

INSTRUCTION N° 000295 /CCAA/DG/DSA/SDNV du 06 JUIL 2009  
relative aux aspects du transfert d'aéronef relatifs à la maintenance.

### 1. Introduction

Ce document contient les renseignements nécessaires pour faciliter la location et/ou le transfert d'aéronefs de façon satisfaisante et efficace.

Les difficultés liées au transfert et à la location des aéronefs sont habituellement causées par :

- une différence des normes de navigabilité nationales ;
- une différence des normes d'exploitation nationales ;
- une différence des normes de construction ;
- La non-conformité dans l'application de ce qui précède.

### 2. Généralités

Le présent document est conçu pour définir clairement les exigences minimales que devront observer les propriétaires des aéronefs, les entreprises de transport aérien et la Cameroon Civil Aviation Authority (CCAA), lors d'une location ou d'un transfert d'aéronef à l'extérieur de leurs frontières.

Il décrit les méthodes et procédures recommandées qui devront être utilisées pendant la préparation ou l'organisation d'une location d'aéronef ou d'un transfert d'aéronef à l'extérieur des frontières. Ces exigences sont considérées comme étant les minimums acceptables, des exigences complémentaires pouvant être exigées par le bailleur.

La documentation appropriée sera fournie à la CCAA afin d'établir sous quelle réglementation nationales ont été effectués l'entretien et l'exploitation l'aéronef. Cette documentation inclura les détails relatifs à toute variation ou exemption apportée à ladite réglementation.

Le programme de maintenance doit être établi selon les normes suivantes :

a) **Approbation**

Le programme de maintenance accepté ou approuvé doit être identifié comme tel.

b) **Source**

Ce programme de maintenance doit être identifiable et basé sur le programme de maintenance du constructeur.

c) **Documentation**

Une copie imprimée du calendrier de maintenance doit être fournie aux services compétents ; elle doit identifier les tâches et les fonctions, de façon à remonter jusqu'aux fiches de travail correspondantes.

### 3. Dossiers et documentation

#### a) Généralités

Les dossiers et la documentation des aéronefs doivent faire l'objet des considérations suivantes :

- (i) avant d'établir la location ou un autre type de transfert, les représentants des deux parties doivent s'accorder sur la portée et le contenu des dossiers techniques et du carnet de route. La réglementation régissant la tenue des dossiers, en vertu de laquelle les dossiers de l'aéronef doivent être tenus doit être déterminée avant le commencement de la location ou du transfert.
- (ii) Tous les dossiers d'aéronefs doivent être tenus en français ou en anglais. A toute fin pratique, une autre langue peut être utilisée, cependant, une traduction en langue française ou anglaise doit être fournie au moment du transfert.
- (iii) Pour les transporteurs aériens, les exigences concernant la réglementation relative à l'arrivée des pièces et des éléments, doivent être identifiées dans le manuel de maintenance de l'exploitant, afin de corroborer les procédures de vérification relatives aux achats et à la réception. Cela comprend (sans être limitatif) la documentation relative à l'exécution des consignes de navigabilité, le temps de limite de potentiel, la description des travaux effectués et la certification des pièces neuves et réparées.

Lorsqu'un exploitant a acquis un aéronef usagé pour l'incorporer à sa flotte, il doit examiner les dossiers de l'aéronef pour s'assurer qu'ils contiennent les renseignements relatifs à la maintenance de l'aéronef afin de pouvoir l'incorporer dans son programme de maintenance :

- documentation relative à la dernière inspection périodique ;
- l'état actuel des consignes de navigabilité ;
- les pièces et éléments à potentiel limité ;
- les documents supplémentaires d'inspection des structures ;
- l'état de l'inspection des tolérances aux dommages ;
- la certification des exigences relatives à la maintenance ;
- les réparations importantes ; et
- les modifications importantes.

Si l'aéronef transféré vient d'un autre Etat, il est nécessaire d'évaluer le système de maintenance et de tenue des dossiers de l'exploitant étranger afin de vérifier la validité des dossiers.

- (iv) les dossiers doivent refléter avec exactitude le numéro de pièce du constructeur. Si d'autres numéros de pièces sont enregistrés, une justification technique doit être disponible à l'appui de la substitution.
- (v) Tous les éléments et ensembles de pièces contrôlés par numéro de série doivent avoir leur numéro de série enregistrés dans les dossiers de maintenance. Si d'autres numéros de série sont enregistrés, une justification technique doit être disponible à l'appui de la substitution.
- (vi) Tous les registres doivent être correctement datés et indiquer l'installation ou l'entretien accompli.

4

b) Exigences relatives à la tenue des dossiers concernant les consignes de navigabilité

L'état actuel des consignes de navigabilité qui s'appliquent à une cellule particulière, moteur, hélice, rotor ou accessoire doit être gardé à jour.

Cet état doit spécifiquement :

- identifier la cellule, le moteur, (l'hélice, le rotor ou l'accessoire) ;
- identifier également les consignes de navigabilité applicables (et le numéro de l'amendement si requis) ;
- décrire la méthode de conformité (si la consigne donne plus qu'une seule méthode) ;
- et identifier les paramètres pour mesurer la durée (heures, cycles, temps calendaire).

c) Exigences concernant la tenue du dossier des pièces à potentiel limité

Chaque exploitant doit garder à jour la condition actuelle des pièces à potentiel limité :

- si ces pièces sont neuves, et que l'exploitant les a obtenues d'un exploitant précédent, la condition actuelle sera basée sur une condition actuelle de l'exploitant précédent et sur l'historique de service de la pièce du précédent exploitant.
- si la pièce a été obtenue auprès d'un exploitant précédent, la condition actuelle sera basée sur une condition actuelle de l'exploitant précédent et sur l'historique de service de la pièce du précédent exploitant.

La condition actuelle des pièces à potentiel limité est exigée lors de chaque transfert pendant toute la vie opérationnelle des pièces. Quand une de ces pièces est transférée, l'exploitant précédent doit produire un historique de service pour les pièces à potentiel limité, quelle que soit la réglementation qui régit l'exploitant.

Lorsque les pièces à potentiel limité sont transférées entre les exploitants, une déclaration écrite par l'exploitant précédent, attestant la condition actuelle des pièces à potentiel limité, constitue une méthode acceptable pour indiquer l'état des services précédents des pièces.

Les exploitants peuvent recevoir des pièces à potentiel limité en provenance d'un atelier de réparation qui utilise un système pour déterminer la condition actuelle de ces pièces à potentiel limité.

d) Transfert de dossiers

- Lorsqu'un aéronef, cellule, moteur, hélice, rotor ou accessoire est transféré à un nouvel exploitant, les dossiers appartenant à ces articles doivent accompagner le transfert. Ces dossiers doivent inclure l'état présent de la maintenance, les consignes de navigabilité, les pièces à potentiel limité, et ils doivent identifier clairement la personne responsable des données enregistrées dans le rapport et la date correspondant aux enregistrements.
- Lorsqu'un aéronef, cellule, moteur, hélice, rotor, ou accessoire est loué, les dossiers appartenant à ces articles doivent être transférés suivant la même procédure que pour une vente. Certains dossiers peuvent être conservés par le propriétaire, après entente entre le locataire et le bailleur ; toutefois le locataire a la responsabilité d'examiner les dossiers conservés par le propriétaire et de s'assurer que les renseignements utilisés pour justifier la navigabilité des articles sont complets et exacts.

2

e) Dossiers égarés

Dans le cas où les dossiers de maintenance auraient été égarés ou détruits, d'autres preuves montrant que les travaux en question ont été effectivement exécutés doivent être fournis.

f) Bulletins Service

Tous les bulletins service doivent être répertoriés avec les dates correspondantes d'accomplissement des travaux. Quand un bulletin comporte des travaux périodiques, les heures et /ou les dates, selon le cas, des derniers et des prochains travaux et interventions doivent être indiqués.

g) Modifications/ changements

Une liste de modifications / changements (effectués depuis la livraison originale de l'aéronef et qui font toujours partie de l'aéronef) indiquant leur classification doit être fournie et appuyée par la documentation appropriée.

h) Réparations

Toutes les réparations majeures effectuées depuis la première livraison et qui sont toujours présentes sur ledit aéronef doivent être répertoriées et la preuve doit être fournie qu'à la date à laquelle elles ont été effectuées, elles étaient conformes aux exigences de l'autorité compétente de la navigabilité de l'Etat d'immatriculation. Si d'autres travaux sont nécessaires, par exemple comme une visite technique, ils doivent également être indiqués.

#### 4. Présentation des documents

a) Présentation

Les sommaires des états et d'autres renseignements pertinents doivent être rassemblés sous forme d'un livre en vue de faciliter leur consultation.

b) Format recommandé

*Section 1 : Sommaire de condition et certification des données.*

Cette section commence par une déclaration écrite de l'exploitant qui transfère l'aéronef, certifiant que les renseignements présentés, notamment les suivants, sont vrais et exacts :

- (i) Critères de validité du certificat de navigabilité ;
- (ii) Délégation générale relative à l'état actuel des consignes de navigabilité qui ne font l'objet de répétition ;
- (iii) Délégation générale relative à l'état actuel des consignes de navigabilité répétitives ;
- (iv) Déclaration sur l'étendue du contrôle direct que l'exploitant exerce sur l'exploitation et la maintenance de l'aéronef et liste de réparations importantes effectuées pendant cette période ;
- (v) Déclaration écrite relative à la dernière grande visite de l'aéronef ;
- (vi) Déclaration écrite relative à l'état actuel des moteurs installés sur l'aéronef et de tout moteur de rechange ;
- (vii) Déclaration écrite relative à l'état actuel des éléments ;

NOTA : la Section 1 doit être signée par le propriétaire, par le responsable qualité ou par le responsable de la maintenance de la compagnie.

*Section 2 : Contrat de location de l'aéronef*

La copie du contrat de location ou de vente doit être incluse dans cette section. Les renseignements d'ordre financier peuvent être omis de cette partie.

*Section 3 : Autorisation d'exploitation*

Une copie de l'autorisation d'exploitation (et du certificat de transporteur aérien si exigé) émise par l'organisme de réglementation du dernier exploitant doit être incluse dans cette section. Cette copie sert à déterminer la réglementation sous laquelle l'aéronef a été exploité et entretenu.

*Section 4 : Certificat de navigabilité pour exportation*

Une copie du certificat de navigabilité doit être incluse dans cette section.

*Section 5 : Registre de l'état actuel de l'inspection*

Dans cette section, il doit être donné un sommaire de l'état actuel d'inspection de l'aéronef au moment du transfert. Ce sommaire doit comprendre :

- le temps total de l'aéronef ;
- le nombre total de cycle et d'atterrissage ;
- le temps de vol et le nombre d'atterrissage effectués, la dernière grande visite ou inspection majeure prévue ;
- une liste des intervalles entre les inspections majeures prévues et le temps restant avant la prochaine inspection ;
- une liste des groupes motopropulseurs installés, leur position et leur numéro de série. La liste doit indiquer, pour chaque motopropulseur, le temps écoulé depuis l'état neuf, les cycles effectués depuis l'état neuf, le nombre d'heures et / ou de cycles restant avant la prochaine dépose de pièces à potentiel limité.

*Section 6 : Sommaire de l'état actuel des pièces à potentiel limité*

Cette section doit contenir une liste de pièces / éléments à potentiel limité de la cellule et des groupes motopropulseurs installés sur l'aéronef au moment du transfert. La liste doit indiquer le nom de l'élément / pièce, son emplacement ou sa position, son numéro de référence, son numéro de série, son temps de dépose obligatoire, le total de ses heures en service ou des cycles accumulés, ainsi que le nombre d'heures ou de cycles restant avant le temps de dépose obligatoire.

*Section 7 : Etat actuel des consignes de navigabilité*

Cette section doit contenir une liste de toutes les consignes de navigabilité qui s'appliquent à l'aéronef, à ses groupes motopropulseurs, à ses éléments et accessoires. Les consignes de navigabilité périodiques doivent être enregistrées séparément. La liste doit contenir :

- 1- le numéro de référence de la consigne et la date de révision ;
- 2- une description concise de l'action requise ;
- 3- la méthode d'exécution ;
- 4- le temps en service et la date d'exécution de la consigne ;
- 5- pour les consignes qui exigent une action périodique, la date de chaque exécution doit être indiquée ainsi que la prochaine date d'exécution (heures, cycles, etc.).

4

*Section 8 : Intégration du programme de maintenance de l'aéronef*

Si le programme de maintenance de l'aéronef doit être changé, le plan d'intégration total doit être présenté ici. Le plan d'intégration doit montrer chacune des périodes de maintenance propre à l'ancien et au nouveau programme, ainsi que la méthode de transfert ou la liaison entre les deux programmes.

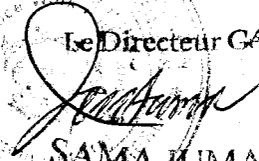
**5. Normes minimales de navigabilité**

Tout contrat de location doit comporter au minimum les renseignements suivants :

- a) l'identification correcte du locataire et du bailleur ;
- b) l'identification de l'aéronef, par la marque et le modèle, le numéro d'identification et le numéro de série ;
- c) l'identification exacte des dates effectives de location ;
- d) l'identification exacte de la personne ayant le contrôle d'exploitation ;
- e) l'identification de l'Etat d'immatriculation et du code de navigabilité sous lequel la maintenance de l'aéronef sera effectuée ;
- f) l'indication claire des responsabilités relatives à l'exécution de la maintenance, selon le code de navigabilité désigné ;
- g) l'indication claire des responsabilités relatives à la tenue des dossiers de maintenance de l'aéronef, selon le code de navigabilité désigné ;
- h) l'indication claire du programme de maintenance devant être utilisé.-

Yaoundé, le 06 JUIL 2009

Le Directeur Général,



SAMA JUMA Ignatius

