

---

**MAINTENANCE IMPLEMENTATION**  
**PROCEDURES**

Under the  
Agreement for the Promotion of Aviation Safety  
Between the  
Government of the United States of America  
And the  
Government of the French Republic  
Signed May 14, 1996

---

# TABLE OF CONTENTS

|  |           |
|--|-----------|
| <b>CHAPTER 1 — GENERAL</b> .....   | <b>1</b>  |
| 1.0 PURPOSE .....  | 1         |
| 1.1 AUTHORIZATION.....   | 1         |
| 1.2 ENTRY INTO FORCE AND TERMINATION .....   | 1         |
| 1.3 AMENDMENTS.....  | 1         |
| 1.4 JAA MEMBERSHIP .....   | 2         |
| 1.6 ACCOUNTABILITY .....   | 2         |
| 1.7 RESOLUTION OF DISAGREEMENTS .....  | 3         |
| 1.8 DEFINITIONS .....  | 3         |
| <b>CHAPTER II — RECIPROCAL ACCEPTANCE OF FINDINGS OF COMPLIANCE</b> .....          | <b>6</b>  |
| 2.0 GENERAL .....  | 6         |
| 2.1 ELIGIBILITY REQUIREMENTS .....   | 6         |
| <b>CHAPTER III — SPECIAL CONDITIONS</b> .....                                      | <b>7</b>  |
| 3.0 DGAC SPECIAL CONDITIONS APPLICABLE TO U.S.-BASED REPAIR STATIONS .....         | 7         |
| 3.1 FAA SPECIAL CONDITIONS APPLICABLE TO FRANCE-BASED MAINTENANCE ORGANIZATIONS .. | 8         |
| <b>CHAPTER IV — MUTUAL COOPERATION AND TECHNICAL ASSISTANCE</b> .....              | <b>11</b> |
| 4.0 PERIODIC MEETINGS.....   | 11        |
| 4.1 INFORMATION .....  | 11        |
| 4.2 TECHNICAL EVALUATION ASSISTANCE.....   | 11        |
| 4.3 EXCHANGE OF INFORMATION .....  | 12        |
| 4.4 ESTABLISHING AND AMENDING REGULATIONS, POLICIES, AND GUIDELINES .....          | 12        |
| 4.5 URGENT OR UNUSUAL SITUATIONS .....   | 12        |
| 4.6 NOTIFICATION OF NONCOMPLIANCE AND SAFETY ISSUES .....                          | 12        |
| 4.7 PROTECTION OF PROPRIETARY DATA AND FREEDOM OF INFORMATION ACT (FOIA) REQUESTS  | 13        |
| 4.8 ACCIDENT/INCIDENT INVESTIGATION REQUESTS .....                                 | 13        |
| <b>CHAPTER V — TRANSFER AND CONTINUING VALIDITY PROVISIONS</b> .....               | <b>14</b> |
| 5.0 TRANSFER PROVISIONS.....   | 14        |
| 5.1 CONTINUING VALIDITY.....   | 14        |
| <b>CHAPTER VI — AUTHORITY</b> .....  | <b>15</b> |

## **CHAPTER 1 — GENERAL**

### **1.0 Purpose**

(a) This document sets forth the Federal Aviation Administration (FAA) and the Directorate General for Civil Aviation (DGAC) procedures for implementing the maintenance and alteration or modification provisions of the Agreement for the Promotion of Aviation Safety between the Government of the United States and the Government of the Republic of France signed May 14, 1996. The Agreement provides, in pertinent part, that the FAA and the DGAC will pursue mutual cooperation and technical assistance in evaluation and acceptance of each other's systems, including recommendations for FAA certification and renewal of certification, DGAC acceptance, and continued monitoring of maintenance and alteration or modification facilities.

(b) The objective of these Implementation Procedures, in accordance with the Agreement, is to outline the terms and conditions under which the FAA and the DGAC can accept each other's inspections and evaluations of maintenance facilities for findings of compliance, thereby reducing redundant regulatory oversight, without adversely affecting aviation safety.

### **1.1 Authorization**

The authorization for these Implementation Procedures is Article III of the Agreement for the Promotion of Aviation Safety, and in that respect, the FAA and the DGAC have assessed each other's standards and systems relating to the approval of repair stations/maintenance organizations that perform maintenance and alterations or modifications on civil aeronautical products, and as a result, have established an understanding of such standards and systems.

### **1.2 Entry into Force and Termination**

These Implementation Procedures shall enter into force sixty (60) days after the date of the last signature and shall remain in force until terminated. They may be terminated upon sixty (60) days' written notice by either the FAA or the DGAC. Termination of these Implementation Procedures will not affect the validity of activity conducted under their provisions prior to termination.

### **1.3 Amendments**

(a) These Implementation Procedures may be amended by mutual consent of the FAA and the DGAC. They also may be supplemented by appendices. The details of any such amendment or appendix shall be recorded and signed by the representatives identified in paragraph 1.6(b), or their designees.

(b) Suggestions for improvement are welcome and can be addressed to either of the offices described in paragraph 1.6.

(c) The FAA and the DGAC recognize that significant revision by either authority to its organization, regulations, procedures, or standards may affect the basis on which these Implementation Procedures are executed. Accordingly, each authority agrees to promptly advise the other of plans for such changes, and to give an opportunity for comment. Upon notice of such changes by one authority, the other authority may request consultation to review the need for amendment to these Implementation Procedures.

#### **1.4 JAA Membership**

(a) The FAA recognizes that the DGAC is a member of the Joint Aviation Authorities (JAA) and that membership includes DGAC obligations to other JAA members with respect to development of regulations, procedures, and standards, and that the DGAC has adopted JAA regulations, procedures, and standards, including standards for approval of maintenance organizations.

(b) The DGAC will carry out the obligations contained in these Implementation Procedures in accordance with JAA procedures. For example, the obligations of the DGAC to receive or provide information will be accomplished under JAA procedures.

#### **1.5 National Requirements**

(a) The JAA provides the DGAC with a uniform set of requirements known as Joint Aviation Requirements (JAR), and ancillary documents and procedures. When adopted by the DGAC, the JAR serve as the legal standards for safety regulation by the DGAC.

(b) The legal standards for safety regulation by the FAA are contained in The Federal Aviation Regulations, Title 14, Code of Federal Regulations (14 CFR), and are explained in ancillary documents and procedures.

#### **1.6 Accountability**

(a) The designated offices for the technical implementation of these Implementation Procedures are:

- (1) For the FAA: Flight Standards Service  
FAA (AFS-300)  
800 Independence Avenue, S.W.  
Washington, DC 20591  
U.S.A.  
phone: +1-202-267-3546  
fax: +1-202-267-5115

(2) For the DGAC: Le Service de la Formation et du Contrôle Technique :  
Département Exploitation / Bureau Entretien (SFACT.E/EN)  
50 rue Henri Farman  
75720 Paris Cedex 15  
phone: 33-1-58-09-43-10  
fax: 33-1-58-09-45-52

(b) The designated offices for the administrative coordination of these Implementation Procedures are:

(1) For the FAA: Office of International Aviation  
FAA (AIA-300)  
800 Independence Avenue, S.W.  
Washington, DC 20591  
U.S.A.  
phone: +1-202-267-3213  
fax: +1-202-267-5032

(3) For the DGAC: Le Service de la Formation et du Contrôle Technique :  
Département Exploitation / Bureau Entretien (SFACT.E/EN)  
50 rue Henri Farman  
75720 Paris Cedex 15  
phone: 33-1-58-09-43-10  
fax: 33-1-58-09-45-52

## 1.7 Resolution of Disagreements

In accordance with Article IV of the Agreement for the Promotion of Aviation Safety, any disagreement regarding the interpretation or application of these Implementation Procedures shall be resolved by consultation between the FAA and DGAC, and, if appropriate, resolution of such disagreements will be recorded as an amendment or appendix to these Implementation Procedures, in accordance with paragraph 1.3.

## 1.8 Definitions

For the purposes of these Implementation Procedures (and notwithstanding definitions contained in 14 CFR or the JAR), the following definitions apply:

(a) "Alteration or modification" means making a change to the construction, configuration, performance, environmental characteristics, or operating limitations of the affected civil aeronautical product.

(b) "Civil aeronautical product" means any civil aircraft, aircraft engine, or propeller or subassembly, appliance, material, part, or component to be installed thereon.

(c) "Compliance with 14 CFR part 145" means compliance with the latest issue of JAR 145 and the FAA Special Conditions as set forth in these Implementation Procedures and all Interpretive Explanatory Materials (IEMs), Acceptable Means of Compliance (AMCs), and JAA Maintenance Temporary Guidance Leaflets (TGLs).

(d) "Compliance with JAR 145" means compliance with the latest issue of 14 CFR part 145 and the JAA Special Conditions as set forth in these Implementation Procedures recognizing that advisory circulars provide additional guidance in this area.

(e) "Data approved by the FAA" means data that is approved by the Administrator or the Administrator's designated representative.

(f) "Data approved by the DGAC" means data that is approved by the DGAC or by an organization approved by the DGAC for that purpose.

(g) "14 CFR" means the Federal Aviation Regulations, contained in Title 14, Code of Federal Regulations, parts 1 through 199.

(h) "JAA procedures" means DGAC application of JAA procedures in its national systems, rules, policies, practices, and procedures.

(i) "JAR" means Joint Aviation Requirements as adopted by the Government of France. They are interpreted and implemented by JAA policy guidance in the form of IEMs, AMCs, JAA Maintenance TGLs, and JAA Administrative Guidance Material, Part Two — Maintenance.

(j) "Maintenance" means the performance of inspection, overhaul, repair, preservation, and the replacement of parts, materials, appliances, or components of a civil aeronautical product to ensure the continued airworthiness of that product, excluding alterations or modifications.

(k) "DGAC acceptance" means the JAA procedures by which the DGAC accepts an FAA repair station seeking JAA listing to perform work on civil aeronautical products under the regulatory control of the DGAC. Such JAA procedures involve issuing a JAA certificate and entering information concerning FAA-certificated repair stations accepted by the DGAC into a list of repair stations published by the JAA. Continued listing is predicated on the continued monitoring and approval of such facilities by the FAA.

(l) "Required inspection items" means the items of maintenance and alterations that must be inspected by a person other than the one that performed the work, and includes at least those that could result in a failure, malfunction, or defect endangering the safe operation of the aircraft, if not performed properly or if improper parts or materials are used.

(m) "Special Conditions" are contained in Chapter III, paragraph 3.0 (DGAC Special Conditions) and paragraph 3.1 (FAA Special Conditions) of these Implementation Procedures. FAA Special Conditions are those requirements in 14 CFR part 145 that the FAA has determined are not contained in JAR 145. DGAC Special Conditions are those requirements in JAR 145 that the DGAC has determined are not contained in 14 CFR part 145.

## **CHAPTER II    RECIPROCAL ACCEPTANCE OF FINDINGS OF COMPLIANCE**

### **General**

(a) The FAA and DGAC agree, subject to the terms of these Implementation Procedures, to accept each other's inspections and monitoring for findings of compliance with their respective requirements as the basis for the issuance of certificates to or acceptances of eligible repair stations/maintenance organizations.

(b) Maintenance and alterations or modifications performed on a civil aeronautical product under the regulatory control of the DGAC may be accomplished and that product returned to service by an FAA-certificated repair station that has been accepted by the DGAC in accordance with JAA procedures.

(c) Maintenance and alterations or modifications performed on a civil aeronautical product under the regulatory control of the FAA may be accomplished and that product returned to service by a DGAC-approved maintenance organization that has been certificated by the FAA.

### **Eligibility Requirements**

(a) The FAA agrees that a maintenance organization that has been approved for maintenance and alteration or modification work by the DGAC in accordance with the JAR, and has complied with the Special Conditions set forth in Chapter III, paragraph 3.1, as well as having received an DGAC endorsement for approval on its application to the FAA, will be eligible for a certificate.

(b) The DGAC agrees that a repair station that has been approved for maintenance and alteration or modification work by the FAA, and has complied with the Special Conditions set forth in Chapter III, paragraph 3.0, as well as having received an FAA endorsement for acceptance of its application to the DGAC, will be eligible for a certificate and listing by the JAA.

(c) FAA certificated repair facilities and applicants for FAA certificates located in France and not requiring DGAC-approval are excluded from the provisions of the Implementation Procedures. Applications by DGAC maintenance organizations for FAA ratings or limitations that are not contained in their JAA certificates also are excluded from these Implementation Procedures. DGAC-certificated maintenance organizations in the United States not requiring an FAA certificate also are excluded from the provisions of these Implementation Procedures.



## **CHAPTER III SPECIAL CONDITIONS**

### **3.0 DGAC Special Conditions Applicable to U.S.-Based Repair Stations**

**3.0.1.** The DGAC agrees that an FAA-approved repair station that applies to work on a civil aeronautical product under the regulatory control of the DGAC is eligible for a JAA certificate and JAA listing if the FAA endorses via JAA procedures that the repair station complies with all of the following Special Conditions:

(a) The repair station must hold a valid FAA repair station certificate issued in accordance with the most current 14 CFR part 145 issued as a final rule.

(b) Repair stations with airframe or limited airframe ratings must have appropriate covered hangar(s) for the base maintenance of aircraft.

(c) The repair station must provide a supplement to its inspection procedures manual (IPM) accepted by the FAA on behalf of the DGAC, to include the following

(i) Detailed procedures for the operation of an independent quality monitoring system.

(ii) Procedures for the release or approval for return to service that meet the requirements of JAR § 145.50 for aircraft and the use of the FAA Form 8130-3 for aircraft components, and any other information required by the owner or operator as appropriate.

(iii) Procedures to ensure that repairs and modifications as defined by JAA requirements are accomplished in accordance with data approved by the DGAC.

(iv) Procedures for reporting of unairworthy conditions as required by JAR 145 on civil aeronautical products to the DGAC, aircraft design organization, and the customer or operator.

(v) Procedures to ensure completeness of and compliance with the customer or operator workorder or contract including notified DGAC airworthiness directives and other notified mandatory instructions.

(vi) A statement by the accountable manager, as defined by JAR 145, that commits the repair station to these Special Conditions.

(vii) For a repair station rated for an aircraft type, procedures to ensure that the aircraft's airworthiness certificate has not expired prior to releasing or returning the aircraft to service.

(viii) The repair station must specify the items to be contracted and have procedures in place to ensure that contractors meet the terms of these Implementation Procedures; i.e., using a JAA-accepted source or, if using a non-JAA-certificated source, the repair station returning the product to service is responsible for ensuring its airworthiness.

(d) The JAA certification will not exceed the scope of the ratings and limitations contained in the 14 CFR part 145 certificate.

### **3.0.2. To continue to be JAR 145 accepted:**

(a) The repair station shall allow the DGAC, or the JAA or the FAA on behalf of the DGAC, to inspect it for continued compliance with the requirements of 14 CFR part 145 and these Special Conditions, i.e., JAR 145.

(b) Investigation and enforcement action by the DGAC may be taken in accordance with DGAC regulations and JAA procedures.

(c) The repair station must cooperate with any investigation or enforcement action

(d) The repair station must continue to comply with 14 CFR part 145 and these Special Conditions.

## **3.1 FAA Special Conditions Applicable to France-Based Maintenance Organizations**

**3.1.1.** The FAA agrees that an DGAC-approved maintenance organization that applies to work on a civil aeronautical product under the regulatory control of the FAA is eligible for an FAA repair station certificate, if the DGAC endorses to the FAA that the maintenance organization complies with all of the following Special Conditions:

(a) The maintenance organization must hold a valid JAR 145 certificate issued by the DGAC in compliance with the most current JAR 145 and all AMCs, IEMs, and JAA Maintenance TGLs. The FAA will issue one FAA certificate for each maintenance facility location, appropriate to the functions and ratings at that location, even if multiple locations are covered by a single JAR 145 certificate.

(b) The maintenance organization must provide an English language version of the management system, and a summary of its quality system, for its JAR 145 maintenance organization exposition, as well as all applicable revisions to either prior to implementation.

(c) The maintenance organization must provide an English language supplement accepted by the DGAC on behalf of the FAA and maintained at the maintenance organization. All revisions must be accepted by the DGAC, and provided prior to implementation. This supplement to the maintenance organization exposition shall include the following:

(i) Procedures for approval for release or approval for return to service that satisfy the requirements of 14 CFR part 43 for aircraft and use of JAA Form 1 for components, including the information required by 14 CFR §§ 43.9 and 43.11, and all information required to be made or kept by the owner or operator, as appropriate.

(ii) Procedures to ensure that major repairs and major alterations/modifications as defined in the 14 CFR are accomplished in accordance with data approved by the FAA.

(iii) Procedures to ensure that release- or return-to-service certification describes in the English language the maintenance, alterations, or modifications accomplished.

(iv) Procedures for the reporting to the FAA of serious defects or unairworthy conditions on civil aeronautical products.

(v) Procedures to ensure that all current and applicable airworthiness directives published by the FAA are available to maintenance personnel.

(vi) Procedures to ensure compliance with air carriers' manuals, including the separation of maintenance from inspection on those items identified as required inspection items as defined by the air carrier/customer.

(vii) Procedures to ensure compliance with the manufacturer's maintenance manuals or instructions for continued airworthiness, and handling deviations.

(viii) Procedures to ensure a hidden damage inspection is accomplished when applicable.

(d) FAA certification under these Implementation Procedures will not exceed the scope of the ratings and limitations contained in the JAR 145 certificate.

(e) The maintenance organization employee responsible for supervision or final inspection of an aircraft of U.S. registry must be able to read, write, and understand English.

(f) The maintenance organization must state its FAA certificate number in any advertising in which it indicates it is FAA-approved.

(g) The maintenance organization must display its FAA certificate in a location where it is accessible to the public.

(h) The maintenance organization must have the materials and equipment necessary to perform the functions appropriate to the FAA certificate and ratings it seeks at the time it makes application.

(i) The maintenance organization must specify the items to be contracted and have procedures in place to ensure that contractors meet the terms of these Implementation Procedures; i.e., using an FAA-certificated source or, if using a non-FAA-certificated source, the maintenance organization returning the product to service is responsible for ensuring its airworthiness.

**3.1.2. To continue to hold a 14 CFR part 145 repair station certificate:**

(a) The maintenance organization shall allow the FAA, or the JAA or the DGAC on behalf of the FAA, to inspect it for continued compliance with JAR 145 and these Special Conditions, i.e., 14 CFR part 145.

(b) Investigations and enforcement by the FAA may be undertaken in accordance with FAA rules and directives.

(c) The maintenance organization must cooperate with any investigation or enforcement action.

(d) The maintenance organization must continue to comply with JAR 145 and these Special Conditions.

## **CHAPTER IV MUTUAL COOPERATION AND TECHNICAL ASSISTANCE**

### **4.0 Periodic Meetings**

The FAA and the DGAC shall endeavor to meet at least once a year to discuss these Implementation Procedures, on-going projects, changes in their own organizations, any revisions to their requirements, technical assistance requests, or any other matters relating to these Implementation Procedures. The frequency of these meetings will depend on the resources available to each authority, as well as the significance of any outstanding issues.

### **4.1 Information**

The FAA and the DGAC shall provide information and assistance regarding the maintenance and alterations or modifications to be performed under the terms of these Implementation Procedures, and shall develop appropriate publications and circulate these publications through established methods in their respective countries to:

- (a) Inform the public of the terms of these Implementation Procedures and any amendments or appendices.
- (b) Outline the regulatory requirements and special requirements necessary for persons to perform work under the terms of these Implementation Procedures.

### **4.2 Technical Evaluation Assistance**

The FAA and the DGAC agree to provide technical evaluation assistance to each other, upon request, to further the purposes and objectives of these Implementation Procedures. Such areas of assistance may include, but are not limited to:

- (a) Providing recommendations or endorsements for certification of repair stations to the FAA and maintenance organizations to the JAA.
- (b) Performing surveillance and providing reports regarding continued compliance with the requirements described in these Implementation Procedures by maintenance organizations in JAA member countries and repair stations in the United States.
- (c) Conducting and reporting on investigations at the request of the other authority.
- (d) Obtaining and providing data for reports where requested.

## **Exchange of Information**

The FAA and the DGAC shall provide each other with regulations, policies, guidance, practices, and interpretations relevant to these Implementation Procedures, and shall ensure that such documents are updated in a timely manner. In addition, any FAA or DGAC proposal to amend such documents shall be provided to the other authority for the opportunity to review prior to the amendment being effected, consistent with their national laws and administrative procedures.

## **Establishing and Amending Regulations, Policies, and Guidelines**

To the extent permitted by its national laws and administrative procedures, each authority agrees to provide technical assistance to the other in efforts to establish and amend regulations, policies, guidance, practices, and interpretations relevant to these Implementation Procedures.

### **4.5 Urgent or Unusual Situations**

When urgent or unusual situations develop that are within the scope of the Implementation Procedures, but not specifically addressed, the FAA and the DGAC will review and consult together and take appropriate action, including developing amendments or appendices to these Implementation Procedures, if appropriate, as set forth under paragraph 1.3.

### **4.6 Notification of Noncompliance and Safety Issues**

(a) The FAA and the DGAC agree to notify each other of all noncompliances with regulations and Special Conditions set forth in these Implementation Procedures. They also will notify each other promptly of any investigation into noncompliance that could result in delisting, certificate suspension, or penalty. The notification will be sent to the other authority's representative identified in paragraph 1.6(a). The FAA and the DGAC agree that noncompliances will be corrected in a timely manner.

(b) The FAA and the DGAC retain the right to take enforcement action, but, in some cases, an authority may choose to consider a remedial action taken by the other authority. The enforcement consultation process under these Implementation Procedures will be subject to a regular joint review by the FAA and the JAA.

## **Protection of Proprietary Data and Freedom of Information Act (FOIA) Requests**

(a) **Proprietary Data.** Both authorities recognize that certain data submitted by a repair station/maintenance organization may be the property of that facility or another person and release of that data by the FAA or the DGAC is restricted. The FAA and the DGAC agree that they will not copy, release, or show proprietary data obtained from either authority to anyone outside of the FAA or the DGAC without written consent of the owner of the proprietary data.

(b) **FOIA Requests.** The FAA often receives requests from the public under the FOIA to release information that the FAA may have in its possession. Any information that the FAA has in its possession must be disclosed under the FOIA unless it falls within certain exceptions, including trade secrets, or financial or commercial data that would be considered confidential or privileged. When the FAA receives such a request for the release of information related to a maintenance organization located in France and covered by these Implementation Procedures, the FAA will advise the DGAC of any information received from the DGAC and submitted to the FAA that might be released. The FAA also may request the DGAC's assistance, in cooperation with the maintenance organization, in determining if the information submitter would object to release and which portions of the information received from the submitter or generated by the DGAC might be withheld under the FOIA exceptions, if any.

### **Accident/Incident Investigation Requests**

When the FAA or the DGAC needs information regarding repair stations/maintenance organizations for the investigation of accidents or incidents involving civil aeronautical products, the request for information should be directed to the office identified in paragraph 1.6(a). In turn, upon receipt of the request for information, the other authority will provide the requested information in a timely manner.

## CHAPTER V TRANSFER AND CONTINUING VALIDITY PROVISIONS

### Transfer Provisions

The FAA and the DGAC via the JAA agree to transfer the conduct of inspection, monitoring, and surveillance of repair station/maintenance organization certificates currently under their regulatory control in accordance with these Implementation Procedures in the following manner.

(a) Current Certificates. Each authority will provide a transfer report that includes surveillance records, findings identified, and methods of correction for the past 2 years, and any other pertinent information concerning the current certificate to the other authority, or for the purposes of inspection, monitoring, and surveillance. The FAA and the DGAC will agree on a procedural plan and time schedule for correction of any open items. The FAA and the DGAC agree to conduct all inspections, monitoring, and surveillance of repair station/ maintenance organization certificates currently under the other's regulatory control within 2 years from the entry into force of these Implementation Procedures unless otherwise agreed on by the FAA and the DGAC, and reflected in an appropriate written amendment or appendix.

(b) Initial Certification. Each authority agrees to begin conducting inspection for initial certification of approved repair stations/maintenance organizations no later than 2 years from the entry into force of these Implementation Procedures unless otherwise agreed on by the FAA and the DGAC, and reflected in an appropriate written amendment or appendix.

### Continuing Validity

The FAA and the DGAC acknowledge that:

(a) Unrestricted Access. Each authority should be included in the other's inspections such as the Maintenance Standardization Team, Maintenance International Standardization Team, and National Aviation Safety Inspection Program, and that each authority may need to conduct independent inspections at maintenance facilities, and to review the other authority's surveillance records and other pertinent information regarding maintenance facilities consistent with the objective of these Implementation Procedures and the authority's applicable laws and regulations.

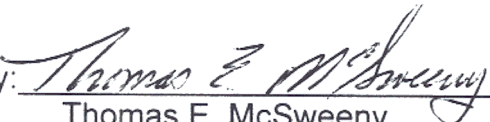
(b) Cooperation in Enforcement. The maximum permissible mutual cooperation and assistance in any investigation or enforcement proceedings of any alleged or suspected violations of any regulations or Special Conditions identified in these Implementation Procedures are essential. The FAA and the DGAC acknowledge that FAA and JAA certificates issued under these Implementation Procedures and any amendments and appendices remain subject to the regulatory requirements and enforcement procedures described in subparagraphs 3.0.2(b) and 3.1.2(b) of these Implementation Procedures.



**CHAPTER VI AUTHORITY**

The FAA and the DGAC agree to the provisions of these Implementation Procedures as indicated by the signature of their duly authorized representatives.

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION  
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION  
UNITED STATES OF AMERICA

By:   
Thomas E. McSweeney

Title: Associate Administrator for  
Regulation and Certification

Date: October 14, 1999

DIRECTORATE GENERAL FOR CIVIL AVIATION  
MINISTRY OF TRANSPORT  
FRENCH REPUBLIC

By:   
René Gaudin

Title: Chef du Service de la formation  
aéronautique et du contrôle  
technique

Date: October 14, 1999



U.S. Department  
of Transportation  
**Federal Aviation  
Administration**

# Memorandum

**INFORMATION:** Delegation of Signature  
Authority for U.S.-France Maintenance  
Implementation Procedures

Date: OCT 8 1999

Director of International Aviation, AIA-1

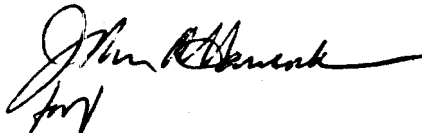
Reply to  
Attn. of:

To: Associate Administrator for Regulation and  
Certification, AVR-1

Pursuant to my responsibilities under FAA Order 1100.2, "Organization - FAA Headquarters," I am authorized to sign on behalf of the Federal Aviation Administration (FAA), agreements with foreign governments, including Maintenance Implementation Procedures under Agreements for the Promotion of Aviation Safety.

On October 14, 1999, while you are participating in a meeting with executives of the Joint Aviation Authorities in Hoofddorp, the Netherlands, I delegate to you the authority to sign on behalf of the FAA the agency-approved Maintenance Implementation Procedures under the Agreement for the Promotion of Aviation Safety Between the Government of the United States of America and the Government of the French Republic.

An original, signed copy of this delegation letter must be attached to each of the original, signed, English-version copies of the Implementation Procedures.

  
Joan W. Bauerlein

---

**MODALITES D'APPLICATION**  
**EN MATIERE DE MAINTENANCE**

Dans le cadre de l'Accord pour la Promotion  
de la Sécurité de l'Aviation  
Entre le Gouvernement de la République Française  
et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique  
Signé le 14 mai 1996

---

## TABLE DES MATIERES

|   |           |
|---|-----------|
| <b>CHAPITRE 1 – GENERALITES .....</b>   | <b>1</b>  |
| 1.0 But   | 1         |
| 1.1 Autorisation  | 1         |
| 1.2 Entrée en vigueur et dénonciation   | 1         |
| 1.3 Amendements .....   | 1         |
| 1.4 Appartenance aux JAA  | 2         |
| 1.5 Exigences Nationales ..   | 2         |
| 1.6 Responsabilité  | 2         |
| 1.7 Résolution de différends  | 3         |
| 1.8 Définitions .....   | 3         |
| <b>CHAPITRE II – ACCEPTATION RECIPROQUE DES CONSTATS DE CONFORMITE .....</b>                        | <b>6</b>  |
| 2.0 Généralités   | 6         |
| 2.1 Conditions requises .....   | 6         |
| <b>CHAPITRE III –CONDITIONS SPECIALES .....</b>   | <b>7</b>  |
| 3.0 Conditions spéciales DGAC applicables aux stations de réparation basées aux Etats-Unis. .       | 7         |
| 3.1 Conditions spéciales FAA applicables aux organismes de maintenance basés en France. ....        | 8         |
| <b>CHAPITRE IV – COOPERATION MUTUELLE ET ASSISTANCE TECHNIQUE.....</b>                              | <b>11</b> |
| 4.0 Réunions périodiques  | 11        |
| 4.1 Information .....   | 11        |
| 4.2 Assistance en matière d'évaluation technique  | 11        |
| 4.3 Echange d'information .....   |           |
| 4.4 Etablissement et amendement des règlements, procédures et guides.                               | 12        |
| 4.5 Situations urgentes ou inusuelles .....   | 12        |
| 4.6 Notification de non-conformité et de problèmes de sécurité .....                                | 12        |
| 4.7 Protection de la propriété de données et loi américaine sur la liberté d'information (FOIA) ... | 12        |
| 4.8 Demandes d'enquête accident / incident.....   | 13        |
| <b>CHAPITRE V – MODALITES DE TRANSFERT ET MAINTIEN DE VALIDITE .....</b>                            | <b>14</b> |
| 5.0 Modalités de transfert .....  | 14        |
| 5.1 Maintien de validité .....  | 14        |
| <b>CHAPITRE VI – AUTORITE.....</b>  | <b>15</b> |

## **CHAPITRE 1 – GENERALITES**

### **BUT**

(a) Ce document établit les procédures applicables par l'Administration Fédérale de l'Aviation (FAA) et la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), pour la mise en œuvre des provisions en matière de maintenance et changements ou modifications, de l'Accord pour la Promotion de la Sécurité de l'Aviation Civile entre le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le gouvernement de la France. L'accord stipule, dans la partie concernée, que la FAA et la DGAC poursuivront leur coopération mutuelle et assistance technique pour l'évaluation et l'acceptation réciproque de leur système, incluant les recommandations pour la délivrance et le renouvellement de certificat FAA, des acceptations par la DGAC, et la surveillance continue des installations de maintenance et changements ou modifications.

(b) L'objectif de ces Modalités d'Application, selon les conditions de l'Accord, est de définir les grandes lignes et conditions dans lesquelles la FAA et la DGAC peuvent accepter mutuellement leurs résultats d'inspections et d'audits des installations de maintenance, et ainsi limiter toute surveillance réglementaire redondante, sans pour autant affecter la sécurité de l'aviation.

### **Autorisation**

Ces Modalités d'Application sont autorisées par l'article III de l'Accord pour la Promotion de la Sécurité de l'Aviation, et dans ce cadre, la FAA et la DGAC ont réalisé une évaluation réciproque de leurs normes et organisation se rapportant à l'approbation des stations de réparation / organismes de maintenance, qui réalisent la maintenance et changements ou modifications de produits aéronautiques civils, et en conséquence ont acquis la compréhension de celles-ci.

### **1.2 Entrée en vigueur et dénonciation**

Ces Modalités d'Application entreront en vigueur soixante jours après la date de la dernière signature et resteront en vigueur jusqu'à leur dénonciation. Elles deviendront caduques 60 jours après notification écrite de la FAA ou de la DGAC. La dénonciation de ces Modalités d'Application n'affectera pas la validité des activités conduites selon leurs provisions avant dénonciation.

### **1.3 Amendements**

(a) Ces Modalités d'Application peuvent être amendées par consentement mutuel de la FAA et de la DGAC. Elles peuvent aussi être complétées par des appendices. Les détails de tout amendement ou appendice seront enregistrés et signés par les représentants identifiés au paragraphe 1.6 b), ou par leurs délégués.

(b) Les suggestions pour l'amélioration sont encouragées et peuvent être adressées à l'un ou l'autre des bureaux mentionnés au paragraphe 1.6.

**(c)** La FAA et la DGAC française reconnaissent qu'une modification significative de l'organisation, des règlements, procédures, ou normes de l'une ou l'autre des autorités, peut affecter la base sur laquelle ces modalités d'application s'appuient. En conséquence, elles conviennent de s'informer mutuellement et dans les meilleurs délais, des prévisions de tels changements, et de se donner la possibilité de les commenter. Dès notification de tels changements par une autorité à l'autre autorité, cette dernière peut demander une consultation pour vérifier si l'amendement de ces Modalités d'Application est nécessaire.

#### **1.4 Appartenance aux JAA**

**(a)** La FAA reconnaît que la DGAC française est membre des "Joint Aviation Authorities" (JAA) et que cette appartenance comprend des obligations pour la DGAC vis-à-vis des autres membres des JAA en ce qui concerne le développement de règlements, procédures et normes, et que la DGAC a adopté les règlements, procédures et normes JAA, incluant les normes pour l'approbation des organismes de maintenance.

**(b)** La DGAC française exécutera les obligations contenues dans ces Modalités d'Application selon les procédures JAA. Par exemple, l'obligation pour la DGAC de recevoir ou fournir des informations sera satisfaite selon les procédures JAA.

#### **1.5 Exigences nationales**

**(a)** Les JAA fournissent à la DGAC un ensemble d'exigences connu en tant que "Joint Aviation Requirements" (JAR), et divers documents et procédures. Lorsque adopté par la DGAC, le JAR constituera le standard légal pour l'établissement des règlements par la DGAC.

**(b)** Les standards légaux en matière de sécurité sont pour la FAA, sont contenus dans le titre 14, "Code of Federal Regulations" (Les "Federal Aviation Regulations » » (FAR)) et sont expliquées dans divers documents et procédures.

#### **1.6 Responsabilité**

**(a)** Les bureaux désignés pour la mise en œuvre technique de ces Modalités d'Application sont:

**(1)** Pour la FAA :

Flight Standards Service  
Federal Aviation Administration (AFS-300)  
800 Independence Avenue, S.W.  
Washington, DC 20591  
U.S.A.  
Téléphone: +1-202-267-3546  
Télécopie: +1-202-267-5115

(2) Pour la DGAC

Le Service de la Formation et du Contrôle Technique : Département Exploitation /  
Bureau Entretien (SFACT.E/EN)  
50 rue Henri Farman  
75720 Paris Cedex 15  
Téléphone: 33-1-58-09-43-10  
Télécopie: 33-1-58-09-45-52

- (a) Les bureaux désignés pour la coordination administrative de ces Modalités d'Application sont :

(2) Pour la FAA :

Office of International Aviation  
Federal Aviation Administration (AIA-300)  
800 Independence Avenue, S.W.  
Washington, DC 20591  
U.S.A.  
Téléphone: +1-202-267-3213  
Télécopie: +1-202-267-5032

(2) Pour la DGAC

Le Service de la Formation et du Contrôle Technique : Département Exploitation /  
Bureau Entretien (SFACT.E/EN)  
50 rue Henri Farman  
75720 Paris Cedex 15  
Téléphone: 33-1-58-09-43-10  
Télécopie: 33-1-58-09-45-52

### Résolution de différends

Comme établi dans l'article IV de l'Accord pour la Promotion de la Sécurité de l'Aviation, tout différend concernant l'interprétation ou la mise en oeuvre de ces Modalités d'Application sera résolu par consultation entre la FAA et la DGAC , et si nécessaire la résolution d'un tel différend sera enregistrée par amendement ou appendice à ces Modalités d'Application selon le paragraphe 1.3.

### Définitions

Dans le cadre de ces Modalités d'Application (et nonobstant les définitions contenues dans le titre 14, "Code of Federal Regulations" (les Federal Aviation Regulations (FAR) ou les JAR), les définitions suivantes s'appliquent :

- (a) "**changement ou modification**" signifie apporter une modification à la construction, à la configuration, aux performances, aux caractéristiques environnementales, aux limitations opérationnelles du produit aéronautique civil concerné.

**(b) "Produit aéronautique civil"** désigne tout aéronef , moteur d'aéronef ou toute hélice civil(e) ou tout sous-ensemble, appareillage, équipement, partie ou composant devant être installé dessus.

**(c) "Conformité avec la 14 CFR partie 145"** signifie conformité avec la dernière édition du JAR 145 et avec les conditions spéciales FAA telles que définies dans ces Modalités d'Application et toute instruction d'interprétation ("Interpretative Explanatory Materials" : IEMs) Moyens Acceptables de Conformité ("Acceptable Means of Compliance" : AMCs) et les guides temporaires de Maintenance JAA (Temporary Guidance Leaflets : TGLs).

**(d) "Conformité avec le JAR 145"** signifie conformité avec la dernière édition de 14 CFR partie 145 et avec les conditions spéciales JAA telles que définies dans ces Modalités d'Application, reconnaissant que les circulaires d'application (Advisory circulars : A.Cs) constituent les instructions additionnelles dans ce domaine.

**(e) "Données approuvées par la FAA"** signifie données approuvées par l'Administrateur ou une personne désignée représentant l'Administration.

**(f) "Données approuvées par la DGAC"** signifie données approuvées par la DGAC ou par un organisme agréé à cet effet par la DGAC.

**(g) "FAR"** désigne la Réglementation fédérale de l'aviation ("Federal Aviation Regulations) des Etats Unis d'Amérique, contenue dans le titre 14 du code des réglementations fédérales (Code of Federal Regulation) partie 1 à 199.

**(h) "Procédures JAA"** désigne les procédures JAA telles qu'introduites par la DGAC dans ses systèmes, règles, politiques, pratiques et procédures au niveau national.

**(i) "JAR"** signifie "Joint Aviation Requirements" tels qu'adoptés par le gouvernement de France. Ils sont interprétés et mis en œuvre selon les guides JAA sous la forme d'« IEMS » et « AMCs », « JAA maintenance TGLs et JAA Administrative Guidance Material », partie deux – Maintenance.

**(j) "Maintenance"** signifie la réalisation d'inspections, de révisions, de réparations, la préservation et le remplacement de pièces, équipements, appareillages ou composants d'un produit aéronautique civil de manière à garantir la navigabilité continue du produit, à l'exclusion des changements ou modifications.

**(k) "acceptation DGAC"** se rapporte aux procédures JAA selon lesquelles la DGAC accepte une station de réparation FAA souhaitant apparaître sur la liste JAA afin de réaliser des travaux sur les produits aéronautiques civils sous contrôle réglementaire de la DGAC. De telles procédures JAA comprennent la délivrance d'un certificat JAA et la tenue à jour d'informations concernant les stations de réparations acceptées par la DGAC figurant dans une liste publiée par les JAA. Le maintien sur la liste est conditionné par la surveillance continue et l'approbation de telles installations par la FAA.



**(l) "Opérations soumises à contrôle"** (Required Inspection Items : RII) se rapportent aux opérations de maintenance et de modification qui doivent être contrôlées par une autre personne que celle ayant réalisé le travail, elles comprennent au moins celles qui pourraient causer une défaillance, défaut de fonctionnement ou défaut qui mettrait en cause la sécurité de fonctionnement de l'aéronef, si non réalisée correctement ou si des pièces ou équipements incorrects étaient utilisés.

**(m) "Conditions spéciales"** sont contenues dans le chapitre III, paragraphe 3.0 (Conditions spéciales DGAC) et 3.1 (Conditions spéciales FAA) de ces Modalités d'Application. Les conditions spéciales FAA sont les exigences de 14 CFR partie 145 déterminées par la FAA comme non couvertes par le JAR 145. Les conditions spéciales DGAC, sont les exigences du JAR 145 déterminées par la DGAC comme non couvertes par 14 CFR partie 145.

## **CHAPITRE II – ACCEPTATION RECIPROQUE DES CONSTATS DE CONFORMITE**

### **2.0 Généralités**

**(a)** La FAA et la DGAC française conviennent, selon les termes de ces Modalités d'Application, de l'acceptation mutuelle, des résultats d'inspection et de surveillance pour constat de conformité avec leurs exigences respectives comme base pour la délivrance de certificats ou acceptations, des stations de réparation ou organismes de maintenance remplissant les conditions requises.

**(b)** La maintenance et changements ou modifications réalisés sur un produit aéronautique civil, sous contrôle réglementaire de la DGAC, peuvent être accomplis et ce produit approuvé pour remise en service par une station de réparation certifiée par la FAA qui a été acceptée par la DGAC selon les procédures JAA.

**(c)** La maintenance et les changements ou modifications réalisés sur un produit aéronautique civil, sous contrôle réglementaire de la FAA, peuvent être accomplis et ce produit approuvé pour remise en service par un organisme de maintenance approuvé DGAC qui a été certifié par la FAA.

### **2.1 Conditions requises**

**(a)** La FAA accepte qu'un organisme de maintenance qui a été approuvé pour des travaux de maintenance et de changement ou modification par la DGAC selon le JAR, qui est en conformité avec les conditions spéciales du chapitre III paragraphe 3.1, et qui a reçu une recommandation d'approbation par la DGAC sur la demande faite à la FAA, remplira les conditions pour recevoir un certificat.

**(b)** La DGAC accepte qu'une station de réparation qui a été approuvée pour des travaux de maintenance et changement ou modification par la FAA, qui est en conformité avec les conditions spéciales du chapitre III paragraphe 3.0, et qui a reçu une recommandation d'acceptation par la FAA sur la demande faite à la DGAC, remplira les conditions pour recevoir un certificat et apparaître sur la liste JAA.

**(c)** Les installations de réparation certifiées par la FAA et les postulants à un certificat FAA situés en France et ne nécessitant pas une approbation DGAC sont exclus des provisions de ces modalités d'application. Toute demande d'un organisme de maintenance à l'extension de l'approbation de son domaine d'activité et limitations par la FAA, en dehors de ce qui est accepté par son certificat JAA, n'est pas couvert par ces Modalités d'Application. Les organismes de maintenance approuvés par la DGAC et basés aux Etats Unis ne requerrant pas de certificat FAA, sont aussi exclus des provisions de ces Modalités d'Application.

## **CHAPITRE III – CONDITIONS SPECIALES**

### **3.0 Conditions spéciales DGAC applicables aux stations de réparations basées aux Etats-Unis.**

**3.0.1** La DGAC accepte qu'une station de réparation approuvée par la FAA, qui postule pour travailler sur un produit aéronautique civil sous contrôle réglementaire de la DGAC, pourra recevoir un certificat JAA et apparaître sur la liste JAA, si la FAA atteste, selon les procédures JAA, que la station de réparation est en conformité avec toutes les conditions spéciales suivantes :

- (a)** La station de réparation doit détenir un certificat de station de réparation valide, délivré selon le 14 CFR partie 145 le plus récent, publié comme une règle définitive.
- (b)** Les stations de réparations approuvées pour la maintenance de tout ou partie de cellules d'aéronefs doivent disposer de hangars couverts appropriés pour la maintenance en base de l'aéronef.
- (c)** Les stations de réparation doivent fournir un supplément à leur Manuel des Procédures d'Inspection accepté par la FAA par délégation de la DGAC qui comprendra :
  - (i)** Des procédures détaillées de fonctionnement d'un système d'assurance qualité indépendant.
  - (ii)** Des procédures d'approbation pour remise en service répondant aux exigences du JAR 145-50 pour l'aéronef et l'utilisation du formulaire FAA 8130-3 pour les composants d'aéronefs, et toute autre information appropriée requise par le propriétaire ou exploitant.
  - (iii)** Des procédures pour garantir que les réparations et modifications telles que définies par les exigences JAA sont accomplies selon des données approuvées par la DGAC.
  - (iv)** Des procédures pour la déclaration de défauts affectant la navigabilité, telles que requises par le JAR 145 pour les produits aéronautiques civils, à la DGAC, à l'organisme de conception de l'aéronef et au client ou exploitant.
  - (v)** Des procédures pour assurer la totale conformité avec le bon de commande ou contrat du client ou exploitant, incluant les consignes de navigabilité DGAC et toute autre instruction obligatoire notifiées.
  - (vi)** Une déclaration du Dirigeant Responsable telle que définie par le JAR 145, qui engage la station de réparation sur ces conditions spéciales.
  - (vii)** Pour une station de réparation ayant une activité cellule d'aéronef, des procédures pour s'assurer que la validité du certificat de navigabilité n'est pas échue avant libération ou remise en service de l'aéronef.

(viii) La station de réparation doit spécifier les opérations devant être sous-traitées et avoir des procédures pour assurer que ces sous-traitants remplissent les conditions de ces Modalités d'Application ; par exemple, l'utilisation de sources acceptées JAA, ou si une source non acceptée JAA est utilisée, la station de réparation qui approuvera la remise en service du produit sera responsable de sa navigabilité.

(d) L'acceptation JAA n'excèdera pas le domaine d'activité et les limitations approuvés contenu dans le certificat FAR 145.

### **3.0.2 Pour le maintien de la validité de l'acceptation JAR 145**

(a) La station de réparation devra permettre à la DGAC ou aux JAA ou à la FAA par délégation de la DGAC, de l'inspecter pour vérifier la continuité de la conformité avec les exigences de 14 CFR partie 145 et ces conditions spéciales, par exemple JAR 145.

(b) La DGAC peut conduire des enquêtes et prononcer des sanctions en accord avec les réglementations DGAC et les procédures JAA.

(c) La station de réparation doit coopérer lors de toute enquête ou procédure de sanction.

(d) La station de réparation doit rester en conformité avec 14 CFR partie 145 et avec ces conditions spéciales.

### **3.1 Conditions spéciales FAA applicables aux organismes de maintenance basés en France.**

**3.1.1** La FAA accepte qu'un organisme de maintenance approuvé par la DGAC, qui postule pour travailler sur des produits aéronautique civils sous contrôle réglementaire de la FAA, pourra recevoir un certificat de station de réparation, si la DGAC atteste que l'organisme de maintenance est en conformité avec toutes les conditions spéciales suivantes :

(a) L'organisme de maintenance doit détenir un certificat JAR 145 délivré par la DGAC en conformité avec la dernière version du JAR 145 et tous les moyens acceptables de conformité (AMCs), Instructions d'Interprétation (IEMs) et guides temporaires de maintenance (TGLs). La FAA délivrera un certificat FAA pour chaque site de maintenance, couvrant les fonctions et le domaine d'activité approuvé de ce site, même si plusieurs sites sont couverts par un seul certificat JAR 145.

(b) L'organisme de maintenance doit fournir une version en langue anglaise de la partie organisation et un résumé du système qualité de son Manuel des Spécifications d'Organisme d'Entretien (MOE), ainsi que toute révision de ces documents avant mise en œuvre.

(c) L'organisme de maintenance doit fournir un supplément en langue anglaise accepté par la DGAC par délégation de la FAA et maintenu par l'organisme de maintenance. Toutes les révisions doivent être acceptées par la DGAC et transmises avant mise en œuvre. Ce supplément au Manuel des Spécifications de l'Organisme d'Entretien inclura les éléments suivants :

- (i) Des procédures de libération ou d'approbation pour remise en service qui satisfont les exigences de la FAR partie 43 pour l'aéronef et l'utilisation de la JAA Form 1 pour les composants, incluant les informations requises par la FAR § 43.9 et 43.11, et toute information requise devant être fournie ou conservée par le propriétaire ou exploitant, comme nécessaire.**
  - (ii) Des procédures assurant que les réparations majeures et changements ou modifications majeurs tels que définis dans la FAR sont réalisés selon des données approuvées par la FAA.**
  - (iii) Des procédures pour garantir que la libération ou la certification pour remise en service décrivent en langue anglaise la maintenance, les changements ou modifications accomplis**
  - (iv) Des procédures pour la déclaration à la FAA de défauts sérieux ou perte de navigabilité de produits aéronautiques civils.**
  - (v) Des procédures pour garantir que toutes les consignes de navigabilité à jour publiées par la FAA sont disponibles pour le personnel de maintenance.**
  - (vi) Des procédures pour assurer la conformité avec les manuels des entreprises de transport aérien, comprenant la séparation de la maintenance, des opérations devant faire l'objet d'un contrôle obligatoire (RIIs) identifiées par l'entreprise de transport aérien ou le client.**
  - (vii) Des procédures pour assurer la conformité avec le manuel de maintenance du constructeur ou instructions de navigabilité continue, et le traitement des déviations.**
  - (viii) Des procédures pour assurer qu'une inspection pour dommage caché est accomplie si nécessaire.**
- (d) La certification FAA, selon ces Modalités d'Application, n'excèdera pas le domaine d'activité et les limitations contenus dans le certificat JAR 145.**
- (e) L'employé de l'organisme d'entretien responsable de la supervision ou du contrôle final d'un aéronef immatriculé sur le registre des Etats Unis doit être capable de lire, écrire, et comprendre la langue anglaise.**
- (f) L'organisme de maintenance doit mentionner son numéro de certificat FAA pour toute publicité dans laquelle il indique qu'il est approuvé FAA.**
- (g) L'organisme de maintenance doit afficher son certificat FAA à un endroit accessible au public.**
- (h) L'organisme de maintenance doit avoir les matériels et équipements nécessaires pour réaliser les fonctions se rapportant au domaine d'activité et à la certification FAA qu'il recherche au moment du dépôt de sa demande.**

**(i) L'organisme de maintenance doit spécifier les opérations sous-traitées et avoir des procédures pour assurer que ses sous-traitants répondent aux exigences de ces Modalités d'Application ; par exemple : par l'utilisation d'une source certifiée FAA ou, dans le cas contraire, l'organisme de maintenance approuvant la remise en service du produit sera responsable de sa navigabilité.**

### **3.1.2 Pour le maintien de la validité d'un certificat de station de réparation FAR partie 145**

**(a) L'organisme permettra à la FAA ou aux JAA ou à la DGAC par délégation de la FAA, de l'inspecter pour vérifier la continuité de la conformité avec le JAR 145 et ces conditions spéciales, par exemple, 14 CFR partie 145.**

**(b) La FAA peut conduire des enquêtes et prendre des sanctions en accord avec les règles et directives de la FAA.**

**(c) L'organisme de maintenance doit coopérer lors de toute enquête ou procédure de sanction.**

**(d) L'organisme de maintenance doit continuer à se conformer au JAR 145 et à ces conditions spéciales.**

## **CHAPITRE IV – COOPERATION MUTUELLE ET ASSISTANCE TECHNIQUE**

### **4.0 Réunions périodiques**

La FAA et la DGAC s'efforceront de se réunir au moins une fois par an pour discuter de ces Modalités d'Application, des projets en cours, des évolutions de leur organisation, de toute révision de leurs exigences, des demandes d'assistance technique ou de tout autre sujet se rapportant à ces Modalités d'Application. La fréquence de ces réunions dépendra des ressources disponibles pour chaque autorité, ainsi que de l'importance des problèmes en suspens.

### **4.1 Information**

La FAA et la DGAC fourniront toute information et assistance concernant la maintenance et changements ou modifications réalisés selon les termes de ces modalités d'application, et développeront et diffuseront les publications appropriées selon les méthodes en vigueur dans leurs pays respectifs pour :

- (a) Informer le public des termes de ces Modalités d'Application et de tout amendement ou appendice à celles-ci.**
- (b) Exposer les grandes lignes des exigences réglementaires et des exigences spéciales nécessaires afin que les personnels puissent intervenir selon les termes de ces Modalités d'Application.**

#### **Assistance en matière d'évaluation technique.**

La FAA et la DGAC acceptent de se fournir à la demande, une assistance mutuelle en matière d'évaluation technique, dans la poursuite des buts et objectifs de ces Modalités d'Application. De tels sujets d'assistance peuvent inclure, mais ne sont pas limités à :

- (a) Fournir des recommandations ou attestations pour la certification de station de réparation à la FAA et d'organisme de maintenance aux JAA.**
- (b) Réaliser la surveillance et fournir des rapports se rapportant à la conformité continue aux exigences décrites dans ces Modalités d'Application pour les organismes de maintenance dans les pays JAA et les stations de réparation aux Etats Unis.**
- (c) Conduire les enquêtes et rédiger les rapports correspondant à la demande de l'autre autorité.**
- (d) Obtenir et fournir les données pour les rapports lorsque demandés.**

#### **Echange d'information**

La FAA et la DGAC se fourniront mutuellement les réglementations, procédures, guides, pratiques et interprétations se rapportant à ces Modalités d'Application, et s'assureront que ces documents sont mis à jour en temps voulu. En plus, toute proposition d' amendement de ces documents émanant de la FAA ou de la DGAC sera transmise à l'autre autorité, pour consultation avant mise en application de cet amendement, ceci en accord avec leurs lois et procédures administratives nationales.

#### **4.4 Etablissement et amendement des règlements, procédures et guides.**

Sans outrepasser ses lois et procédures administratives nationales, chaque autorité accepte de fournir une assistance à l'autre autorité dans ses efforts pour établir et amender les règlements, procédures, guides, pratiques et interprétations se rapportant à ces Modalités d'Application.

#### **4.5 Situations urgentes ou inusuelles**

Lorsque des situations urgentes ou inusuelles se produisent dans le cadre de ces Modalités d'Application, sans être traitées spécifiquement par celles-ci, la FAA et la DGAC les passeront en revue, se consulteront et prendront les mesures appropriées, y compris le développement d'amendements ou appendices à ces modalités d'application si nécessaire, comme établi par le paragraphe 1.3.

#### **4.6 Notification de non conformités et de problèmes de sécurité.**

- (a)** La FAA et la DGAC acceptent de se notifier mutuellement toute non-conformité avec les réglementations et avec les conditions spéciales établies par ces Modalités d'Application. Elles se notifieront mutuellement dans les meilleurs délais la conduite de toute enquête relative à une non-conformité de laquelle pourrait découler le retrait de la liste d'acceptation, la suspension de certificat ou une sanction. La notification sera envoyée au représentant de l'autre autorité identifié au paragraphe 1.6 (a). La FAA et la DGAC s'accordent pour que les non-conformités soient corrigées en temps voulu.
- (b)** La FAA et la DGAC se réservent le droit de prendre des sanctions, mais, dans certains cas, une autorité peut choisir de s'appuyer sur les mesures de redressement prises par l'autre autorité. Le processus de consultation en cas de sanction selon ces Modalités d'Application, sera sujet à des revues périodiques conjointes par la FAA et les JAA.

#### **4.7 Protection de la propriété de données et demandes relatives à la loi américaine sur la liberté de l'information («Freedom of Information Act" : FOIA).**

- (a) Propriété des données :** Les deux autorités reconnaissent que certaines données soumises par une station de réparation / organisme de maintenance peuvent être la propriété de cette entreprise ou de toute autre personne, alors la diffusion de ces données par la FAA ou la DGAC sera limitée. La FAA et la DGAC s'accordent pour que ne soient pas copiées, diffusées ou présentées des données de ce type obtenues de l'autre autorité, à toute personne physique ou morale externe à la FAA ou à la DGAC, sans le consentement écrit du propriétaire de ces données.



**(b) Demandes FOIA :** La FAA reçoit souvent des demandes du public sous couvert du "FOIA" pour l'obtention d'information que la FAA peut avoir en sa possession. Toute information obtenue par la FAA doit être divulguée sous couvert du FOIA à moins qu'elle ne tombe dans le cadre de certaines exceptions, comprenant les secrets de fabrique ou financiers ou des données commerciales qui pourraient être considérées comme confidentielles ou obtenues dans le cadre professionnel. Lorsque la FAA reçoit une telle demande pour la divulgation d'information se rapportant à un organisme de maintenance situé en France et couvert par ces modalités d'application, la FAA avisera la DGAC pour toute information reçue de la DGAC et soumise à la FAA qui pourrait être divulguée. La FAA peut aussi demander l'assistance de la DGAC, en coopération avec l'organisme de maintenance, pour déterminer si le fournisseur de l'information s'oppose à sa divulgation et quelle partie de l'information reçue ou générée par la DGAC pourrait être retenue comme exception au FOIA, le cas échéant.

#### **4.8 Demandes d'enquête accident / incident**

Lorsque la FAA ou la DGAC ont besoin d'information se rapportant à une station de réparation / organisme de maintenance pour une enquête accident ou incident impliquant des produits aéronautiques civils, la demande d'information devrait être dirigée vers le service identifié au paragraphe 1.6(a). En retour, dès réception de la demande de renseignements, l'autre autorité fournira l'information demandée dans les meilleurs délais.

## CHAPITRE V – MODALITES DE TRANSFERT ET DE MAINTIEN DE VALIDITE.

### 5.0 Modalités de transfert

La FAA et la DGAC via les JAA acceptent de transférer la conduite d'inspection, et surveillance relative aux certificats de station de réparation / organisme de maintenance actuellement sous leur contrôle réglementaire selon ces Modalités d'Application de la manière suivante :

- (a) Certificats en cours : Chaque autorité fournira un rapport de transfert comprenant les enregistrements de surveillance, les écarts identifiés, et actions correctives pour les 2 années précédentes, ainsi que toute information pertinente concernant les certificats en cours de validité, à l'autre autorité, pour des raisons d'inspection ou de surveillance. La FAA et la DGAC s'accorderont sur les procédures et le planning concernant la clôture des demandes d'actions correctives ouvertes. La FAA et la DGAC acceptent de conduire toutes les inspections, audits et surveillance relatives aux certificats de station de réparation / organisme de maintenance actuellement sous le contrôle réglementaire de l'autre autorité dans les 2 ans à partir de l'entrée en vigueur de ces Modalités d'Application sauf si d'autres dispositions sont acceptées par la FAA et la DGAC, et sont mentionnées dans un amendement écrit ou un appendice.
- (b) Certification initiale : Chaque autorité accepte de commencer la conduite des inspections pour la certification initiale des stations de réparation / organismes d'entretien déjà agréés dans le système national pas plus tard que 2 ans après l'entrée en vigueur de ces Modalités d'Application, sauf si autrement accepté par la FAA et la DGAC et que cela est mentionné dans un amendement écrit approprié ou dans un appendice.

### 5.1 Maintien de validité.

La FAA et la DGAC reconnaissent que

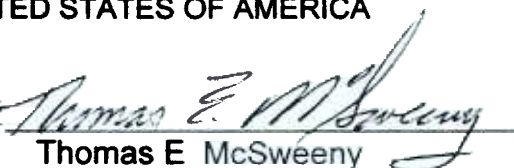
- (a) Accès non restreint : Chaque autorité devrait être incluse dans les équipes d'inspections de l'autre autorité telles que les équipes de standardisation internationale de maintenance (MIST) et le programme national de sécurité de l'aviation (NASIP) ; en outre chaque autorité peut avoir besoin de conduire des inspections indépendantes dans les installations de maintenance, et de passer en revue les enregistrements de surveillance de l'autre autorité et autre information pertinente se rapportant aux installations de maintenance, en rapport avec les objectifs de ces Modalités d'Application et les lois et règlements applicables de l'autorité.
- (b) Coopération et sanctions : La coopération et assistance maximales possible pour toute enquête ou demande de sanction faisant suite à une violation présumée ou suspectée de tout élément de réglementation ou des conditions spéciales identifiées dans ces Modalités d'Application, sont essentielles. La FAA et la DGAC reconnaissent que les certificats FAA et JAA émis selon ces Modalités d'Application, ainsi que tout amendement et appendice, restent soumis aux exigences réglementaires et sanctions décrites dans les sous-paragraphe 3.0.2(b) et 3.1.2 (b) de ce document.

## CHAPITRE VI – AUTORITE

La FAA et la DGAC française acceptent les provisions de ces modalités d'application par la signature de leurs représentants autorisés.

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION  
DEPARTEMENT DES TRANSPORT  
UNITED STATES OF AMERICA

Par:



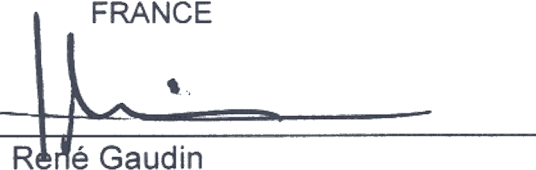
Thomas E McSweeney

Titre: Associate Administrator for  
Regulation and Certification

Date: le 14 octobre 1999

DIRECTION GENERALE  
DE L'AVIATION CIVILE  
FRANCE

Par:



René Gaudin

Titre: Chef du Service de la formation  
aéronautique et du contrôle  
technique

Date: le 14 octobre 1999