la Société
XXXXXXXXX
».*

1.2. Organisation Générale

1.2.1. Brève Description de l'organisme

Ce paragraphe décrit sommairement l'organisation du CAMO sous la responsabilité du dirigeant responsable (en faisant en particulier référence aux organigrammes présentés au paragraphe 1.4).

Ce paragraphe présente d'autre part l'ensemble des moyens matériels dont dispose l'organisme de gestion (en faisant par exemple référence à un plan des installations inclus en annexe).

Si l'organisme sous-traite des tâches de gestion du maintien de navigabilité, la description doit également couvrir celle des moyens mis en œuvre par le sous-traitant pour effectuer ces tâches.

1.2.2. Relations avec les autres organismes

Ce paragraphe n'est applicable qu'aux organismes faisant partie d'un groupe ou consortium. Ce paragraphe décrit les relations spécifiques que l'organisme peut avoir avec les autres organismes impliqués dans la gestion du maintien de la navigabilité.

1.2.2.1. Filiales et maison mère

Lorsque l'organisme appartient à un groupe, ce paragraphe décrit les relations spécifiques que l'organisme peut avoir avec les autres membres du groupe (ex: liens entre l'organisme et la compagnie aérienne, une compagnie de leasing, une holding financière, un atelier agréé RACI 4145).

1.2.2.2. Consortium

Lorsque l'organisme appartient à un consortium, il faut l'indiquer dans ce paragraphe. Les autres membres du consortium doivent être listés, ainsi

f

que leurs domaines d'activités respectifs (ex.: opérations, maintenance, navigabilité, certification (modification et réparation)).

Ce paragraphe doit démontrer que les procédures définies dans le MGN et les contrats passés sont compatibles avec les éventuels protocoles internes du consortium.

Dans le cas d'un consortium international, les domaines de responsabilités des Autorités concernées doivent être clairement établis et l'accord de ces autorités obtenu avant la mise en œuvre de ces protocoles au sein du consortium.

1.2.3. Aéronefs gérés - Composition de la flotte - Référence des Programmes d'Entretien


Ce paragraphe doit lister les types d'aéronefs exploités et/ou gérés par l'organisme agréé et doit préciser les références des programmes d'entretiens utilisés pour ses différents types aéronefs.

Ce paragraphe doit lister la composition de la flotte, les types d'aéronefs gérés, les immatriculations des aéronefs et les références des programmes d'entretien approuvés.

Ce paragraphe précisera les domaines d'agrément et privilèges détenus par l'organisme. Le tableau ci-dessous donne un exemple de présentation du domaine d'activité de l'organisme.

Type d'Aéronefs	Référence du Programme d'Entretien	Sous-traitant des tâches de gestion de maintien de la navigabilité

L'organisme précisera pour quels aéronefs les agréments RACI 4003 sont demandés en incluant les couples cellule/moteurs.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

1.2.4. Types d'exploitation

Ce paragraphe doit fournir une information sommaire sur le type d'exploitation (long courrier/moyen, courrier/régional, régulier/charter, régional/pays/continents survolés, etc.).

1.3. Personnel

1.3.1. Dirigeant responsable


Ce paragraphe décrit les tâches et responsabilités du dirigeant responsable au sens du règlement RACI 4145 et RACI 4003. Il doit démontrer que celui-ci a l'Autorité nécessaire pour assurer que toutes les activités de gestion de navigabilité peuvent être financées et exécutées selon les normes requises.

1.3.2. Responsable désigné

Ce paragraphe doit décrire l'étendue de l'Autorité du responsable désigné en ce qui concerne ses responsabilités pour l'entretien au sens du Règlement RACI 4003 et les tâches lui incombant. Il doit en particulier :

- insister sur ses responsabilités pour la maîtrise de la gestion de la navigabilité des aéronefs exploités,
- insister sur ses responsabilités vis-à-vis de la réalisation de l'entretien en temps utile selon les standards approuvés et à cette fin, de la mise en place et en œuvre des contrats d'entretien (ceci inclut qu'il s'est assuré que le sous-traitant possède les installations adéquates, le matériel et les outillages, le personnel compétent, qualifié et en nombre suffisant),
- insister sur ses responsabilités vis-à-vis de la mise en œuvre et du suivi des actions correctives résultant de la surveillance du responsable qualité,
- indiquer comment il assure le lien avec le département des opérations aériennes (retour des équipages sur la qualité de l'entretien, renseignement et évolutions des CRM, entretien en escale, évolution de le LME, ...),
- indiquer comment son intérim est assuré.

f

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

Remarque: Le responsable désigné ne peut être le responsable qualité entretien au sein de la société ou occuper un poste dans un organisme d'entretien agréé RACI 4145 contracté.

1.3.3. Coordination de la gestion du maintien de la navigabilité

Ce paragraphe doit lister les fonctions qui constituent le "groupe de personnes" comme exigé par le paragraphe 4003.706(c) et le cas échéant le paragraphe 4003.706 (i), en incluant suffisamment de détails pour montrer que toutes les responsabilités décrites dans le RACI 4003 (partie M) sont couvertes par les membres de ce groupe. L'intérim de chacune des personnes de ce groupe doit être défini.

Dans le cas des petits exploitants, où le responsable désigné constitue aussi le "groupe de personnes", ce paragraphe peut être fusionné avec le précédent.

Pour les exploitants qui sous-traitent des tâches de gestion du maintien de navigabilité, le MGN doit expliciter les compétences propres à l'exploitant qui lui permettent d'assumer sa responsabilité technique selon les différents domaines: cellule, moteurs et avionique, sur les différents types d'aéronefs exploités.

1.3.4. Tâches et responsabilités

Ce paragraphe détaille les tâches et responsabilités :


- du personnel listé au paragraphe 1.3.3 « coordination de la gestion du maintien de la navigabilité » ;
- du responsable qualité pour le suivi de la qualité du système d'entretien.

1.3.5. Ressources humaines et politique de formation

1.3.5.1. Ressources humaines

Ce paragraphe doit montrer que les effectifs de l'organisme dédiés aux activités spécifiques d'entretien et de navigabilité sont adaptés.

Les effectifs devront être détaillés selon leur domaine de compétence (Assurance qualité, Gestion du maintien de la navigabilité, Personnel

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

d'Examen de Navigabilité, Planning, Technique,..), leur niveau d'emploi (temps plein ou partiel).

Lorsque des tâches de gestion du maintien de la navigabilité sont sous-traitées, les effectifs du sous-traitant dédiés à ces tâches devront être aussi détaillés.

1.3.5.2. Politique de formation

Ce paragraphe doit permettre d'apprécier que la formation du personnel, à la gestion du maintien de navigabilité, mentionné ci-dessus est adaptée à la taille et à la complexité de la structure de l'exploitant/CAMO.

Les méthodes de contrôle de la formation continue ainsi que les principes d'enregistrement et de suivi du maintien des compétences doivent être clairement décrits.

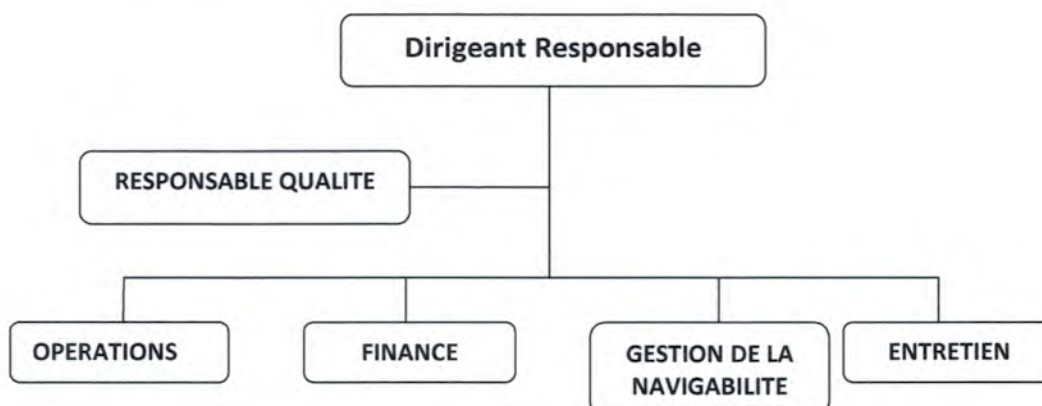
Lorsque des tâches de gestion du maintien de la navigabilité sont sous-traitées, la formation des personnels du sous-traitant concernés par ces tâches doit faire l'objet d'un traitement similaire à celle des personnels de l'exploitant/CAMO.

1.4. Organigramme

Les organigrammes doivent faire apparaître les noms et les titres attribués au personnel de l'encadrement au sein de l'organisme.

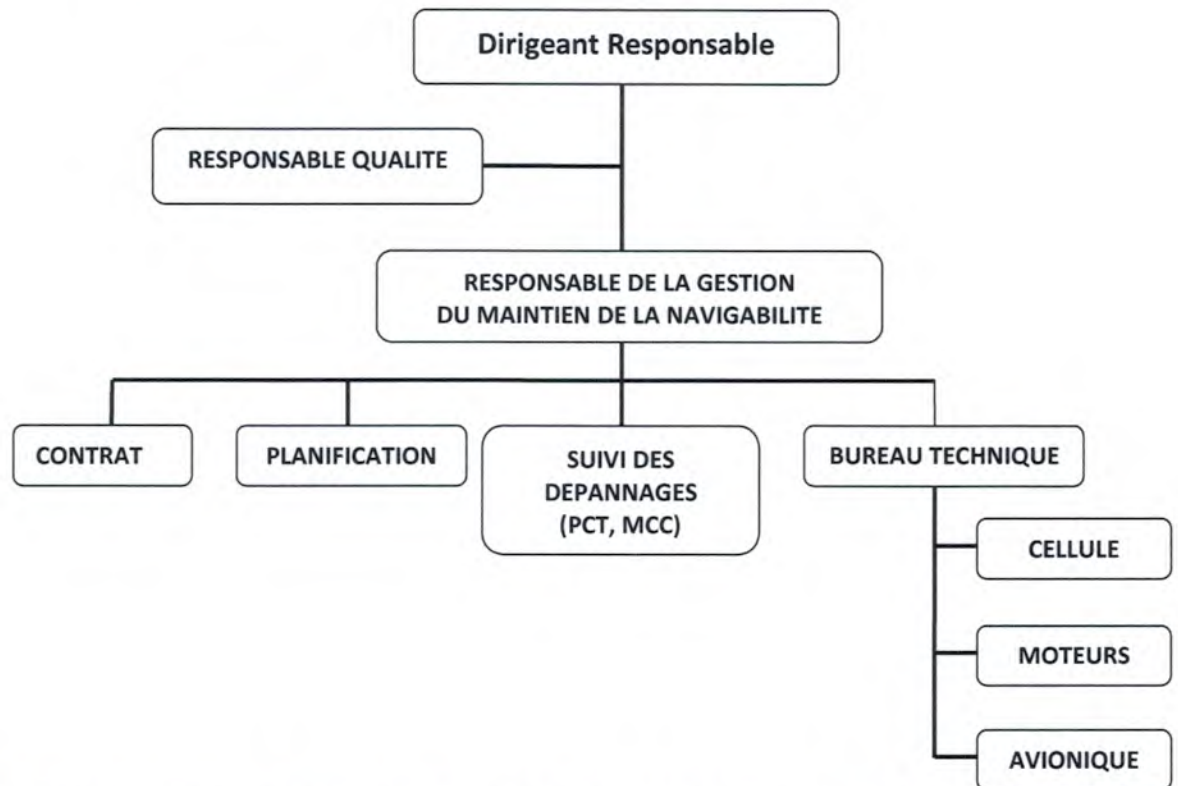
1.4.1. Organigramme général

Cet organigramme présente la structure globale de l'organisme (notion extensible à une organisation).



1.4.2. Organigramme de gestion du maintien de la navigabilité

Cet organigramme détaille le système de gestion du maintien de la navigabilité et les liens entre les fonctions. Il doit clairement démontrer l'indépendance du système qualité (voir exemple ci-dessous). Cet organigramme peut être combiné avec celui ci-dessus ou subdivisé comme nécessaire, en fonction de la taille et de la complexité de l'organisme.




1.5. Procédure, moyen ou méthode de notification à l'ANAC des évolutions des activités, agrément, implantation et personnel de l'organisme

Ce paragraphe doit citer en quelles occasions l'organisme de gestion de la navigabilité doit informer l'ANAC avant d'incorporer des changements proposés.

Le dirigeant responsable (ou toute personne ayant reçu délégation comme le responsable désigné ou le responsable qualité) doit notifier par lettre ou fax les changements suivants à l'ANAC:

- le nom de l'organisme ;
- le site de l'organisme ;
- d'autres sites où se situe l'organisme ;
- le dirigeant responsable ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

- l'une des personnes listées au paragraphe 4003.706(c);
- les installations, procédures, étendue des travaux et personnel qui pourraient affecter l'agrément.

Ces modifications devront être évaluées et approuvées par l'ANAC avant d'être mises en application. L'ANAC peut définir sous quelles conditions l'organisation fonctionnera pendant toute la phase de mise en œuvre d'une modification (exemple : déménagement de l'organisme agréé RACI 4145/RACI 4003).

Note: Si elle le juge nécessaire, l'ANAC peut demander un complément d'information, fixer des conditions particulières ou refuser. Par la suite, la procédure d'amendement au manuel sera appliquée si nécessaire

1.6. Procédure, moyen ou méthode d'amendement du MGN.

Ce paragraphe doit définir qui est responsable de la gestion des amendements du manuel et de leur présentation à l'ANAC pour approbation.

Une attention particulière doit être apportée par les sociétés disposant de plusieurs agréments et gérant plusieurs manuels exigés réglementairement. Pour les sujets communs à ces agréments, ces sociétés doivent avoir un processus en interne permettant de garantir que les amendements du manuel MGN sont intégrés en cohérence avec les autres manuels. Sans donner une liste exhaustive, ces sujets communs entre les Règlements RACI 4145/4003 et les Règlements RACI-OPS à prendre en compte en particulier concernant :

- La structure d'encadrement, l'organigramme,
- Le CRM et les procédures associés, les procédures d'utilisation, de gestion des MEL,
- Visite pré-vol, pesée aéronef, vol de contrôle,
- Procédure qualité.

Ce paragraphe doit aussi spécifier quels types de changements sont considérés comme mineurs et majeurs et quelles sont les procédures d'approbation dans les deux cas.

Les amendements majeurs, nécessitant dans tous les cas l'approbation de l'ANAC sont:


f

 <p data-bbox="220 174 531 217">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="595 98 1118 147">Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p data-bbox="791 174 922 197">« RACI 4123 »</p>	<p data-bbox="1166 98 1345 197">Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	--

- le changement de nom de l'exploitant,
- le changement de dirigeant responsable,
- le changement d'adresse de l'exploitant,
- le changement de domaine d'agrément (type d'aéronef, limitation éventuelle, ..),
- la création d'un nouveau site pour la gestion de navigabilité,
- le changement d'un personnel d'encadrement listé au paragraphe 1.3.3,
- tout changement pouvant affecter l'agrément (ex: formulaire CRM, nouveaux contrats...).

Remarque: Lorsque le manuel MGN est composé d'un manuel de base MGN et d'autres manuels, toute révision de ces derniers manuels doit aussi être soumise à l'autorité pour approbation (exemple: manuel qualité).

f

 <p data-bbox="220 174 534 219">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="592 98 1123 147">Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p data-bbox="788 174 927 197">« RACI 4123 »</p>	<p data-bbox="1166 98 1347 199">Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	--

PARTIE 2: PROCÉDURES DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

2.1 Utilisation du Compte Rendu Matériel (CRM) et application de la Liste Minimale d'Équipement (LME).

Le MGN traite de l'utilisation du système de CRM, mais la réglementation aéronautique de Côte d'Ivoire réclame une approbation spécifique de celui-ci qui ne saurait être couverte par l'approbation du MGN (voir 4003-306 (b)).

2.1.1 Le système de compte-rendu matériel (CRM)

2.1.1.1 Généralités

Le but du CRM doit être rappelé en introduction de ce paragraphe (par exemple en citant et détaillant le 4003.306 (a)).

Le CRM pour un exploitant en Transport Public de Passager est un système d'enregistrement:

- des défauts et dysfonctionnements lors de l'utilisation de l'aéronef,
- des détails de la maintenance effectuée sur l'aéronef entre deux visites d'entretien en base programmées,
- des informations de sécurité de vol et de maintenance qui doit être porté à la connaissance des équipes de maintenance,
- les relevés de performances de carburant, etc...

Les défauts ou dysfonctionnements en cabine affectant la navigabilité ou la sécurité des occupants sont considérés faire partie intégrante du CRM lorsque enregistrés sur un support dédié.

Le CRM d'un exploitant/CAMO peut être composé d'une variété de section allant d'un document basique jusqu'à un ensemble complexe composé de nombreuses sections mais dans tous les cas il devra inclure au minimum les informations ci-après :


1. la date ;
2. les trigrammes de chaque membres de l'équipage ;
3. les tolérances ouvertes consultable sur le HIL ;
4. le code retard et le temps de retard en minutes ;



5. l'heure à laquelle a lieu l'application d'un produit de dégivrage ou d'antigivrage ;
6. le numéro de vol, les heures de départ du poste de stationnement, de décollage, d'atterrissage, d'immobilisation de l'avion au parking d'arrivée, le temps de vol (FLIGHT) et le temps de vol cale à cale ;
7. le nombre de passagers transportés (hors membres d'équipage), le nombre de « touch & go » (sans compter l'atterrissage final), le nombre de remise de gaz ;
8. le numéro de l'étape correspondant à l'ouverture d'une remarque technique ;
9. la description de toute anomalie technique ou panne rencontrée. Cette description doit indiquer la phase de vol et rapporter toute observation mesurable constatée pour aider au traitement du problème ;
10. la qualité du jaugeage du carburant et la vérification de la quantité de carburant souhaitée par l'équipage ;
11. la quantité de carburant restante après l'arrêt des moteurs ;
12. la visite technique effectuée, le nom/trigramme du mécanicien, la signature APRS, la capacité ETOPS de l'avion ;
13. le complément d'huile en nombre de boîtes ;
14. la signature du mécanicien après exécution de chaque tâche en y insérant son trigramme et son visa ;
15. le code de la zone ATA, le code OACI de l'escale sur laquelle s'est produite l'intervention technique, la date et l'heure de l'intervention, le statut ETOPS de l'avion au terme de l'intervention technique ;
16. les caractéristiques de l'équipement déposé et de l'équipement posé.

La page de garde du CRM doit comporter au minimum :

1. le logo et nom de la compagnie ;
2. le numéro du carnet ;
3. la plage de numérotation des feuillets ;
4. le type de l'avion ;
5. l'immatriculation de l'avion ;
6. la date d'ouverture du carnet ;
7. la date de fermeture du carnet ;
8. les numéros du carnet et feuillet précédents ;
9. les numéros du carnet et feuillet suivants

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
---	--	---

2.1.1.2 Approbation du CRM

Ce paragraphe doit préciser l'identité du responsable de la présentation du CRM à l'ANAC et de tout amendement concernant son format pour approbation, et établir la procédure suivie.

2.1.2 Application de la LME

Même si la LME n'entre pas dans le domaine de contrôle du système de gestion du maintien de la navigabilité, et que la décision d'acceptation d'une tolérance LME relève normalement de la responsabilité de l'équipage, ce paragraphe doit décrire de façon suffisamment détaillée la procédure d'application de la LME.

La LME est un outil qu'un « mécanicien » doit maîtriser afin de favoriser une communication efficace avec le responsable opérationnel et à fortiori l'équipage en cas de travaux reportés. Ce paragraphe n'est pas applicable aux types d'aéronefs qui n'ont pas de LME.


2.1.2.1 Généralités

Ce paragraphe doit expliquer sommairement ce qu'est la LME et éventuellement la CDL. Cette information peut être extraite du manuel d'exploitation.

La LME ou MEL doit prendre en compte les différents types d'aéronefs opérés et différentes zones d'exploitations. La MEL doit faire apparaître les équipements de navigation et tenir compte des exigences de performances pour les routes et zones d'opérations.

2.1.2.2 Catégories

Lorsqu'un organisme utilise un système de classification (Ex: A, B, C, D) faisant intervenir des butées calendaires pour la rectification de défauts, il devra expliquer ici le principe général d'un tel système. Il est essentiel pour le personnel s'occupant d'entretien d'être familiarisé avec ce système pour la gestion des travaux reportés.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

2.1.2.3 Application

Ce paragraphe doit expliciter comment le personnel de maintenance communique une tolérance permise par la LME à l'équipage en renseignant le CRM.

La procédure doit préciser qu'en cas de report, l'organisme:

- s'assure à l'aide de la LME qu'un tel report est possible,
- effectue le cas échéant les actions de maintenance associées à l'item LME et les mentionne au CRM,
- prononce l'APRS,
- propose l'ouverture de la tolérance technique correspondante (n° de la LME figurant au Manex) à l'équipage qui a la responsabilité d'accepter ou non celle-ci,
- reporte l'item LME en section 4 du CRM en cas d'acceptation par l'équipage.

La procédure doit de plus préciser comment les tolérances sont clôturées suite à la correction des défauts correspondants par la maintenance.

2.1.2.3 Acceptation par l'équipage

Ce paragraphe précise comment l'équipage formalise son acceptation ou son refus des tolérances proposées par la maintenance.


L'acceptation de l'équipage est matérialisée par la signature du Commandant de bord dans le cartouche prévu à cet effet lors de la prise en compte de l'aéronef (les numéros des items LME, classe et date d'ouverture ou la mention « Nil » y sont portés).

En cas de refus, le visa n'est pas porté dans le cartouche des tolérances techniques et l'item LME correspondant est explicitement reporté dans la partie « plainte équipage » (description succincte du défaut) pour action corrective et pour délivrance de l'APRS correspondante.

2.1.2.4 Gestion des limites calendaires de la LME

Lorsqu'une tolérance a été signifiée à l'équipage, le défaut doit être corrigé avant une limite calendaire spécifiée dans la LME.

f

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
---	---	---

L'organisme doit expliquer dans ce paragraphe par quel moyen il s'assure que le défaut sera effectivement corrigé avant cette limite. Ce système peut s'appuyer sur le système de CRM pour les organismes qui l'utilisent comme système de planification ou par un système de suivi pour les organismes qui contrôlent les échéances des tolérances par un autre moyen (informatique ou autre).

2.1.2.5 Dépassement de la limitation LME

Ce paragraphe doit préciser la procédure de l'organisme pour effectuer une demande d'extension d'une butée d'application d'un item MEL, la valider, la présenter auprès de l'ANAC, puis la gérer.

Ces demandes devront tenir compte des règles applicables sur le sujet précisées dans les règlements RACI-OPS (dont la prise en compte des contraintes fixées par les MMEL).

Ce paragraphe définira aussi les responsabilités et les tâches spécifiques permettant de contrôler ces autorisations de dépassement exceptionnelles. Une procédure détaillera les modalités de contrôle de ces autorisations.

2.2 Programme d'Entretien aéronef-Développement et Amendement.

2.2.1 Généralités.

L'organisme d'entretien doit rappeler dans ce paragraphe que le but du programme d'entretien aéronef est de fournir des informations de planification de l'entretien nécessaires à l'exploitation sûre des aéronefs.

2.2.2 Contenu.


Ce paragraphe décrit le format du programme d'entretien (nombre de sections et contenu de chacune d'entre elles).

2.2.3 Développement.

2.2.3.1 Sources.

Ce paragraphe liste toutes les sources utilisées pour le développement du programme d'entretien (MRBR, MPD, Manuel de maintenance, CMM des équipements pour lesquels le MRBR renvoie aux recommandations du fabricant, etc..).

f

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

Il précise comment ces documents sont obtenus du constructeur (abonnements, format papier ou électronique).

Pour mémoire l'exigence 4003.709 stipule que « l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit détenir les données d'entretien à jour ».

En cas de sous-traitance de l'élaboration du programme d'entretien, la mise à disposition par l'organisme des documents nécessaires auprès du sous-traitant doit être explicitée.

Le RACI 4003 donne des indications sur la prise en compte des instructions pour le maintien de la navigabilité. L'élaboration du programme d'entretien doit intégrer ces recommandations concernant par exemple les ALI (Airworthiness Limitation Inspection), les CMR (Certification Maintenance Requirements), le CPCP (Corrosion Prevention Control Program), les CDCCLS, les exigences d'entretiens particuliers liés à des types d'exploitation comme l'ETOPS (Extended Twin-Engine Operations Performance Standard, survol de zone à risque pour les hélicoptères selon le règlement RACI-OPS).

2.2.3.2 Responsabilités

Ce paragraphe précise les responsabilités relatives au développement du programme d'entretien (la responsabilité finale étant toujours celle du RDE).

Si l'élaboration du programme d'entretien est effectuée par un sous-traitant, les méthodes de contrôle du processus par l'organisme doivent être explicitées.

2.2.3.3 Amendement du programme

Ce paragraphe précise comment l'organisme s'assure de la validité continue du programme d'entretien Aéronef. Il explique en particulier comment les informations telles que les révisions des rapports MRB, les conséquences des modifications, les recommandations du constructeur (MPD), les exigences réglementaires, le retour d'expérience, les rapports de fiabilité (voir RACI 4004), etc., sont utilisées et prises en compte.



2.2.3.4 Approbation du programme d'entretien par l'ANAC

Ce paragraphe identifie le responsable de la mise à disposition du programme d'entretien (ou d'amendements au programme d'entretien) à l'ANAC et décrit la procédure associée.

Le cas particulier des demandes de changement de périodicités doit être également traité ici.

Selon la taille de l'exploitant il peut être nécessaire de décrire le processus de prise en compte d'un nouvel amendement au programme d'entretien précisant en particulier le délai qui peut s'écouler entre l'approbation et la prise en compte d'un amendement au programme d'entretien.

2.2.4 Utilisation des tolérances et autorisation exceptionnelle

2.2.4.1 Utilisation des tolérances

Ce paragraphe doit décrire la procédure d'utilisation des tolérances d'opérations d'entretien définies dans le(s) programme(s) d'entretien de l'opérateur. Les tolérances ne s'appliquent pas aux instructions du maintien de la navigabilité.

L'organisme doit décrire :

- le processus de demande en interne d'utilisation de tolérance (qui, comment, avec quoi, quand),
- le processus de validation de la demande (qui, comment, quand),
- le suivi de l'application des éventuelles conditions précisées dans le programme d'entretien et/ou le MGN dans le cas d'utilisation d'une tolérance (exemple: rattrapage de la tolérance octroyée d'un intervalle à l'autre entre deux opérations d'entretien consécutives),
- le suivi de la nouvelle échéance et règles dans le cas d'atteinte de cette nouvelle échéance,
- la communication des informations associées aux personnes concernées en interne,
- le suivi de l'ensemble des tolérances utilisées et le processus d'analyse par l'organisme et de définition des actions si nécessaires,
- la mise à disposition à l'ANAC de ces informations,
- l'archivage du dossier constitué.

2.2.4.2 Autorisation exceptionnelle


Ce paragraphe présente la procédure relative aux autorisations exceptionnelles en application du guide RACI 4122.

Les informations minimales à transmettre à l'ANAC doivent au moins comprendre :

- Immatriculation de l'aéronef,
- Objet, motif et justification,
- Valeur de l'extension demandée et échéance correspondante (heures, nombre de cycles/atterrissages, butée calendaire.),
- Situation technique aéronef dans le cycle d'entretien,
- Liste des travaux reportés pouvant affecter l'autorisation exceptionnelle,
- Engagement qu'aucune limitation de navigabilité ne sera touchée durant l'extension,
- (CMR, Time Limits, CN/AD ...),
- Tenue à disposition et à jour des enregistrements requis au paragraphe 2.3.2,
- Dispositions compensatrices.

Ces informations seront reprises sur un document en application du RACI 4122. La procédure doit d'autre part préciser :

- qui est responsable de l'analyse et du dépôt de la demande (responsable désigné entretien pour les petits et très petits exploitants et au minimum un responsable de service dépendant du RDE pour les autres exploitants),
- comment l'analyse de la demande est effectuée et quels sont les critères appliqués pour juger de son acceptabilité,
- quelles sont les liaisons avec le sous-traitant agréé RACI 4145 dans le cas d'un atelier non intégré (information demandée, avis technique...), et éventuellement avec le constructeur,
- quels sont les documents supports utilisés/archivés,
- comment l'exploitant s'assure que le contrôle des autorisations exceptionnelles est adapté (revue périodique des autorisations délivrées),

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

- quel est le rôle de l'assurance qualité par rapport à cette activité.

2.3 Planification et enregistrement des travaux d'entretien et de leur date d'exécution, responsabilités, archivage, accès

2.3.1 Recueil, utilisation et enregistrement des heures et des cycles dans les états de navigabilité

L'enregistrement des heures et cycles est essentiel pour la planification des tâches d'entretien. Ce paragraphe précise comment le CAMO accède aux données en temps réel (CRM) et comment l'information est traitée.

En particulier, l'utilisation du « vieillissement » des aéronefs pour programmer les échéances d'entretien et les déposes d'équipements devra être explicitée.

L'organisme de gestion doit lister dans ce paragraphe l'ensemble de la documentation détenue pour gérer la navigabilité des aéronefs exploités tel que défini dans le paragraphe 4003.305 d:

- 1) l'état en cours des consignes de navigabilité ;
- 2) l'état en cours des modifications et réparations ;
- 3) l'état en cours de la conformité avec le programme d'entretien ;
- 4) l'état en cours des pièces à durée de vie limitée ;
- 5) le devis de masse ;
- 6) la liste des travaux d'entretien reportés.


Si la mise à jour de ces états est effectuée par un sous-traitant, leur mise à disposition (qui doit être effectuée de manière régulière de façon à pouvoir les présenter à l'ANAC selon l'exigence 4003.305 f) doit être présentée dans ce paragraphe.

Dans ce cas, la transmission des états par internet est acceptable.

Pour répondre à l'exigence du paragraphe 4003.305 (g) sur la traçabilité des modifications des enregistrements lorsqu'un système informatique est utilisé, l'utilisation de mots de passe pour différencier les utilisateurs peut constituer un moyen acceptable de conformité.

Ce paragraphe doit entre autres préciser qui est responsable de la planification des travaux et selon quelle procédure le lancement de l'entretien est effectué.

f

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

Ce paragraphe doit également décrire la documentation support qui sera fournie à l'atelier agréé RACI 4145 (ensemble des travaux incluant les cartes de travail, liste des déposes programmées d'équipements, modifications à incorporer, etc.).

Pour les travaux sous-traités, une commande explicite doit être établie (bon de lancement). Ce bon de lancement est archivé 2 ans.

Le contenu des informations que doit recevoir le responsable de la planification des travaux en retour de l'atelier agréé RACI 4145 contracté pour planifier l'entretien dû doit également figurer dans ce paragraphe et notamment dans le cas des CDCCLs.

En cas de sous-traitance de la planification des travaux, la procédure doit décrire de manière précise le contenu des échanges d'information :

- pour que l'atelier puisse planifier l'entretien dû en temps utile,
- pour que l'exploitant puisse contrôler in fine que l'atelier agréé RACI 4145 contracté effectue l'entretien dû en temps opportun et conformément aux normes approuvées.

Dans ce paragraphe, l'exploitant précisera également la façon dont sont traitées et suivies les CDCCLs issues de réparations, modifications, échanges standards non programmés.

2.3.2 Enregistrement des travaux d'entretien

Ce paragraphe établit la liste des documents que l'exploitant se doit d'archiver en précisant pour chacun d'eux le nom du document, la durée d'archivage, la personne responsable de l'archivage ainsi que le lieu d'archivage.

Note 1: *L'exploitant a le choix de conserver lui-même les enregistrements ou de les faire conserver par l'atelier sous-traitant (en particulier les rapports détaillés des travaux relatifs aux équipements sont archivés par l'atelier sous-traitant qui indique dans ce cas la référence du dossier de travaux correspondant).*

Note 2: *L'exploitant peut choisir d'avoir une politique d'archivage plus contraignante que celle imposée par le règlement.*

Note 3: L'exploitant définira la procédure lui permettant d'enregistrer la réalisation des CDCCLs.

2.3.3 Conservation des enregistrements

2.3.3.1 Principe

Ce paragraphe doit décrire les moyens mis en œuvre pour protéger les enregistrements du feu, de l'eau, du vol etc. et les procédures spécifiques pour garantir que les enregistrements ne seront pas détériorés avant la fin de leur période d'archivage (en particulier les données informatiques). La durée de conservation sera à définir et ne devra pas être inférieure à deux ans après le retrait de service de l'aéronef.

La gestion des enregistrements doit faire l'objet d'une procédure documentée qui précisera leur identification, leur mode de stockage (papier, informatique), leur protection, leur accessibilité, leur durée de conservation et leur suppression.

2.3.3.2 Archivage


Ce paragraphe doit préciser la responsabilité et la durée de conservation pour chaque document.

Un exemple de « tableau récapitulatif de l'archivage des enregistrements » est présenté ci-dessous:

Document concerné	Durée de conservation	Lieu de Stockage	Responsable de l'archivage

2.3.4 Transfert des enregistrements

Ce paragraphe doit décrire la procédure de transfert des enregistrements lors d'achat, location, vente ou retour de location d'un aéronef vers un autre opérateur aérien. Il faut préciser en particulier qui est responsable du transfert et quels sont les enregistrements transférés.

 <p data-bbox="220 174 534 221">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="592 98 1121 147">Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p data-bbox="788 174 925 199">« RACI 4123 »</p>	<p data-bbox="1161 98 1345 199">Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	--

2.4 Exécution et contrôle des consignes de navigabilité

Ce paragraphe doit démontrer que l'exploitant a mis en place un système adapté pour gérer les consignes de navigabilité. Si cette activité est sous-traitée, l'exploitant devra démontrer comment il la contrôle et comment il prend les décisions qui sont de son ressort (décision d'application, contrôle de l'application, conservation des cartes d'application des CN/AD ...).

2.4.1 Information sur les consignes de Navigabilité

Ce paragraphe doit décrire quelles sont les sources des CN/AD (cellule, moteur, équipements, etc.) sachant et les destinataires au sein de l'organisme. Le cas des Consignes de Navigabilité Urgente (CNU) devra être aussi traité.

2.4.2 Décision d'application de consignes de navigabilité

Dans ce paragraphe, le responsable de la gestion des consignes de navigabilité doit être identifié.

Ce paragraphe doit par ailleurs décrire la méthode d'analyse appliquée ainsi que les informations fournies à l'organisme d'entretien contracté pour planifier et effectuer les consignes de navigabilité.

La procédure de traitement de l'urgence de certaines consignes de navigabilité (CNU par exemple) devra également être rédigée.

2.4.3 Contrôle des consignes de navigabilité

Ce paragraphe doit préciser comment l'organisme s'assure que toutes les consignes de navigabilité sont appliquées en temps et en heure.


Ceci inclut le retour d'information permettant de vérifier que pour chaque consigne de navigabilité et pour chaque aéronef:

- la consigne de navigabilité est ou n'est pas applicable,
- la consigne de navigabilité n'est pas encore appliquée mais sa butée n'est pas dépassée,
- la consigne de navigabilité est appliquée, et les inspections répétitives sont identifiées et effectuées.

Ce retour d'information doit également permettre de vérifier que :

- lorsqu'une CN comporte plusieurs parties, chaque partie de la CN fait l'objet d'un enregistrement après exécution,

f

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

- lorsqu'il existe plusieurs méthodes de mise en conformité, l'enregistrement précise la méthode qui a été adoptée.

Le contrôle peut être continu ou peut être basé sur des vérifications programmées.


2.5 Analyse de l'efficacité du programme d'entretien aéronaf

Ce paragraphe n'est pas applicable aux exploitants ayant un programme de fiabilité (voir paragraphe 2.10).

Il convient d'établir la liste des données utilisées pour analyser l'efficacité du manuel d'entretien, par exemple :

- PIREPs (plaintes équipages au CRM: nombre/classement ATA/objet),
- MAREPs (actions de maintenance liées au CRM: nombre/classement ATA/objet),
- Demi-tour en vol (QRF),
- Consommation de pièces de rechange (éléments d'aéronef),
- Problèmes et défauts répétitifs en entretien programmé (nombre/classement ATA/objet),
- Retards techniques (à travers des statistiques),
- Incidents techniques (à travers des statistiques: aéronef et moteur),
- Contrôle de la corrosion au travers de l'application du CPCP, lorsqu'il est défini par le constructeur de l'aéronef,
- Retour d'expérience relatif au suivi et à l'application des CDCCLs,
- etc.

Ce paragraphe doit préciser qui est responsable de l'analyse et quels sont les enregistrements associés à cette activité (rapport de synthèse et prise de décision associée, éventuels comptes rendus de réunion ...). Ce suivi doit permettre à l'exploitant de répondre aux exigences liées à des types d'exploitation particuliers comme le suivi des paramètres moteurs pour l'ETOPS ou le survol en environnement hostile pour les hélicoptères.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

Les prises de décision peuvent conduire à :

- l'amendement du manuel d'entretien aéronef,
- l'amendement des procédures d'entretien et d'exploitation,
- la mise en œuvre de modification optionnelle (voir paragraphe 2.6),
- etc.

2.6 Procédure de mise en œuvre des modifications optionnelles

Ce paragraphe doit expliquer comment les informations relatives aux modifications optionnelles sont traitées par l'organisme.

Il convient d'une part de désigner les personnels en charge de l'évaluation et des décisions d'application ou non application des modifications et d'autre part de préciser les principaux critères sur lesquels se basent les décisions.

Il s'agit enfin, de décrire les enregistrements associés à cette activité (liste des SB étudiés, décisions application/non application avec justifications associées, contraintes éventuelles à prendre en compte: CDCCLS).

2.7 Traitement des modifications/réparations

Ce paragraphe doit établir une procédure d'approbation de toute modification/réparation avant son application, ou d'utilisation de données approuvées type « Structural Repair Manual » (SRM).

Ce paragraphe doit aussi traiter l'établissement et la mise à jour des états des modifications et réparations appliquées aux aéronefs.

Dans ce paragraphe, l'organisme précisera également la façon dont sont traitées et suivies les CDCCLs issues de réparations.

2.8 Notification des défauts

2.8.1 Notification des défauts liés à l'entretien

2.8.1.1 Analyse

Ce paragraphe doit expliquer la manière dont les organismes de maintenance doivent procéder, pour les événements et incidents d'aviation civile qu'ils rapportent à l'organisme de gestion du maintien de

la navigabilité et la méthode de traitement des informations par l'organisme de gestion.

L'analyse doit être conduite pour donner des éléments aux responsables de l'évolution des manuels d'entretien aéronef et de la politique concernant les modifications optionnelles.

2.8.1.2 Liaison avec les constructeurs et les autorités réglementaires

Lorsque l'organisme de gestion estime qu'un défaut peut concerner un autre CAMO/exploitant, il doit transmettre l'information correspondante au constructeur, détenteurs du certificat de type ou du certificat de type supplémentaire (STC), ainsi qu'à l'ANAC afin que ceux-ci puissent prendre toutes les dispositions nécessaires.

2.8.1.3 Procédure relatives aux travaux reportés

Il peut être nécessaire, dans certains cas, de reporter la correction d'un défaut.

Ce paragraphe doit décrire la procédure permettant à l'organisme de gestion de s'assurer que le report de rectification d'un défaut ne remettra pas en cause la sécurité. Ceci peut s'appuyer sur une relation appropriée avec le constructeur lorsque les documents émis par celui-ci ne permettent pas de traiter le problème.

L'accord de l'organisme de gestion de la navigabilité doit être obtenu au plus tard avant la délivrance de l'APRS par l'organisme de maintenance.

2.8.2 Constats d'événements intervenus en exploitation

Les constats d'événements survenus en exploitation sont transmis par le CAMO et doivent faire l'objet d'une information par les opérations aériennes à l'ANAC et au détenteur du certificat de type dans un délai de 72 heures.

Ces constats sont également transmis par le CAMO à l'organisme d'entretien lequel établit le compte rendu d'évènement détecté en maintenance correspondant sous 30 jours après l'occurrence de l'évènement.

Tous les documents relatifs aux incidents et aux actions correctives effectuées doivent être tenus à la disposition de l'ANAC.

f

Au cas où tous les renseignements demandés ne seraient pas disponibles (par exemple si le matériel incriminé est réparé dans un atelier extérieur), l'organisme prend toutes mesures utiles pour que les renseignements complémentaires soient fournis dès que possible (dans ce cas, le compte rendu d'évènement détecté en maintenance sera amendé ultérieurement).

Les constructeurs des matériels (idéalement détenteurs de Certificat de Type ou de Certificat de Type Supplémentaire) en cause sont informés de tous les incidents dont la transmission est exigée conformément au paragraphe 2.8.1.

Les dispositions ci-dessus ne s'appliquent pas aux incidents d'exploitation suivants dont certains font déjà l'objet de transmissions spécifiques :

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

2.8.2.1 Liste des événements

Sans déroger aux règlements en vigueur sur ce sujet, les comptes rendus d'évènement en maintenance (entretien et réparation de l'aéronef) sont établis pour les incidents suivants:

- i. Assemblage incorrect de parties ou composants de l'aéronef, détecté lors de procédures d'inspection et d'essai non destinées à ce but précis,
- ii. Fuite d'air chaud entraînant un dommage structural,
- iii. Tout défaut d'un élément à durée de vie limitée causant son retrait avant la fin de sa durée de vie,
- iv. Tout dommage ou toute détérioration, quelle qu'en soit la cause, constaté au cours d'une opération d'entretien et occasionné à:
 - a) La structure primaire ou un élément structural principal (comme définis dans le manuel constructeur) lorsque ce dommage ou cette détérioration dépasse les limites

- admissibles spécifiées dans le manuel de réparation et nécessite la réparation ou le remplacement complet ou partiel de l'élément ;
- b) La structure secondaire, ce qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef ;
 - c) Le moteur, l'hélice ou le rotor de giravion.
- v. Panne, mauvais fonctionnement ou défaut de tout système ou équipement, ou dommage ou détérioration, détectés à la suite de la mise en conformité avec une consigne de navigabilité ou d'autres instructions obligatoires prescrites par une autorité réglementaire, lorsque :
- a) La détection est effectuée par l'organisme chargé de la mise en conformité pour la première fois;
 - b) Lors d'une mise en conformité ultérieure, l'événement dépasse les limites admissibles indiquées dans les instructions et/ou les procédures de réparation/rectification publiées ne sont pas disponibles.
- vi. Fonctionnement non satisfaisant de tout système ou équipement de secours, y compris toutes les portes de sortie et l'éclairage, même lorsqu'ils sont utilisés à des fins d'entretien ou d'essai.
- vii. Non-conformité ou erreurs importantes de conformité avec les procédures d'entretien requises.
- viii. Produits, pièces, équipements et matériaux d'origine inconnue ou suspecte.
- ix. Données ou procédures d'entretien trompeuses, incorrectes ou insuffisantes susceptibles d'engendrer des erreurs d'entretien.
- x. Toute panne, tout mauvais fonctionnement ou défaut d'équipements au sol utilisés pour l'essai ou le contrôle des systèmes et équipements de l'aéronef lorsque les procédures prescrites d'inspection et d'essai de routine n'ont pas permis de

clairement identifier le problème qui a entraîné une situation dangereuse."

Ci-dessous des exemples d'incidents pour lesquels un CRE doit être établi:

Panne de groupe motopropulseur, soit:

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


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

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

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

- Systèmes de commandes de vol;
- Systèmes de pressurisation et climatisation;
- Systèmes et indicateurs d'assiette et de cap;
- Systèmes et indicateurs de mesure de vitesse et d'altitude;
- Systèmes de prélèvement et de stockage d'énergie (électrique, hydraulique, à air comprimé);



 <p data-bbox="231 174 542 221">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="606 100 1133 145">Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p data-bbox="798 174 941 201">« RACI 4123 »</p>	<p data-bbox="1173 100 1356 123">Edition 1</p> <p data-bbox="1173 123 1356 145">Date : 25/09/2013</p> <p data-bbox="1173 145 1332 168">Amendement 0</p> <p data-bbox="1173 168 1356 190">Date : 25/09/2013</p>
--	---	--

- Tous les autres systèmes indicateurs dont la panne entraîne une des limitations prévues au manuel de vol approuvé.

Panne dormante ou dommage structurel interdisant la remise en vol détectée en visite au sol;

Foudroiement, grêle ou autres phénomènes météorologiques ayant mis l'aéronef en difficulté;

Vibrations anormales;

Tremblement aérodynamique (Buffeting);

Facteur de charge anormal (de rafales ou de manœuvre);

Prise d'une mesure d'urgence en vol consécutive à un problème intéressant la navigabilité;

Fonctionnement défectueux des toboggans d'évacuation et de leurs accessoires.

Défaillances de la radio ou des moyens de navigation;

Atterrissages en campagne ou hors des limites des pistes réglementaires non suivis de dommages.

Cette liste n'est pas limitative; il est notamment demandé de transmettre un compte rendu d'évènement détecté en maintenance pour un incident non mentionné dans la liste si la connaissance de celui-ci présente un intérêt pour l'amélioration de la sécurité au niveau de la conception, de l'utilisation ou de l'entretien des aéronefs, sachant que sont exclus les cas d'usure normale traités par les procédures d'entretien.

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

f.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---


2.8.2.2 Renseignement à fournir

Les renseignements diffèrent selon que les événements se produisent en vol ou au sol. Pour l'application de ces règles, on considérera que les incidents à prendre en compte sont l'ensemble des événements survenus depuis la délivrance de l'APRS par l'organisme agréé RACI 4145 jusqu'à l'immobilisation au parc de stationnement.

Si la découverte de l'événement s'est faite en vol, les renseignements des alinéas a) à o) de la liste ci-dessous doivent être fournis:

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



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

Si la découverte de l'événement s'est faite au sol, les renseignements des alinéas a) et b), puis les renseignements f, h, m, n et o de la liste ci-dessus doivent être fournis, et en outre:

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

2.9 Programme de fiabilité

Lorsque l'organisme de gestion a développé et a fait approuver un programme de fiabilité (intégré au programme d'entretien), il doit décrire dans ce paragraphe comment ce programme est géré en traitant en particulier les points suivants :

- étendue et domaine des programmes de fiabilité de l'organisme de gestion ;
- structures organisationnelles spécifiques, tâches et responsabilités ;
- élaboration des données de fiabilité ;
- analyse des données de fiabilité ;
- système d'actions correctives (amendement du programme d'entretien) ;
- contrôles périodiques (réunions de fiabilité, participation de l'autorité).


Ce paragraphe peut être divisé comme suit, si nécessaire :

- **2.9.1 - Cellule**
- **2.9.2 - Moteurs**
- **2.9.3 - Équipements**

Pour les organismes bénéficiant du programme de fiabilité d'un autre organisme ou d'un tiers, ce paragraphe doit faire référence à ce programme (en précisant bien le domaine couvert).

La procédure doit d'autre part spécifier les échanges d'informations entre les deux parties ainsi que les justifications à fournir à l'ANAC en cas d'évolution du programme d'entretien (compte-rendu du groupe de fiabilité incluant l'analyse correspondante et, si applicable, l'accord de l'ANAC).

f

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

Un contrat devra être établi entre les deux parties pour préciser en particulier le domaine couvert par le suivi en fiabilité ainsi que les responsabilités respectives des parties (à noter qu'un contrat devra également être établi si la fiabilité ne concerne que des équipements).

2.10 Visite de pré-vol

Ce paragraphe doit démontrer que la visite pré-vol effectuée par le personnel navigant est cohérente par rapport à la maintenance devant être réalisée par l'organisme d'entretien contracté. Il devra démontrer la manière dont les évolutions du manuel de maintenance sont répercutées sur le contenu de la visite pré-vol chaque fois que nécessaire.

Le contenu détaillé de la visite pré-vol effectué par le personnel d'entretien doit figurer au Programme d'Entretien.

Ce paragraphe doit préciser qui réalise la visite pré-vol, quels sont les documents supports utilisés et quels sont les enregistrements correspondants portés au CRM.


L'exploitant doit démontrer que le personnel effectuant la pré-vol a reçu la formation requise à l'exécution de celle-ci (formation dispensée sanctionnée par une attestation de l'exploitant).

Des consignes doivent être publiées à l'usage du personnel d'entretien et de vol et à tout autre personnel effectuant des tâches de la visite pré-vol. Ces consignes, lorsque cela est possible, peuvent être incorporées au contenu de la visite pré-vol. Quand il est fait appel à des sous-traitants pour l'exécution de la visite pré-vol, ce paragraphe doit préciser comment la réalisation des consignes de l'exploitant est soumise aux exigences de son système qualité.

Nota : Les compléments de fluide et le gonflage des pneus font partie de la visite pré-vol: les limites acceptables pour la visite pré-vol devront être clairement définies.

Bien que ces activités ne soient généralement pas effectuées par le personnel de la gestion de navigabilité, ces paragraphes ont été placés ici afin de s'assurer que les procédures relatives sont cohérentes par rapport aux procédures des activités de gestion de navigabilité.

+

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

Sans se substituer aux procédures en vigueur, les aspects suivants, liste non exhaustive, peuvent être développés:

- **2.10.1 Préparation au vol de l'aéronef**
- **2.10.2 Fonctions d'assistance au sol sous-traitées**
- **2.10.3 Sécurité du chargement du fret et des bagages**
- **2.10.4 Contrôle de l'avitaillement, quantité/qualité**
- **2.10.5 Contrôle des conditions, la glace, la poussière, le sable selon une norme approuvée.**

2.11 Pesée de l'aéronef


Ce paragraphe précise en quelles occasions un aéronef doit être pesé (par exemple après une modification majeure, du fait des exigences opérationnelles en matière de masse et de centrage, etc.), qui effectue la pesée, selon quelle procédure, qui calcule les nouvelles masses et centrages et comment les résultats sont pris en compte par l'organisme.

2.12 Procédure de vol contrôle

Les procédures de vol de contrôle sont incluses dans les programmes d'entretien aéronef.

Ce paragraphe a pour objet d'explicitier comment la procédure de vol de contrôle est établie en fonction de son objectif: après entretien majeur, changement moteur, changement des commandes de vol, etc. (faire référence aux documents préétablis et préciser les principes d'élaboration des documents non disponibles).

Les procédures de remise en service pour permettre un tel vol devront être décrites.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

PARTIE 3: PROCEDURE DU SYSTEME QUALITE

3.1 Politique qualité du suivi de la gestion de navigabilité, programme d'assurance qualité et procédures d'audit qualité

Si l'organisme dispose d'un manuel qualité, les chapitres de cette présente partie du MGN peuvent renvoyer vers les chapitres ad hoc de ce manuel qualité.

Les chapitres du MGN et ceux associés du Manuel Qualité doivent couvrir les points ci-dessous.

3.1.1 Politique qualité du suivi de la gestion de navigabilité

La politique qualité peut être formalisée par une déclaration, c'est-à-dire un engagement sur le but du système qualité. Elle doit inclure au minimum l'engagement de maintenir l'organisme en conformité avec les exigences du RACI 4003 plus toute exigence complémentaire définie par l'opérateur aérien.

3.1.2 Politique qualité du suivi de la gestion de navigabilité


Ce paragraphe explique comment le programme d'assurance qualité est élaboré. Le programme d'assurance qualité comprend un calendrier d'audits qui doit couvrir l'ensemble des exigences RACI 4003 une année. Cette périodicité pourra être portée à deux ans, sous réserve de l'approbation par l'ANAC.

Note: En cas de non-conformités liées à la sécurité des vols ou aux processus de gestion de maintien de la navigabilité ou si l'ANAC n'est pas satisfait de l'historique de rectification des écarts, dans les délais appropriés, par l'organisme agréé, l'ANAC peut être conduit à ramener la périodicité des audits de 1 an à 6mois.

Il est recommandé de découper le programme en suivant les procédures définies dans les spécifications d'agrément.

Le processus de planification doit être dynamique et permettre des inspections spéciales si des tendances ou des risques sont identifiées.

En cas de sous-traitance, le programme d'assurance qualité devra intégrer les audits externes aux mêmes périodicités que les autres activités de l'organisme.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

3.1.3 Procédure d'audit qualité

La procédure doit décrire en détail les étapes de l'audit, de la préparation à la conclusion ainsi que l'ensemble des supports documentaires utilisés au cours du processus.

Elle doit préciser le format des rapports d'audit (à mettre dans les exemples de documents du paragraphe 6.1) de même que leurs contenus et destinataires (responsable qualité, titulaire désigné, dirigeant responsable, etc..) et doit décrire en particulier comment les écarts relevés sont pris en compte.

3.1.4 Procédures de suivi des actions correctives par le système qualité

Ce paragraphe décrit le système mis en place pour assurer que les actions correctives soient prises en compte dans les délais et que les résultats de ces actions atteignent les objectifs espérés. Si ce système consiste par exemple en une revue périodique des actions correctives, des instructions devront être données pour la conduite de cette revue.

Ce paragraphe doit préciser également comment l'ensemble des documents relatifs à la qualité sont archivés pendant deux ans (voir alinéa c) de l'exigence 4003.712).


3.2 Surveillance de l'activité de gestion de la navigabilité

Ce paragraphe établit les procédures pour la revue périodique des activités du personnel de l'organisme de gestion de la navigabilité.

Ce paragraphe établit une liste des sujets faisant l'objet de contrôles qualité périodiques tels que:

- Documents de bord (CDN, Certificat d'immatriculation, Assurance ...),
- Tenue des CRM (APRS, Actions correctives, Travaux reportés, LME...),
- Gestion des Consignes de Navigabilité,
- Respect des échéances de navigabilité comme les instructions pour le maintien de la navigabilité,
- Pièces à vie limite,
- Eléments à potentiels,

f

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

- Tenue des états avion (modifications, réparations...),
- Tenue à jour de l'ensemble de la documentation (en particulier du manuel d'entretien),
- Respect du Programme d'entretien,
- Contenu des dossiers de travaux,
- Archivage,
- Elaboration et Transmission des comptes-rendus de faits techniques ou des comptes-rendus d'évènements (CRE),
- Etc.

Lorsque des tâches de gestion de navigabilité sont sous-traitées, leur surveillance par le système qualité devra être explicitée sans remplacer la responsabilité du RDE pour le contrôle et l'acceptation du résultat de ces tâches.

3.3 Surveillance de l'efficacité du programme d'entretien

Ce paragraphe décrit les méthodes de surveillance de l'activité décrite dans la Partie 2 pour assurer en particulier que le résultat des analyses conduit bien, lorsque nécessaire, à une modification du programme d'entretien ou une modification des procédures d'entretien.

3.4 Surveillance que tout l'entretien est effectué par un organisme de maintenance

Cette procédure décrit comment l'organisme de gestion de la navigabilité s'assure périodiquement que les organismes de maintenance contractés sont en permanence adaptés à l'entretien de la flotte. Ceci peut en particulier s'appuyer sur un retour d'information adapté de l'organisme de maintenance sur tous les amendements ou projets d'amendements au MOE, ceci afin d'adapter/modifier les contrats en tant que besoin.


La procédure peut être divisée comme suit:

3.4.1 - Entretien des aéronefs

3.4.2 - Moteurs

3.4.3 – Equipements

f

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

3.5 Surveillance de l'entretien sous-traité et des sous-traitants

Cette procédure décrit comment l'organisme s'assure que tout l'entretien sous-traité est bien effectué conformément aux termes des contrats passés avec les sous-traitants.


Ceci s'appuie en particulier sur une procédure permettant à l'ensemble des personnels concernés par un contrat (y compris les sous-traitants de deuxième niveau) de se familiariser avec ses termes et d'être informés de tout amendement à ce contrat.

3.6 Personnel du système qualité

Ce paragraphe établit le niveau de formation et de qualification requis pour les auditeurs.

Il précise le cas échéant comment l'indépendance des auditeurs est garantie (ainsi en cas d'intervention d'auditeurs à temps partiel, il sera précisé que ceux-ci ne sont pas parties prenantes dans les activités auditées).



 <p data-bbox="215 174 534 219">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="590 96 1125 145">Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p data-bbox="790 174 925 197">« RACI 4123 »</p>	<p data-bbox="1165 96 1348 197">Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	--

PARTIE 4: CONTRAT DE SOUS-TRAITANCE

Dans cette partie doivent apparaître les procédures permettant d'effectuer la sous-traitance:

- des activités d'entretien à des organismes autres que ceux appartenant à la chaîne de l'opérateur aérien;
- des activités de gestion du maintien de la navigabilité sous-traitées pour tout ou partie à un organisme externe à l'opérateur aérien.

Ces sous-traitances sont formalisées par un contrat. Cette partie permet également d'émettre des recommandations pour une rédaction adéquate du contrat avec des exigences nécessaires à la bonne gestion du maintien de la navigabilité.

4.1 Procédure de sélection des organismes de maintenance

Cette procédure précise comment l'organisme de gestion de la navigabilité sélectionne un organisme de maintenance. Les principes de sélection ne doivent pas se limiter à la vérification de l'adéquation du domaine d'agrément de l'organisme de maintenance, mais doivent également s'appuyer sur une évaluation de la capacité industrielle pour la réalisation des travaux d'entretien.

Cette procédure doit d'autre part inclure une revue de contrat afin de s'assurer que:


- le contrat est clair et complet,
- tous les personnels impliqués dans le contrat sont d'accord sur les termes du contrat et ont une idée claire de leurs responsabilités respectives,
- les responsabilités fonctionnelles des parties sont clairement identifiées.

4.2 Audit aéronef

Ce paragraphe décrit la procédure d'audit qualité des aéronefs qui doivent être réalisés par l'organisme au cours des opérations d'entretien. Cette procédure devra inclure:

- la conformité aux procédures approuvées,
- la vérification des travaux de maintenance effectués par rapport au contrat,
- la conformité par rapport au RACI 4003.



 <p data-bbox="220 174 534 224">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="592 98 1121 152">Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p data-bbox="788 174 925 201">« RACI 4123 »</p>	<p data-bbox="1161 98 1345 201">Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	--

PARTIE 5: PROCEDURES D'EXAMEN DE NAVIGABILITE

Cette partie s'applique à un organisme de gestion du maintien de la navigabilité qui veut être habilité pour délivrer des recommandations d'examen de navigabilité à l'ANAC.


f

 <p data-bbox="229 174 544 221">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="603 98 1134 150">Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p data-bbox="799 174 938 199">« RACI 4123 »</p>	<p data-bbox="1177 98 1358 199">Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	--

ANNEXE 1: DOCUMENTS, SOUS-TRAITANTS; CONTRATS ET ORGANISMES DE MAINTENANCE

- a) exemples de document
- b) liste des sous-traitants effectuant des tâches de maintien de la gestion de navigabilité
- c) liste des organismes de maintenance en contrat
- d) copie des contrats des sous-traitants effectuant des tâches de maintien de la gestion de navigabilité
- e) copie des contrats avec les organismes de maintenance

f

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

ANNEXE 2: TACHES DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE SOUS-TRAITEE PAR UN CAMO

Pour contrôler efficacement les procédures de l'organisme sous-traitant, le CAMO doit employer une personne ou un groupe de personnes formées et compétentes pour le pilotage des domaines associés à l'agrément selon le Règlement RACI 4003. La sous-traitance de tout ou partie des tâches de gestion du maintien de la navigabilité doit nécessairement faire l'objet d'un contrat.

Dans cette partie, le MGN décrit:

- qui et selon quelle procédure, est responsable pour décider de l'entretien requis,
- à quel moment il doit être effectué pour assurer la gestion du maintien de navigabilité des aéronefs exploités.

1. TACHE DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE SOUS-TRAITEE PAR UN CAMO

- 1) Le MGN doit contenir la procédure de sélection des organismes « candidats » pour assurer les tâches de gestion du maintien de la navigabilité que le CAMO désire sous-traiter.
- 2) Le MGN doit contenir la procédure décrivant la conduite de l'audit de l'organisme candidat pour assurer des tâches de gestion de la navigabilité.
- 3) Le CAMO doit décrire dans le MGN comment il s'assure que le sous-traitant dispose d'un personnel qualifié en nombre suffisant, qui soit formé et compétent pour les tâches requises. En évaluant l'adéquation des ressources en personnel du sous-traitant, le CAMO pourra considérer ses propres besoins en volume d'activités sous-traitées, mais aussi la disponibilité réelle des personnels du sous-traitant compte tenu de ses autres engagements.
- 4) Le MGN du CAMO doit contenir les procédures de contrôle des tâches sous-traitées.
- 5) Une procédure doit prévoir la vérification de l'existence d'un contrat entre le CAMO et le sous-traitant, imposant notamment à celui-ci de l'informer de toute modification importante qui affecterait sa capacité à assurer les tâches sous-traitées, afin d'en rendre compte à l'ANAC.
- 6) Le MGN doit inclure et référencer les procédures à jour décrivant comment le sous-traitant réalise les tâches de gestion du maintien de la navigabilité. Ces

procédures peuvent être développées soit par le sous-traitant, soit par le CAMO.


- 7) Ainsi lorsque le sous-traitant développe ses propres procédures, elles doivent être compatibles avec le MGN du CAMO et les termes du contrat liant le CAMO et le sous-traitant. Elles doivent être acceptées par l'ANAC comme étant des extensions de celles de l'OGMN et mise à sa disposition sur demande.

Note : *en cas de conflit entre les procédures du sous-traitant et celles du MGN du CAMO, c'est le MGN du CAMO qui est prépondérant.*

- 8) Les procédures du sous-traitant référencées dans le MGN ne peuvent être amendées qu'avec l'accord du CAMO. Le CAMO doit s'assurer que ces amendements, prévus dans le contrat, restent compatibles avec son MGN et conformes au RACI 4003. Les moyens de contrôle utilisés doivent être clairement décrits dans le paragraphe 1.6 du MGN, en détaillant le niveau d'implication du CAMO et notamment, dans son organisation, qui est responsable du contrôle et de la recevabilité des procédures du sous-traitant et des amendements.
- 9) Quelles que soient les tâches de gestion du maintien de la navigabilité sous-traitées, le personnel du CAMO chargé de gestion du maintien de la navigabilité doit avoir accès à toutes les données nécessaires pour assumer ses responsabilités.

Note: *le CAMO conserve l'autorité pour passer outre les recommandations du sous-traitant lorsque cela est nécessaire pour le maintien de la navigabilité des aéronefs exploités.*

- 10) Le CAMO doit s'assurer que le sous-traitant dispose toujours des moyens matériels et humains (nombre et qualifications) pour effectuer les tâches de gestion du maintien de la navigabilité sous-traitées, en conformité avec les procédures approuvées, sous peine d'invalidation de son agrément.
- 11) L'éventualité du contrôle du sous-traitant par l'ANAC doit être mentionnée dans le contrat qui doit préciser les responsabilités respectives pour clôturer de manière satisfaisante les écarts décelés par l'ANAC.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

2. MISES EN OEUVRE

Ce paragraphe décrit les points qui peuvent être abordés dans ce type de contrat de sous-traitance.

2.1. Domaine d'application

Les types d'aéronefs et leurs immatriculations, types de moteurs ou autres équipements concernés par le contrat de sous-traitance des tâches de gestion du maintien de la navigabilité doivent être spécifiés.

2.2. Développement du programme d'entretien et de ses amendements

L'organisme peut sous-traiter la préparation d'un projet de programme d'entretien et des amendements ultérieurs, mais il reste responsable pour évaluer si ce projet répond à ses besoins pour obtenir ensuite l'approbation de l'ANAC.


Les procédures correspondantes doivent préciser ces responsabilités. Le contrat doit également préciser que toutes les données nécessaires pour justifier l'approbation d'un programme initial ou un amendement à ce programme doivent être fournies pour l'acceptation par l'organisme et pour l'approbation par l'ANAC sur sa demande.

2.3. Efficacité du programme d'entretien et fiabilité

Le MGN doit décliner comment l'organisme contrôle et évalue l'efficacité du programme d'entretien en se basant sur l'expérience de l'entretien et de l'utilisation des aéronefs. Le recueil des données et la première évaluation peuvent être sous-traités; les actions requises doivent être entérinées par l'organisme.

Quand un contrôle de fiabilité est utilisé pour établir l'efficacité du programme d'entretien, cette activité peut être sous-traitée et doit être spécifiée dans les procédures correspondantes. Le programme d'entretien approuvé de l'organisme et le programme de fiabilité doivent être référencés. La participation des personnels de l'organisme aux réunions de fiabilité avec le sous-traitant doit aussi être spécifiée.

f

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

En fournissant les données de fiabilité, le sous-traitant se limite à utiliser les données et les documents fournis par l'organisme ou les données provenant des rapports des organismes agréés RACI 4145 sous-traitants de l'organisme. Toute autre source est à proscrire. La mise en commun des données de fiabilité est permise avec l'accord de l'ANAC.

2.4. Utilisation des tolérances du programme d'entretien

Les raisons et justifications proposées pour toute demande d'utilisation des tolérances du programme d'entretien peuvent être préparées par le sous-traitant, mais leur acceptation est du ressort de l'organisme. La formalisation de l'accord de l'organisme doit être précisée dans les procédures concernées. Lorsque les tolérances du programme d'entretien ne suffisent pas, le MGN devra rappeler la procédure en vigueur qui permet d'élargir ces tolérances avec une autorisation exceptionnelle délivrée par l'ANAC.

2.5. Entretien programmé


Lorsque le sous-traitant planifie et définit les visites d'entretien selon le PEA, les relations entre le sous-traitant et l'organisme doivent être définies dans le MGN. Le contrôle et la documentation liés à la programmation de l'entretien doivent être définis dans les procédures concernées. Ces procédures doivent en particulier préciser le niveau d'implication de l'organisme pour chaque type de visite d'entretien. Cela doit conduire l'organisme à évaluer et accepter la définition des travaux au cas par cas pour les visites d'entretien en base.

Pour l'entretien en ligne courant, le sous-traitant peut effectuer le contrôle quotidien sous réserve d'une liaison appropriée entre le sous-traitant et l'organisme permettant à ce dernier d'effectuer le contrôle nécessaire pour assurer la conformité des aéronefs à temps. Cela doit en particulier inclure:

- les dossiers de travaux applicables, y compris les cartes de travail;
- la liste de dépose des équipements à potentiel;
- les CN/AD à appliquer;
- les modifications/réparations à appliquer.

Les procédures associées doivent permettre à l'organisme d'être averti à temps de l'application de ces tâches.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

2.6. Surveillance Qualité

Le MGN devra décrire le système qualité mis en place par l'organisme afin de contrôler l'adéquation de la réalisation des tâches de gestion du maintien de la navigabilité par le sous-traitant pour assurer la conformité du contrat au RACI 4003. Les termes du contrat doivent en effet inclure la possibilité pour l'organisme d'effectuer une surveillance qualité (y compris des audits) du sous-traitant. L'objet de cette surveillance est avant tout d'évaluer et de juger l'efficacité des tâches sous-traitées, et par conséquent d'assurer la conformité avec le RACI 4003 et le contrat.

Les rapports d'audit peuvent faire l'objet d'une revue par l'ANAC sur demande.

2.7. Accès pour l'ANAC


Le contrat doit prévoir que le sous-traitant doit autoriser l'ANAC à accéder à ses locaux concernés par la sous-traitance.

2.8. Données d'entretien

Une procédure particulière concernant les données d'entretien utilisées pour l'application du contrat de sous-traitance doit être spécifiée, en précisant comment ces données sont fournies et si nécessaire qui les accepte ou les approuve. L'organisme doit s'assurer que les données d'entretien et leurs révisions sont disponibles pour ses personnels impliqués dans les tâches de gestion du maintien de la navigabilité ainsi que pour ceux du sous-traitant qui en ont besoin. L'organisme doit établir un moyen décliné dans une procédure pour transmettre les données « urgentes » au sous-traitant dans un délai approprié. Les données d'entretien peuvent être, par exemple (liste non exhaustive) :

- le programme d'entretien ;
- les consignes de navigabilité (CN/AD) ;
- les bulletins services (SB) ;
- les données d'entretien liées aux modifications et réparations ;
- les données d'entretien détaillées du constructeur de l'aéronef et des moteurs ;

f

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

- le catalogue des pièces conformes pour être avionnées (TCI) ;
- les schémas de câblage ;
- le manuel de dépannage (trouble shooting manual).

2.9. Consignes de navigabilité(CN/AD)

Alors que les différents aspects de l'évaluation, de la planification, du lancement et du suivi des consignes de navigabilité peuvent être accomplis par l'organisme sous-traitant, l'application doit être réalisée par un organisme d'entretien agréé RACI 4145. L'organisme est responsable de s'assurer de l'application dans les échéances des consignes de navigabilité applicables et doit recevoir des notifications d'application.

L'organisme doit mettre en place une politique et des procédures claires sur l'application de consignes de navigabilité en les déclinant dans le MGN.

Ces procédures qui en découlent doivent spécifier:


- les informations et documents (par exemple le support de diffusion des consignes de navigabilité (CN/AD), les enregistrements du suivi de navigabilité, les heures et cycles, ...) que le sous-traitant doit recevoir de l'organisme;
- les informations et documents (par exemple le statut des consignes de navigabilité (CN/AD) et le planning d'application, les documents d'application/engineering order, ...) que l'organisme doit recevoir de son sous-traitant afin de contrôler l'application des consignes de navigabilité dans les échéances.

Afin de remplir leurs obligations et responsabilités, l'organisme doit garantir qu'il reçoit toutes les mises à jour des informations relatives à la navigabilité des avions et équipements qu'il exploite.

2.10. Modification et Service Bulletins (SB)

Le sous-traitant peut avoir en charge l'analyse et l'établissement de recommandations sur l'application d'un Service Bulletin ou modification associée non obligatoire, basés sur une politique exploitant claire. Dans ce cas,

f

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

les conditions de communication et de prise de décision doivent être clairement spécifiées dans le contrat.

2.11. Contrôle du vieillissement et planification de dépose des éléments et équipements à vie limite ou à temps contrôlé

Dans le cas où les activités de planification sont réalisées par le sous-traitant, il doit être spécifié que ce sous-traitant doit recevoir les mises à jour des heures et des cycles réalisés, les détails de nombres d'atterrissages et de jours d'utilisation si applicable, à une fréquence qui doit être précisée au contrat. Cette fréquence doit permettre au sous-traitant de réaliser ses fonctions de planification. Il doit donc y avoir une communication adaptée entre l'opérateur, l' (ou les) organisme(s) d'entretien agréé(s) RACI 4145 et/ou le sous-traitant de tâches de suivi de navigabilité. De plus, le contrat doit spécifier comment l'organisme enregistre les heures/cycles/etc. afin qu'il puisse faire accomplir dans les échéances la maintenance exigée.

2.12. Suivi moteur

Si l'organisme sous-traite le suivi de l'état moteur, le sous-traitant doit recevoir toutes les données nécessaires afin de remplir cette tâche, y compris tout relevé de paramètre jugé nécessaire devant être communiqué par l'organisme pour ce contrôle. Le contrat doit aussi spécifier le type de retour d'information (fréquence de transmission minimale, rapports techniques, limitation moteur, conseils techniques appropriés, etc.) que le sous-traitant doit fournir à l'organisme.

2.13. Contrôle des travaux différés

Si l'OGMN sous-traite le contrôle au jour le jour des travaux différés du CRM, cette activité doit être spécifiée au contrat et faire l'objet de procédures appropriées. La LME/CDL de l'OGMN est le référentiel afin de déterminer quels défauts peuvent être traités ultérieurement et dans quels délais les actions correctives relatives à ces défauts doivent être réalisées. Les procédures doivent aussi définir les responsabilités et actions à entreprendre pour des défauts rendant l'aéronef non-navigable(AOG), des défauts répétitifs, et des dommages en dehors des limites permises par le détenteur du certificat de type et du certificat de type supplémentaire.



Pour tous les autres défauts identifiés au cours de l'entretien, l'information doit être portée à l'attention de l'organisme qui doit déterminer si ces défauts peuvent être corrigés ultérieurement et mis en travaux différés, en obtenant au besoin les dérogations nécessaires de l'autorité technique. Il doit donc y avoir une communication adaptée entre l'organisme, le sous-traitant des tâches de suivi de navigabilité, et l' (ou les) organisme(s) d'entretien agréé(s) RACI 4145.

Le sous-traitant doit faire une évaluation de tolérances techniques potentielles et prendre en compte toute situation potentiellement à risque du fait de combinaison de défauts. Le sous-traitant doit collaborer avec l'organisme pour obtenir son accord suite à cette évaluation.

La mise en tolérance technique de défauts prévus à la LME/CDL peut être réalisée par un organisme d'entretien agréé RACI 4145, en accord avec les procédures adéquates de l'utilisation du CRM, sujet à l'acceptation par le commandant de bord de l'aéronef.


2.14. Comptes-rendus d'événement

Tout incident ou événement qui correspond aux critères définis par le RACI 4003 et le RACI 4145 doit être rapporté en accord avec les exigences respectives. L'organisme doit s'assurer qu'un lien adéquat existe avec son sous-traitant de tâche de suivi de navigabilité et l' (ou les) organisme(s) d'entretien agréé(s) RACI-4145.

2.15. Enregistrements relatifs au suivi de navigabilité

Ceux-ci peuvent être mis à jour et détenus par le sous-traitant de tâche de suivi de navigabilité pour le compte de l'organisme qui reste le propriétaire de ces documents. Toutefois, l'organisme doit être en possession des états à jour de suivi des consignes de navigabilité, et des éléments ou équipements à vie limite, en accord avec les procédures établies. L'organisme doit avoir accès sans restriction et à tout moment aux enregistrements originaux lorsque nécessaire. Un accès en ligne à un système informatique approprié est acceptable.

f

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

Les exigences du RACI 4003 relatives aux enregistrements à conserver doivent être respectées. Sur demande, les enregistrements doivent être accessibles aux personnels de l'ANAC.

2.16. Procédures de vol de contrôle

Les vols de contrôle sont réalisés sous le contrôle de l'organisme. Le MGN doit contenir la procédure permettant à l'OGMN de donner suite aux demandes, soumises à acceptation, de vol de contrôle initiées par le sous-traitant de tâche de suivi de navigabilité ou des organismes d'entretien agréés RACI 4145.


2.17. La communication entre l'organisme et le sous-traitant

- 1) Afin d'honorer ses responsabilités en termes de navigabilité, l'organisme doit recevoir tout rapport et toute donnée d'entretien appropriée. Le contrat doit spécifier quelle information doit être fournie et dans quels délais.

- 2) Les réunions constituent un moyen important pour l'organisme d'honorer une partie de ses responsabilités et garantir la navigabilité des aéronefs exploités. Elles doivent être organisées afin d'établir une communication fiable entre l'organisme, le sous-traitant de tâche de suivi de navigabilité et, si différent de ce dernier, l'organisme d'entretien agréé RACI 4145. Les termes du contrat doivent inclure, lorsqu'approprié, la mise en place d'un nombre de réunions à tenir entre les parties concernées. Les détails concernant les différents types de réunion et les points abordés doivent être documentés. Ces réunions doivent inclure et ne sont pas limitées à tout ou combinaison de:
 - a) **Réunion de revue de contrat**
Avant que le contrat prenne effet, il est très important que le personnel technique des deux parties soit impliqué dans la définition du contrat et se rencontre afin de s'assurer que tous les points mènent à une compréhension commune des responsabilités et devoirs des deux parties.

 - b) **Réunion de revue de la planification des dossiers de travaux**



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide de Rédaction du Manuel de Spécification de l'Organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité</p> <p>« RACI 4123 »</p>	<p>Edition 1 Date : 25/09/2013 Amendement 0 Date : 25/09/2013</p>
--	--	---

Des réunions de planification des dossiers de travaux doivent être organisées afin que les tâches à réaliser soient validées par les deux parties.

c) Réunion technique

Des réunions périodiques doivent être organisées afin de valider des actions à mener sur des sujets techniques relatifs par exemple à des consignes de navigabilité, à des SB (service bulletin, ...), à des modifications futures, à des défauts majeurs découverts en atelier, à la fiabilité, etc.

d) Réunion qualité

Des réunions qualité doivent être organisées afin d'examiner les sujets soulevés par la surveillance qualité de l'organisme ainsi que par les activités de contrôle de l'ANAC, et de convenir sur de nécessaires actions correctives.

e) Réunion de fiabilité

Lorsqu'un programme de fiabilité existe, le contrat doit spécifier les implications respectives de l'organisme et des organismes d'entretien agréés RACI 4145 dans ce programme, en incluant la participation aux réunions de fiabilité. Le nécessaire doit être mis en place afin de permettre la participation de l'ANAC aux réunions périodiques de fiabilité.

— FIN —

