

# Guide de rédaction du contrat de maintenance d'aéronefs

Edition : 01  
Révision : 00  
Date : 03/12/2020



## SOMMAIRE

<b>1. REFERENCES .....</b>	<b>4</b>
<b>2. DEFINITIONS .....</b>	<b>4</b>
<b>3. ACRONYMES .....</b>	<b>4</b>
<b>4. OBJET .....</b>	<b>5</b>
<b>5. DOMAINE D'APPLICATION.....</b>	<b>5</b>
<b>6. GENERALITES .....</b>	<b>5</b>
<b>7. EXAMEN DU CONTRAT DE MAINTENANCE PAR L'ANAC-BF .....</b>	<b>6</b>
7.1. FORMAT ET PRESENTATION DU CONTRAT DE MAINTENANCE .....	7
7.2. CONTENU DU CONTRAT DE MAINTENANCE .....	7
7.2.1. CONTENU DETAILLE DU CONTRAT DE MAINTENANCE.....	7
7.2.1.1. DOMAINE D'ACTIVITE.....	8
7.2.1.2. SITES IDENTIFIES POUR L'EXÉCUTION DE LA MAINTENANCE / REFERENCE AUX CERTIFICATS D'AGREMENT.....	8
7.2.1.3. MAINTENANCE DES AERONEFS ET DES MOTEURS.....	8
7.2.1.4. SITES IDENTIFIES POUR L'EXECUTION DE LA MAINTENANCE / CERTIFICATS DETENUS.....	8
7.3. SOUS-TRAITANCE .....	8
7.4. PROGRAMME DE MAINTENANCE.....	9
7.5. SURVEILLANCE DE LA QUALITE.....	9
7.6. IMPLICATION DES ANAC-BF.....	9
7.7. DONNEES DE NAVIGABILITE .....	9
7.8. CONDITIONS PREALABLES .....	9
7.9. CONSIGNES DE NAVIGABILITE ET BULLETIN DE SERVICE / MODIFICATIONS.....	9
7.10. CONTROLE DES HEURES ET DES CYCLES.....	10
7.11. PIECES A VIE LIMITEE .....	10
7.12. FOURNITURE DE PIECES DE RECHANGES .....	10
7.13. PIECES MISES EN POOL EN MAINTENANCE EN LIGNE .....	10
7.14. MAINTENANCE PROGRAMMEE .....	10
7.15. PASSAGE AU BANC D'ESSAI.....	10
7.16. MAINTENANCE NON PLANIFIEE / CORRECTION DES DEFAUTS .....	10
7.17. TRAVAUX DIFFERES .....	11
7.18. ECART PAR RAPPORT AU PROGRAMME DE MAINTENANCE .....	11
7.19. VOL DE CONTROLE.....	11
7.20. DOCUMENTATION DE REMISE EN SERVICE .....	11



## GUIDE DE REDACTION DU CONTRAT DE MAINTENANCE D'AERONEFS

**POR 08**

Ed . 01

Date : 03/12/2020

Page 3 sur 13

7.21. ARCHIVAGE DES DOSSIERS DE MAINTENANCE .....	11
7.22. ECHANGE D'INFORMATIONS .....	11
<b>8. REUNIONS.....</b>	<b>11</b>
8.1. REVUE DU CONTRAT .....	12
8.2. REUNIONS DE REVUE DU DOSSIER DE VISITE .....	12
8.3. REUNIONS TECHNIQUES .....	12
8.4. REUNIONS QUALITE / SYSTEME DE GESTION SECURITE (SGS) .....	12
8.5. RAPPORT DE FIABILITE.....	12
<b>APPENDICE 1.....</b>	<b>13</b>



## 1. REFERENCES

**OACI – Annexe 6**, 1re Partie, 11.2 a), 3e Partie, Section II, 9.2 a)

**OACI - Doc 9760**, Partie III, 7.7, Partie IV, 2.3.2.5 et 2.4.7.7

**OACI – Annexe 19**, App. 1, 6

**RAF 08**

**Check-list** - Evaluation de contrat de maintenance des aéronefs

## 2. DEFINITIONS

**Check-list** : document construit dans le but de ne pas oublier les étapes nécessaires d'une procédure pour qu'elle se déroule avec le maximum de sécurité. Cette opération peut se dérouler à voix haute et/ou en cochant une liste écrite de procédure.

**Exploitant** : personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou plusieurs aéronefs.

**Fiche de maintenance** : document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, soit conformément aux données approuvées et aux procédures énoncées dans le manuel des procédures de l'organisme de maintenance.

## 3. ACRONYMES

**ANAC-BF** : Agence nationale de l'Aviation Civile

**AD/CN** : Airworthiness Directives / Consignes de navigabilité

**AMO** : Approved Maintenance Organization

**CRM** : Compte Rendu Matériel

**LME** : Liste Minimale d'Equipements

**MCM** : Manuel de Contrôle de Maintenance

**MOE** : Manuel des Spécifications de l'Organisme d'Entretien

**OACI** : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

**RAF** : Règlement Aéronautique du Faso



#### **4. OBJET**

Ce guide a pour objet de fournir les directives en vue de l'élaboration d'un contrat de maintenance entre l'exploitant aérien de transport public ou l'exploitant de l'aviation générale avec un organisme de maintenance agréé suivant les exigences du RC-145

#### **5. DOMAINE D'APPLICATION**

Ce guide s'applique aux exploitants de service aérien de transport public et aux exploitants de service aérien privé utilisant les aéronefs de plus de 5 700 Kg.

Il s'applique à toute organisation ou personne avec laquelle un exploitant aérien ou un AMO a conclu un contrat portant sur la maintenance, la maintenance préventive ou les modifications impliquant un aéronef et les produits aéronautiques associés.

L'ANAC-BF exige que l'organisation ou la personne s'assure qu'elle dispose des capacités et des installations nécessaires pour effectuer le travail prévu.

Quel que soit le contrat de maintenance en place, l'exploitant aérien reste le principal responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef, y compris les cellules, les moteurs, les hélices, les appareils et leurs pièces.

Etant donné que seules les parties techniques des contrats de maintenance doivent être acceptées par l'ANAC-BF, les paragraphes qui suivent ne traitent que des questions techniques et excluent les questions telles que les coûts, les retards, la garantie financière, etc...

#### **6. GENERALITES**

Un contrat de maintenance efficace doit inclure des clauses portant sur les points suivants :

- a) la responsabilité de l'exploitant aérien en ce qui concerne la navigabilité de l'aéronef et la performance de tous les éléments du programme de maintenance pour le maintien de la navigabilité ;
- b) une déclaration indiquant que le prestataire de maintenance doit autoriser l'exploitant / contractant à auditer les installations, l'équipement, le personnel et les enregistrements relatifs aux services fournis à l'exploitant aérien à toute heure raisonnable ;
- c) l'ANAC-BF aura un accès illimité aux installations de l'AMO sous contrat pour inspection ;
- d) une déclaration indiquant que l'AMO doit se conformer aux exigences du programme d'entretien des aéronefs de l'exploitant aérien ;
- e) une déclaration du fournisseur de services de maintenance de respecter toutes les lois et tous les règlements applicables ;
- f) une déclaration confirmant l'adéquation des effectifs et la disponibilité d'installations et d'équipements permettant de gérer une flotte variée;
- g) l'adéquation de la conservation des archives et les échanges d'informations avec l'opérateur / contractant ;
- h) l'opérateur / contractant fournira toutes les informations (y compris les manuels) couvrant l'administration nécessaire pour assurer le respect des programme d'entretien. L'opérateur est responsable de vérifier toute information fournie par le prestataire de maintenance avant application ;
- i) l'organisme sous contrat doit maintenir et mettre à disposition, à la demande, une liste à jour des personnes formées, qualifiées et autorisées à effectuer l'entretien



requis. Les personnes doivent être identifiées par leur nom, titre professionnel et l'inspection qu'elles sont autorisées à effectuer.

L'exploitant est responsable de la tenue des archives, toutefois, si l'exploitant délègue cette responsabilité au prestataire de maintenance, le contrat devra expliquer clairement cet arrangement.

**Nota** : les clauses du contrat de maintenance ne doivent pas être en contradiction avec les politiques, procédures de l'exploitant et les règlements de l'aviation civile.

Un contrat de maintenance doit contenir au moins les informations suivantes :

- a) les noms des opérateurs sous contrat ;
- b) l'identification et la date du contrat ;
- c) les aéronefs, moteurs, équipements concernés par le contrat ;
- d) les sites où la maintenance sera effectuée ;
- e) les documents de référence approuvés pour le contrôle de la maintenance ;
- f) une page pour la signature par les parties concernées ;
- g) une clause faisant référence à la résiliation ou à la modification du contrat.

## **7. EXAMEN DU CONTRAT DE MAINTENANCE PAR L'ANAC-BF**

Les paragraphes suivants ne sont pas destinés à fournir un contrat de maintenance standard, mais à donner une liste des principaux points à prendre en compte dans un contrat de maintenance conclu entre un exploitant et un AMO/OMA.

Lorsque la maintenance est confiée à plusieurs organismes de maintenance agréés (par exemple maintenance en base de l'aéronef jusqu'à la Check « D », maintenance du moteur jusqu'à la Check « C » et maintenance en ligne de « A1 », « A2 », ... ), il convient de veiller à la cohérence des différents contrats de maintenance.

Dans un contrat de maintenance, il doit exister une responsabilité organisationnelle, des procédures et des routines établies au sein de l'organisation de l'exploitant pour s'acquitter de ses fonctions de manière satisfaisante, de sorte que toute personne impliquée soit informée de sa responsabilité et des procédures applicables.

Ces procédures et routines peuvent être incluses / annexées au MCM de l'exploitant ou au manuel de procédures de l'organisme de maintenance (MOE) ou consister en des procédures distinctes.

En d'autres termes, les procédures et les routines doivent refléter les conditions du contrat.

L'exploitant est responsable de la maintenance effectuée par un OMA. En conséquence, lorsqu'il est précisé dans ce guide que l'AMO effectue ou remplit telle ou telle fonction, activité ou tâche, il doit être compris que l'exploitant n'est en aucun cas dispensé de sa responsabilité d'ensemble : la responsabilité de la maintenance, elle-même, ne peut pas être sous-traitée.

Cela signifie que l'exploitant doit être convaincu que toute la maintenance due est effectuée par l'AMO, en temps opportun et conformément au RC-145.

La maintenance due comprend les tâches de maintenance programmées, commandées par l'exploitant, ainsi que la maintenance non programmée, incluant les travaux survenant lors de toute activité de maintenance.

Pour l'acceptation du contrat de maintenance, l'exploitant doit :

- a) présenter un contrat qui définit de façon adéquate les devoirs des deux parties et spécifie de façon précise le contenu des informations qui doivent être échangées entre eux pour que :
  1. l'AMO ait une totale compréhension des tâches de maintenance pour les planifier (si applicable) et pour les effectuer ;



2. l'exploitant soit capable de contrôler que l'AMO effectue réellement la maintenance due en temps opportun ;
  3. les interfaces entre les deux parties soient clairement définies.
- b) démontrer à l'Autorité qui exerce correctement sa responsabilité en matière de gestion de la navigabilité.

### **7.1. FORMAT ET PRESENTATION DU CONTRAT DE MAINTENANCE**

Il est recommandé à l'exploitant/propriétaire de présenter le contrat de maintenance selon les prescriptions énoncées ci-dessous :

- a) utiliser du papier dont le format des pages est du type commercial normalisé A4 (21 x 29,7 cm) ;
- b) éviter l'impression recto-verso ;
- c) séparer et identifier les différentes parties du contrat pour faciliter la consultation des documents.
- d) utiliser du papier de couleur blanche.

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

Note : Dans le cas où le contrat et ses évolutions sont disponibles sous forme électronique une copie papier est fournie à l'ANAC-BF pour faciliter son étude.

### **7.2. CONTENU DU CONTRAT DE MAINTENANCE**

En tête, le contrat comporte une page de garde qui contient :

- a) le titre « CONTRAT DE MAINTENANCE ENTRE L'EXPLOITANT/PROPRIETAIRE [AAA] ET L'AMO [BBB] ;
- b) le nom officiel de l'exploitant/propriétaire ;
- c) l'adresse physique, les numéros de téléphone et le courriel du siège social de la compagnie ;
- d) le numéro d'agrément/autorisation de l'exploitant/propriétaire ;
- e) le nom officiel de l'AMO ;
- f) l'adresse physique, les numéros de téléphone et le courriel du siège social de la compagnie ;
- g) le numéro d'agrément/validation de l'AMO.

Les pages de présentation et de contrôle du contrat comprenant :

- a) la page d'acceptation de l'Autorité ;
- b) le sommaire et/ou table des matières.

Le contrat peut faire l'objet d'un ou plusieurs avenants à condition que ceux-ci soient signés par les deux parties et annexés au document de base.

Lorsqu'il y a des ratures, le contrat doit démontrer clairement que celles-ci ont été consenties par les deux parties en y apposant leurs paraphes respectifs.

#### **7.2.1. CONTENU DETAILLE DU CONTRAT DE MAINTENANCE**

Les paragraphes ci-dessous s'appliquent à un contrat de maintenance qui inclut la maintenance en base et/ou la maintenance en ligne programmée d'aéronefs et/ou à la maintenance de moteurs.

Dans ce dernier cas, il s'agit de la maintenance par des ateliers dûment agréés des moteurs déposés d'aéronef. Pour rappel, la maintenance d'un aéronef inclut la maintenance de la



cellule, de tous les systèmes y compris la maintenance des moteurs et APU installés sur cet aéronef.

#### **7.2.1.1. DOMAINE D'ACTIVITE**

Dans le cas de la maintenance en base et/ou en ligne d'aéronefs, les types d'aéronefs et de moteurs associés qui font l'objet d'un contrat de maintenance doivent être spécifiés en mentionnant de préférence les immatriculations des aéronefs.

Le type de maintenance devant être effectué par l'AMO doit être précisé sans ambiguïté.

#### **7.2.1.2. SITES IDENTIFIES POUR L'EXÉCUTION DE LA MAINTENANCE / REFERENCE AUX CERTIFICATS D'AGREMENT**

Les sites où la maintenance en base, la maintenance en ligne seront effectués doivent être spécifiés. La référence du certificat d'agrément de la maintenance aux endroits où la maintenance doit être effectuée doit être spécifiée dans le contrat.

Le contrat doit traiter de la possibilité d'effectuer la maintenance en tout lieu en fonction du besoin d'une telle maintenance, découlant soit de l'inaptitude en vol de l'aéronef, soit du besoin d'effectuer une maintenance en ligne occasionnelle.

#### **7.2.1.3. MAINTENANCE DES AERONEFS ET DES MOTEURS**

Ce paragraphe s'applique à un contrat de maintenance incluant la maintenance de base et éventuellement la maintenance en ligne.

La maintenance des aéronefs comprend également la maintenance des moteurs et de l'APU lorsqu'ils sont installés sur l'aéronef.

Le type d'aéronef et les moteurs faisant l'objet du contrat de maintenance doivent être spécifiés.

Il devra inclure de préférence les numéros de série, la marques d'immatriculation et de nationalité de l'aéronef. Le type de maintenance à effectuer par l'organisme de maintenance agréé doit être spécifié sans ambiguïté.

#### **7.2.1.4. SITES IDENTIFIES POUR L'EXECUTION DE LA MAINTENANCE / CERTIFICATS DETENUS**

Les lieux où la maintenance en base et en ligne sera effectuée doivent être spécifiés. Le certificat détenu par l'organisme de maintenance sur les sites où la maintenance sera effectuée doit être mentionné dans le contrat. Le cas échéant, le contrat peut prévoir la possibilité d'effectuer des travaux de maintenance en tout lieu, à condition que ces travaux soient dus à une panne de l'aéronef ou à la nécessité de prendre en charge des travaux occasionnels de maintenance en ligne.

### **7.3. SOUS-TRAITANCE**

Le contrat de maintenance doit spécifier dans quelles conditions l'organisme de maintenance agréé peut sous-traiter des tâches à un tiers (que ce tiers soit ou non un organisme de maintenance agréé).

En outre, l'exploitant peut exiger à l'AMO de demander son approbation avant de sous-traiter à un tiers. L'opérateur doit pouvoir accéder à toutes les informations (en particulier les informations relatives au contrôle de la qualité) concernant les sous-traitants de l'AMO impliqués dans le contrat. Il convient toutefois de noter que, sous la responsabilité de l'opérateur, l'ANAC-BF est en droit d'être pleinement informée de toute sous-traitance.





#### **7.4. PROGRAMME DE MAINTENANCE**

Le programme de maintenance doit être spécifié et l'exploitant doit le faire approuver par l'ANAC-BF.

#### **7.5. SURVEILLANCE DE LA QUALITE**

Les conditions du contrat devront inclure une disposition permettant à l'opérateur d'effectuer une surveillance de la qualité (y compris les audits) auprès de l'AMO et spécifier de quelle manière les résultats de cette surveillance sont pris en compte par l'AMO.

#### **7.6. IMPLICATION DES ANAC-BF**

Lorsque les Autorités compétentes de l'exploitant et de l'AMO ne sont pas identiques, l'exploitant et l'AMO doivent s'assurer avec leur Autorité compétente que les responsabilités respectives sont correctement définies et que, le cas échéant, des délégations ont été établies.

#### **7.7. DONNEES DE NAVIGABILITE**

Les données de navigabilité utilisées aux fins du présent contrat, ainsi que l'Autorité responsable de l'acceptation / approbation doivent être spécifiées. Cela peut inclure, mais ne se limite pas aux items suivants :

- a) programme de maintenance ;
- b) AD/CN ;
- c) réparations majeures / données de modification ;
- d) manuel de maintenance de l'aéronef (AMM) ;
- e) IPC (Illustrated Parts Catalog);
- f) Aircraft Wiring Manual ;
- g) Trouble Shooting Manual ;
- h) Manuel de révision du moteur ;
- i) Liste Minimale d'Equipements ;
- j) Manuel d'exploitation ;
- k) Manuel de vol.

#### **7.8. CONDITIONS PREALABLES**

Le contrat doit spécifier dans quelle condition les exploitants doivent envoyer un aéronef à l'AMO.

Pour les visites significatives, comme par exemple les Checks "C" et au-dessus, il est utile d'organiser une réunion de planification du contenu des travaux de manière à ce que les tâches à exécuter puissent faire l'objet d'un accord commun.

#### **7.9. CONSIGNES DE NAVIGABILITE ET BULLETIN DE SERVICE / MODIFICATIONS**

Le contrat devra spécifier les informations que l'opérateur est chargé de fournir à l'AMO, telles que la date d'échéance de l'AD/CN, le moyen de conformité choisi, la décision d'incorporer des bulletins de service (SB) ou les modifications, etc.

En outre, le type d'informations dont l'opérateur aura besoin pour mener à bien le contrôle des AD/CN et le statut de modification doit être spécifié.



### **7.10. CONTROLE DES HEURES ET DES CYCLES**

La gestion du nombre d'heures et de cycles incombe à l'exploitant, mais il peut arriver que l'organisme de maintenance agréé reçoive régulièrement les heures et les cycles de vol en cours afin de pouvoir mettre à jour les enregistrements de ses propres fonctions de planification.

### **7.11. PIECES A VIE LIMITEE**

Le contrôle des pièces à vie limitée incombe à l'opérateur. L'organisme de maintenance agréé devra fournir à l'exploitant toutes les informations nécessaires sur le retrait / l'installation d'une pièce à vie limitée afin que celui-ci puisse mettre à jour ses enregistrements.

### **7.12. FOURNITURE DE PIECES DE RECHANGES**

Le contrat doit spécifier qu'un type particulier de matériel ou de pièce provient du magasin de l'exploitant ou de l'organisme de maintenance agréé, quel type d'élément d'aéronef est mis en commun, etc.

Il convient de prêter attention au fait qu'il est de la compétence et de la responsabilité de l'AMO de s'assurer que l'élément d'aéronef en question respecte les données / normes approuvées et qu'il est dans un état satisfaisant pour l'installation.

En d'autres termes, l'AMO/OMA n'est pas tenu d'accepter tout ce qu'il reçoit de l'exploitant.

### **7.13. PIECES MISES EN POOL EN MAINTENANCE EN LIGNE**

Le contrat devra préciser comment la mise en pool des pièces dans les escales doit être traitée.

### **7.14. MAINTENANCE PROGRAMMEE**

Pour la planification des visites d'entretien programmé, il convient de spécifier la documentation de support à fournir à l'AMO. Cela peut inclure, mais ne se limite pas aux items suivants :

- a) la gamme de travaux applicables, y compris les cartes de travail ;
- b) la liste des équipements à déposer ;
- c) les modifications à incorporer; etc.

Lorsque l'AMO décide, pour une raison quelconque, de différer une tâche de maintenance, celle-ci doit être formellement approuvée par l'exploitant et cet aspect devra être abordé, le cas échéant, dans le contrat de maintenance.

### **7.15. PASSAGE AU BANC D'ESSAI**

Le contrat devrait spécifier le critère d'acceptabilité et indiquer si un représentant de l'opérateur doit être témoin d'un moteur en cours de passage au banc d'essai.

### **7.16. MAINTENANCE NON PLANIFIEE / CORRECTION DES DEFAUTS**

Le contrat devra spécifier à quel niveau l'AMO peut remédier à un défaut sans consulter l'exploitant. Au minimum, l'approbation et l'intégration des réparations majeures doivent être abordées.

Le report de toute rectification de défaut doit être soumis à l'opérateur et, le cas échéant, à l'ANAC-BF.



### **7.17. TRAVAUX DIFFERES**

L'utilisation de la LME de l'opérateur et la relation avec l'opérateur en cas de défaut qui ne peut pas être corrigé à la fin de la visite doivent être abordées.

### **7.18. ECART PAR RAPPORT AU PROGRAMME DE MAINTENANCE**

Les dérogations doivent être demandées par l'opérateur à son Autorité compétente ou accordées par celui-ci conformément à une procédure acceptable pour son Autorité compétente.

Le contrat doit spécifier le support que l'AMO peut fournir à l'opérateur pour justifier la demande de dérogation ainsi que l'étude de sécurité à soumettre à l'ANAC-BF.

### **7.19. VOL DE CONTROLE**

Si un vol de contrôle est requis, il doit être effectué conformément aux instructions du Manuel de contrôle de maintenance et du Manuel d'exploitation de l'exploitant.

### **7.20. DOCUMENTATION DE REMISE EN SERVICE**

L'approbation pour remise en service doit être effectuée par l'AMO conformément aux procédures de son MOE.

Le contrat doit toutefois préciser les formulaires de support à utiliser (CRM de l'exploitant, dossier de visite de maintenance de l'AMO, fiche de maintenance, etc.), ainsi que la documentation que l'organisme de maintenance agréé doit fournir à l'exploitant lors de la livraison de l'aéronef.

Cela peut inclure, mais ne se limite pas aux items suivants :

- a) certificat de remise en service ;
- b) rapport de vol de contrôle ;
- c) liste des modifications incorporées ;
- d) liste des réparations ;
- e) liste des AD/CN incorporées ;
- f) rapport de visite d'entretien, etc.

### **7.21. ARCHIVAGE DES DOSSIERS DE MAINTENANCE**

L'exploitant peut faire appel à un AMO/OMA pour conserver une partie des dossiers de maintenance. Il convient de veiller à ce que toutes les exigences soient remplies par l'exploitant ou par l'organisme de maintenance agréé.

En pareil cas, l'organisme de maintenance agréé doit permettre à l'exploitant et à son Autorité compétente d'accéder librement aux archives concernées.

### **7.22. ECHANGE D'INFORMATIONS**

Chaque fois qu'un échange d'informations entre l'opérateur et l'AMO est nécessaire, le contrat doit spécifier quelles informations doivent être fournies et quand (c'est-à-dire à quelle occasion ou à quelle fréquence), comment, par qui et à qui elles doivent être transmises.

## **8. REUNIONS**

Pour que l'Autorité compétente puisse s'assurer qu'un bon système de communication existe entre l'exploitant et l'AMO, les termes du contrat de maintenance doivent prévoir les dispositions pour la tenue d'un certain nombre de réunions entre les deux parties.



### **8.1. REVUE DU CONTRAT**

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

### **8.2. REUNIONS DE REVUE DU DOSSIER DE VISITE**

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

### **8.3. REUNIONS TECHNIQUES**

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

### **8.4. REUNIONS QUALITE / SYSTEME DE GESTION SECURITE (SGS)**

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

### **8.5. RAPPORT DE FIABILITE**

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



# GUIDE DE REDACTION DU CONTRAT DE MAINTENANCE D'AERONEFS

POR 08

Ed . 01  
Date : 03/12/2020  
Page 13 sur 13

## APPENDICE 1

Extrait d'un exemple de contrat de maintenance

AIRCRAFT				ENGINE 1		ENGINE 2		Engine 3		OTHER APU
Reg No:	Manufacturer:	Model:	Serial No:	Manufacturer:	Serial No:	Manufacturer:	Serial No:	Manufacturer:	Serial No:	Serial No: