



**Instruction technique n° 32-25 du 30 Rajab 1446
correspondant au 30 janvier 2025 spécifiant les
procédures d'élaboration par un exploitant et
d'approbation par l'Agence Nationale de l'Aviation
Civile de la MEL/CDL**





**Instruction technique n° 32-25 du 30 Rajab 1446
correspondant au 30 janvier 2025 spécifiant les procédures
d'élaboration par un exploitant et d'approbation par l'agence
nationale de l'aviation civile de la MEL/CDL**



Objet :

La présente instruction technique a pour objet de spécifier les procédures d'élaboration par un exploitant et d'approbation par l'agence nationale de l'aviation civile de la MEL/CDL.

Cette instruction technique est applicable pour les aéronefs immatriculés ou exploités en Algérie pour des services de transport public et de travail aérien, dans le cas où une MEL a été établie pour les types d'aéronefs en cause.

L'exploitant est tenu de soumettre à l'approbation de l'agence nationale de l'aviation civile, la MEL/CDL qu'il a établi pour tout type d'aéronef avant son utilisation conformément à l'annexe 01 de la présente instruction technique.

Références réglementaires :

- Décret n° 63-84 du 5 mars 1963 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944 et ses amendements, notamment son annexe 6 ;
- Loi n° 98-06 du 3 Rabie El Aouel 1419 correspondant au 27 juin 1998, modifiée et complétée, fixant les règles générales relatives à l'aviation civile, notamment son article 16 duodecimes ;
- Décret présidentiel du 18 Dhou El Hidja 1445 correspondant au 24 juin 2024, portant nomination du directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile.



Chapitre 1 les procédures d'élaboration par un exploitant et d'approbation par l'agence nationale de l'aviation civile de la MEL/CDL

Article 1. Référentiel

-Annexe 6 à la convention relative à l'aviation civile internationale.

Article 2. But de la MEL/CDL

La MEL ("Minimum Equipment List " ou "Liste Minimale d'Équipement")²/CDL ("Configuration Deviation List « ou « Liste d'Écarts de Configuration") est un document combiné pour l'exploitation et la maintenance, préparé pour un exploitant ou par lui-même dans le but de :

- a) Préciser, pour un aéronef, l'équipement minimal qu'il doit posséder et les conditions minimales qu'il doit respecter pour que son certificat de navigabilité reste en vigueur et pour que les règles d'utilisation applicables à son type d'exploitation soient satisfaites ;
- b) Définir les procédures d'exploitation nécessaires au maintien du niveau de sécurité exigé en tenant compte de l'équipement inexploitable ;
- c) Définir les procédures de maintenance nécessaires au maintien du niveau de sécurité exigé ainsi que les procédures nécessaires pour rendre sécuritaire tout équipement inexploitable.

Sauf en cas d'autorisation de l'ANAC, l'utilisation d'un aéronef avec un équipement qui n'est pas en état de service ou a été enlevé est interdite à moins que l'exploitant ne procède conformément à une MEL/CDL approuvée par l'ANAC.

La MEL/CDL est une liste des équipements dont il est permis qu'ils soient hors de fonctionnement pour un type particulier d'aéronef dans des conditions précises telles que l'état de fonctionnement normal d'autres équipements, des particularités de l'exploitation, des conditions météorologiques.

Le détenteur d'un AOC/autorisation d'exploitation doit fournir à l'ANAC pour approbation une MEL/CDL qui décrit les procédures, les moyens et les méthodes mis en place afin de respecter la réglementation en vigueur. L'objectif de la MEL/CDL est de permettre l'exploitation le Dispatch d'un avion avec un ou plusieurs équipements inopérants quand la panne est détectée en vol ou en transit.



L'approbation de la MEL/CDL nécessite la vérification de la forme et du contenu, pour la forme il doit être conforme, pour le contenu il doit être conforme à la réglementation nationale et internationale en la matière.

La MEL/CDL donne la liste des équipements qui peuvent être inopérants pour une période de temps limitée, et ce avec certaines conditions associées compte tenu des aspects de navigabilité suivants :

- Sécurité du vol,
- Certification,
- Charge de travail des équipages.

Article 3. Limitation de la MEL/CDL :

Sauf en cas de modification globale, le contenu de la MEL/CDL approuvée d'un exploitant ne doit pas être moins restrictif que le contenu de la MMEL ou tout autre document respectant la MMEL publié par le constructeur pour ce type d'aéronef.

La MEL/CDL ne doit pas être en conflit avec les limitations du manuel de vol de l'aéronef (AFM), les procédures d'urgence ou les consignes de navigabilité [AD/CN].

Article 4. Vérification des MEL/CDL d'un exploitant :

Les services compétents de l'ANAC vérifient, tant de façon régulière que dans le cadre de son programme d'inspections et de surveillance continue des entreprises de services aériens, si l'exploitant se conforme aux restrictions de sa MEL/CDL. Si des preuves de non-respect sont découvertes, l'approbation de la MEL/CDL peut être retirée.

L'objet d'une inspection de la MEL/CDL d'un exploitant est de s'assurer qu'elle respecte les derniers amendements à la réglementation nationale en vigueur, aux procédures ANAC, et aux règles d'exploitation intervenus depuis l'approbation de la dernière révision. Elle vise également à vérifier que les dernières révisions de la MMEL, ont bien été incorporées dans la MEL/CDL.

Article 5. Élaboration d'une MEL/CDL par un exploitant :

5.1. Élaboration :



L'exploitant élabore sa MEL/CDL et toutes les modifications ultérieures sous forme d'un document combiné, couvrant l'exploitation et la maintenance, qui se basé sur la dernière révision de la MMEL. L'exploitant doit porter une attention particulière à l'équipement réel de ses aéronefs et renseigner sa MEL/CDL de manière appropriée.

La MEL/CDL de l'exploitant doit être validée par au moins les responsables désignés concernés de la compagnie avant que le dossier de demande d'approbation puisse être transmis à l'ANAC.



5.2. Justification :

Pour étayer sa demande de MEL/CDL, l'exploitant doit fournir les justificatifs pertinents. Ces justificatifs doivent donner des renseignements supplémentaires sur le programme de MEL/CDL de l'exploitant.

La présence, dans la MEL/CDL, de tout article supplémentaire ne figurant pas dans la MMEL doit être justifiée pour pouvoir être pris en compte, cette justification doit être accompagnée entre autres d'une description des procédures appropriées d'exploitation et de maintenance.

5.3. Documents accompagnant la demande d'approbation de la MEL/CDL :

L'exploitant doit fournir à l'ANAC :

- Deux exemplaires de son document MEL/CDL combiné pour l'exploitation et la maintenance ;
- Une copie de la MMEL dans sa dernière version ;
- Tout autre élément ayant servi de base pour la génération de la MEL/CDL.

Article 6. Responsabilités des services compétents de l'ANAC :

6.1. Exploitation :

Les services compétents de l'ANAC sont responsables de l'examen de la MEL/CDL d'un exploitant quant aux fonctions et aux procédures d'exploitation en vue de s'assurer que toutes les procédures d'exploitation présentées et publiées par l'exploitant aérien sont pertinentes à la fonction requise.

6.2. Navigabilité :



Les services compétents de l'ANAC, sont responsables de l'examen par sondage de la MEL/CDL d'un exploitant quant aux fonctions et aux procédures de maintenance en vue de s'assurer que toutes les procédures de maintenance présentées et publiées par l'exploitant aérien sont pertinentes à la fonction requise.

6.3. Délai d'approbation d'une MEL/CDL par l'ANAC :

Si l'exploitant présente une MEL/CDL qui respecte les dispositions de la présente circulaire, le délai de son approbation par l'ANAC est de 90 jours. Ce délai est de 45 jours lorsqu'il s'agit de révision d'une MEL/CDL déjà approuvée. Par ailleurs ce délai peut être prolongé dans le cas de présence des remarques pertinentes des services compétents de l'ANAC relatives au contenu de la MEL/CDL.



NOTE : Lorsqu'une MEL/CDL a été approuvée par l'ANAC pour l'utilisation d'un aéronef, Il est interdit d'effectuer le décollage de l'aéronef dont l'équipement n'est pas en état de service ou a été enlevé, à moins d'exploiter l'aéronef conformément aux conditions ou limites stipulées dans la liste minimale d'équipements. La seule exception à cette règle est que lors qu'il y a conflit entre les conditions et les limites précisées dans la MEL/CDL et une instruction technique/consigne de navigabilité (AD/CN), celle-ci a la priorité.

6.4. Approbations provisoires :

L'ANAC accorde à titre provisoire à un exploitant pendant l'étude de la MEL/CDL, l'utilisation d'une MMEL en guise de MEL/CDL.

6.5. Diffusion de la MEL/CDL :

Une MEL/CDL est censée entrer en vigueur après 10 jours consécutifs à compter de la date d'approbation par l'ANAC ou, le cas échéant, de tout autre délai précisé dans le système approuvé de l'exploitant. Ce délai est octroyé pour permettre à l'exploitant d'assurer la diffusion et de faire appliquer le nouveau document.

Dans tous les cas, des exemplaires doivent se trouver :

- a) dans chaque aéronef ;
- b) chez le responsable désigné chargé du système d'entretien ;
- c) chez le responsable désigné chargé de l'exploitation en vol ;
- d) au centre de préparation de vol (le cas échéant) ;
- e) chez le coordonnateur de la maintenance (le cas échéant) ;
- f) chez tout autre membre du personnel concerné ;
- g) à l'agence nationale de l'aviation civile (ANAC).



6.6. Mise à Jour de la MEL/CDL :

Il incombe à l'exploitant de s'assurer que sa MEL/CDL est revue et mise à jour tel qu'exigé. L'exploitant doit revoir la MEL/CDL au moins une fois par an pour s'assurer qu'elle contient toutes les modifications apportées à l'exploitation, à l'aéronef ou aux règlements appropriés en vigueur.

Si la MMEL est révisée, l'exploitant est tenu, si nécessaire, de revoir et de modifier sa MEL/CDL en conséquence. Les procédures d'élaboration, de traitement et d'approbation d'une MEL/CDL doivent être revues dans le cadre du système de documents de sécurité de l'exploitant.

6.7. Modifications de la MEL/CDL et avis :

En aucun cas la MEL/CDL ne peut être moins restrictive que la MMEL ou les dispositions réglementaires applicables.

Toutefois, si la révision d'une MMEL est plus restrictive, l'exploitant doit soumettre pour approbation la modification pertinente à la MEL/CDL et ce, dans les 15 jours ouvrables suivant la date d'entrée en vigueur de la révision de la MMEL.

Article 7. Respect de la MMEL :

7.1. Contenu de la MEL :

7.1.1. la MEL/CDL de l'exploitant doit refléter les limitations de la MMEL à jour. Si une révision est apportée à une MMEL, la MEL/CDL de l'exploitant n'a pas à être révisée si la modification ne concerne pas l'aéronef de l'exploitant ou si elle est moins restrictive.

7.1.2. Tous les articles installés dans l'aéronef d'un exploitant qui sont traités dans la dernière version de la MMEL, doivent être inclus dans la MEL/CDL, sauf pour les dispositions indiquées ci-dessus. Toutefois, un exploitant ou un pilote a toujours le droit de refuser une tolérance et peut décider de ne pas utiliser un aéronef dont un élément précis de la MEL/CDL est inexploitable.

7.2. Articles servant au confort des passagers :

Les articles servant au confort des passagers sont des articles liés au bien-être ou au divertissement des passagers d'un exploitant. Ils peuvent comprendre des articles tels que le matériel des offices, celui servant à la projection de films, les cendriers, le matériel servant à la diffusion de programmes musicaux et les liseuses montées au plafond.



Les articles servant au confort des passagers ne sont assujettis à aucun délai avant réparation et, par conséquent, ils n'ont pas à être inclus dans la MEL/CDL de l'exploitant s'ils ne figurent pas dans la MMEL. Les exceptions à cette règle sont les suivantes :

- a) si des articles servant au confort des passagers remplissent une seconde fonction, par exemple si le matériel de projection de films sert à montrer les exposés de sécurité en cabine, les exploitants doivent élaborer et inclure des procédures opérationnelles de rechange en cas de mauvais fonctionnement du matériel ;
- b) si des articles servant au confort des passagers font partie d'un autre système de l'aéronef, par exemple du système électrique, des procédures doivent être élaborées et incluses dans la MEL/CDL de façon à prévoir la mise hors service et la mise en condition de sécurité en cas de mauvais fonctionnement.

Article 8. Procédures d'élaboration d'une MEL/CDL :

8.1. Présentation générale d'une MEL/CDL :

La MEL/CDL doit comprendre les éléments suivants :

- une liste des pages en vigueur ;
- une table des matières ;
- un préambule à la liste minimale d'équipements ;
- des notes et des définitions ;
- une rubrique pour chaque système d'aéronef traité ;
- et une page d'approbation et de consignation des révisions.

Les exploitants doivent préciser les révisions à la MMEL ainsi que tous autres documents qu'ils ont utilisés pour élaborer leur MEL/CDL.

8.2. Présentation des pages d'une MEL/CDL :

8.2.1.- La présentation d'une MEL/CDL est laissée à la discrétion de l'exploitant, sous réserve qu'elle soit claire et dénuée d'ambiguïté. La numérotation des pages et les articles MEL/CDL particuliers doivent toutefois respecter le système de codage de la norme ATA 100.

8.2.2.- La MEL/CDL ne doit comprendre qu'un article par page si des procédures d'exploitation ou de maintenance, ou les deux, sont exigées. S'il n'y a pas des procédures à suivre, ou si les mesures à prendre sont simples, plusieurs items du même ATA (système) peuvent se trouver sur une même page.



8.3. Liste des pages en vigueur

8.3.1. Une liste des pages en vigueur (LPE) doit servir à s'assurer que chaque MEL/CDL est bien à jour, Elle doit indiquer la date de la dernière révision de chaque page de la MEL/CDL. L'ANAC appose un cachet sur cette page de façon à signifier l'état d'approbation du contenu de la MEL/CDL. La date et l'état de révision de chaque page de la MEL/CDL doit correspondre à ceux figurant dans la liste des pages en vigueur.

8.3.2. Seules les pages sur lesquelles figure la liste des pages en vigueur qui comportent la date et l'état de révision de chaque page de la MEL/CDL doivent recevoir le cachet de l'ANAC.

8.3.3 La liste des pages en vigueur comportant le cachet de l'ANAC doit être conservée dans les dossiers. Des copies de la MEL/CDL de la compagnie dont la liste des pages en vigueur n'a pas reçu le cachet peuvent être reproduites, mais ces copies doivent préciser ou, à l'intérieur de la compagnie, se trouve la page dûment approuvée.

8.4. Table des matières :

La table des matières doit comporter une rubrique pour tous les systèmes d'aéronef faisant appel aux codes ATA 100 dans la MMEL. Les pages seront numérotées en fonction de la numérotation ATA suivie du numéro d'article du système en question.

8.5. Préambule de la MEL/CDL :

Le préambule de la liste minimale d'équipements présente au personnel de la compagnie des lignes directrices quant à la philosophie et à l'utilisation de la MEL/CDL.

8.6. Notes et définitions :

L'exploitant est tenu d'ajouter les notes et les définitions qui sont nécessaires pour permettre à l'utilisateur de bien interpréter la MEL/CDL.

8.7. Procédures d'exploitation et de maintenance :

La seule création de procédures spéciales d'exploitation ou de maintenance permet souvent d'autoriser le départ d'un vol avec des articles inexploitables sur l'aéronef.

Lorsque la MMEL indique une telle éventualité, l'exploitant doit préparer, publier et faire approuver les procédures appropriées, Les procédures recommandées par le constructeur de l'aéronef peuvent la plupart du temps servir à cette fin, mais c'est l'exploitant qui est responsable en dernier ressort de la soumission, pour approbation dans la MEL/CDL, de procédures acceptables. Ces procédures permettent de s'assurer du maintien d'un niveau de sécurité satisfaisant.



Quand il compare la MEL/CDL à la MMEL, l'exploitant doit s'assurer que, si les symboles (O) ou (M) apparaissent, une procédure d'exploitation ou de maintenance a été élaborée afin d'expliquer clairement aux membres d'équipage ou au personnel de maintenance ce qu'ils doivent faire. Cette procédure doit être incluse dans la MEL/CDL. La seule exception à cette règle concerne la procédure qui se trouve dans un autre document à la portée :

1. de l'équipage de conduite dans le poste de pilotage, comme le manuel de vol de l'avion ou le manuel d'exploitation de la compagnie ;
2. du personnel navigant de cabine, comme le manuel d'exploitation de la compagnie ou le manuel du personnel navigant de cabine ;
3. du personnel de maintenance, comme le manuel de d'entretien de l'aéronef, le manuel de 1a maintenance de l'exploitant (MME).

Dans de tels cas, la MEL/CDL doit renvoyer à une rubrique du document pertinent. Il n'est pas acceptable de renvoyer aux règlements ou à d'autres documents, vu que ces documents ne sont pas transportés à bord de l'aéronef et peuvent être sujets à des erreurs d'interprétation. Le but recherché consiste à expliquer au personnel de façon claire et précise ce qu'il doit faire.

8.8. Approbation des procédures d'exploitation et de maintenance :

Les constructeurs peuvent choisir de préparer à l'intention des exploitants des procédures d'exploitation et de maintenance sous la forme de guides des procédures de dérogation au départ. Ces procédures peuvent être insérées dans les pages pertinentes de la MEL et soumises par l'exploitant pour faire partie de la MEL/CDL, les guides de dérogation au départ ou tout autre document similaire ne peuvent être approuvés par l'ANAC ni remplacer la MEL/CDL. Si le constructeur de l'aéronef n'a pas publié de procédures d'exploitation ou de maintenance, l'exploitant doit élaborer les procédures appropriées et les soumettre pour approbation à l'ANAC.

8.9. Procédures du manuel d'exploitation :

L'exploitant doit élaborer, dans le manuel d'exploitation de la compagnie, des procédures pour conseiller les membres d'équipage quand ils doivent utiliser la MEL/CDL. Ces procédures doivent être conformes à celles du MME. L'exploitant peut choisir d'inclure toutes les procédures et les instructions dans la MEL/CDL elle-même ; le manuel d'exploitation est alors uniquement tenu de renvoyer à ce document.



Article 9. Catégories de délai avant réparation :

Si des catégories sont indiquées dans la MMEL, la MEL/CDL précise la durée maximale pendant laquelle un aéronef peut être exploité entre le moment où l'on reporte la réparation d'un élément inexploitable et celui où cette réparation doit être faite. Les articles servant au confort des passagers, comme les liseuses et les articles de divertissement, doivent faire partie d'une catégorie. La plupart de ces articles font partie de la catégorie « D » afin que toute procédure (M) -dans le cas des articles fonctionnant à l'électricité - s'applique.

9.1. Catégorie A :

Les articles de cette catégorie doivent être réparés dans le délai avant réparation indiqué dans la colonne des remarques ou exceptions de la MEL/CDL approuvée de l'exploitant. Lorsque les clauses conditionnelles inscrites dans la colonne des remarques ou exceptions de la MMEL précisent un nombre de cycles de fonctionnement ou d'heures de vol, le délai commence à compter du vol suivant. Lorsque l'intervalle est indiqué en nombre de jours de vol, le délai commence à compter du premier jour de vol qui suit celui de la découverte du problème.

9.2. Catégorie B :

Les articles de cette catégorie doivent être réparés dans les trois (03) jours consécutifs, le jour de la découverte du problème étant exclu.

9.3. Catégorie C :

Les articles de cette catégorie doivent être réparés dans les dix (10) Jours consécutifs, le jour de la découverte du problème étant exclu.

9.4. Catégorie D :

Les articles de cette catégorie doivent être réparés dans les cent vingt (120) jours consécutifs, le jour de la découverte du problème étant exclu.

Article 10. Prolongement des délais avant réparation des articles de la MEL/CDL :

Dans certaines conditions, comme une pénurie de pièces en provenance des constructeurs, ou autres situations imprévues, les exploitants aériens peuvent être dans l'impossibilité de se conformer aux délais avant réparation stipulés, L'aéronef en cause peut alors être interdit de vol. Pour prévenir une telle situation, les services compétents de l'ANAC peuvent accorder, dans certaines conditions spécifiques et si l'exploitant répond aux exigences ci-après, des prolongements aux catégories de délais avant réparation d'un article de la MEL/CDL :



- (a) Les services de maintenance et d'exploitation de l'exploitant doivent établir des voies de communication clairement définies pour montrer que le prolongement du délai avant réparation d'un article de la MEL/CDL n'est pas accordé à moins que les deux parties ne s'entendent sur le fait que ce prolongement est pleinement justifié.
- (b) L'exploitant doit élaborer et mettre en œuvre des procédures pour garantir la disponibilité des pièces ou des équipements requis pour corriger une défectuosité d'un article de la MEL/CDL, et il doit s'assurer que ces procédures sont suivies le plus rapidement possible.
- (c) L'exploitant doit élaborer et mettre en œuvre des procédures pour garantir qu'au besoin toutes les mesures de maintenance requises pour corriger une défectuosité d'un article de la MEL/CDL sont prises le plus rapidement possible.
- (d) En plus des autres exigences en vigueur relatives à la tenue des dossiers de maintenance, les exploitants doivent indiquer quels dossiers sont utilisés pour ce programme. Il faut accorder un intérêt prioritaire aux dossiers qui portent sur l'approbation du service de maintenance pour le prolongement d'un délai avant réparation d'un article de la MEL/CDL ainsi qu'à tous les dossiers qui portent sur les mesures de contrôle de la maintenance, des pièces ou de l'équipement. Une fiche de contrôle ou tout autre moyen semblable doit servir à faire le suivi de tous les événements reliés à l'article MEL/CDL dont le délai avant réparation a été prolongé jusqu'au moment où l'article est réparé, y compris ce moment. L'exploitant doit être en mesure de fournir tous les documents nécessaires pour justifier clairement le prolongement du délai avant réparation d'un article de la MEL/CDL, sur demande.

Article 11. Articles dont la réparation est reportée :

Les procédures servant au report de réparation d'articles de la MEL sont incluses dans le manuel de maintenance de l'exploitant (MME). L'exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation et la MEL/CDL renvoient aux procédures du MME mentionnées ci-dessus ou les reproduit.

11.1. Exigences :

Ces procédures doivent comporter des dispositions permettant :

- a) de reporter la réparation ou de réparer l'équipement inexploitable ;
- b) de satisfaire aux exigences d'affichage, conformément à ce que prévoit la MEL/CDL ;



- c) d'autoriser le départ d'un aéronef dont la réparation d'un ou plusieurs articles de la MEL/CDL a été reportée ;
- d) d'utiliser un système de report de réparation sur des terrains éloignés ;
- e) de surveiller les délais de diverses catégories ;
- f) de former le personnel de la compagnie chargé des procédures de respect de la MEL/CDL.



11.2. Étude des articles dont la réparation a été reportée :

L'exploitant doit élaborer des procédures permettant aux services de la maintenance et des opérations d'examiner périodiquement les articles dont la réparation a été reportée afin de s'assurer que toute accumulation de reports ne crée aucun conflit entre les articles concernés ni n'augmente de façon indue la charge de travail des équipages de conduite ou de cabine. Malgré la présence de plusieurs catégories de délai avant réparation, tout titulaire d'une MEL/CDL doit s'attacher à faire réparer le plus rapidement possible tout article inexploitable. Le principe à adopter est que tout équipement facultatif inexploitable doit être réparé ou retiré de l'aéronef.

Article 12. Affichage :

Tous article inexploitable doit recevoir une affichette pour informer les membres d'équipage de son état. Si, pour certains articles, la MEL/CDL impose l'utilisation d'un libellé précis, le contenu et l'emplacement des affichettes sont laissés à la discrétion de l'exploitant dans la majorité des cas.

L'exploitant doit donner la possibilité et les instructions à l'équipage de conduite lui permettant de s'assurer que l'affichette est bien posée avant que l'aéronef ne soit autorisé à partir.

Note : l'absence d'astérisque dans une MMEL ne libère pas de l'obligation de poser une affichette.

12.1. Affichage obligatoire et contrôle de l'affichage :

La pose des affichettes est faite conformément aux procédures d'affichage prévues au MME approuvé de l'exploitant. La méthode de contrôle de l'affichage doit permettre de s'assurer que tous les articles inexploitaibles ont reçu une affichette et que celle-ci est retirée et décomptée dès que l'article est réparé.



12.2. Procédures :

L'équipement ou le système doit recevoir une affichette de façon que les membres d'équipage sachent que l'article est inexploitable. Dans la mesure du possible, les affichettes doivent être posées aux endroits indiqués dans la MEL/CDL, ou à côté de la commande ou de l'indicateur concerné.

12.3. Critères applicables aux affichettes :

Les affichettes doivent être auto-adhésives, Elles peuvent comporter deux parties : la première décrit le problème et donne son numéro de contrôle, et elle peut être fixée au carnet de bord pour que l'équipage puisse s'y référer la deuxième partie doit préciser le système concerné et le numéro de contrôle du problème, et elle doit être fixée à l'endroit approprié. Une fiche de contrôle de MEL/CDL fixée au carnet de bord peut remplacer la première partie décrite ci-dessus.

12.4. Affichettes multiplét :

Si un article de la MEL/CDL doit recevoir plusieurs affichettes, des dispositions doivent être prises pour que toutes les affichettes soient enlevées, une fois la réparation effectuée.

12.5. Affichettes provisoires :

Si un problème survient à une base ou il n'y a pas de personnel de maintenance, l'équipage de conduite ou de cabine peut poser une affichette provisoire conformément à la MEL/CDL. L'aéronef peut poursuivre son itinéraire prévu jusqu'à une base où la réparation est effectuée ou différée une nouvelle fois, conformément aux procédures de report approuvées.

Article 13. Départ :

Aux fins de la MEL/CDL ou de la MMEL, le « départ » correspond au moment où l'avion commence à se déplacer de ses propres moyens en vue du décollage. L'approbation de la MEL/CDL se fonde sur le fait que l'équipement est exploitable au décollage à moins que les procédures appropriées de la MEL/CDL n'aient été respectées. La MEL/CDL de l'exploitant doit prévoir des procédures pour couvrir toute panne qui peut survenir entre le début du roulage ou du refoulement et le lâcher des freins au décollage, Toute panne qui survient après le début du décollage doit être traitée comme une panne en vol et doit renvoyer si nécessaire à la rubrique pertinente du manuel de vol de l'aéronef.

Après le début du décollage, aucune mesure liée à la MEL/CDL n'est exigée jusqu'à la fin de l'atterrissage suivant.



13.1. Articles liés à l'exploitation et à la maintenance :

13.1.1. Dans la MEL/CDL, tout article de l'équipement qui, s'il est inexploitable, nécessite l'utilisation de procédures d'exploitation ou de maintenance pour garantir le niveau de sécurité exigé, doit être identifiée en conséquence dans la colonne des remarques ou des exceptions de la MEL/CDL. En général, on met un « O » s'il s'agit de procédures d'exploitation et un « M » s'il s'agit de procédures de maintenance. Les lettres (O) et (M) indiquent des procédures d'exploitation et de maintenance.

13.1.2. Articles (O) :

Un aéronef dont l'équipement inexploitable exige l'utilisation de procédures d'exploitation peut être remis en service après l'exécution de la procédure exigée dans la MEL/CDL quant au report de réparation.

Les procédures d'exploitation sont généralement effectuées par un équipage de conduite ou de cabine qualifié, mais elles peuvent également l'être par toute autre personne qualifiée et autorisée.

13.1.3. Articles (M) :

Un aéronef dont l'équipement inexploitable exige l'utilisation de procédures de maintenance peut être remis en service après l'exécution de la procédure exigée dans la MEL/CDL quant au report de réparation.

Les procédures de maintenance sont généralement effectuées par le personnel de maintenance, mais quelques travaux élémentaires peuvent être accomplis par des membres d'équipage ou par toute autre personne qualifiée et autorisée.

Les équipages de conduite ne peuvent utiliser des procédures de maintenance si le problème touche un article identifié dans la MEL/CDL par (M) - Personnel de maintenance obligatoire-. Dans une telle éventualité, l'aéronef ne peut être utilisé tant que le personnel de maintenance dûment autorisé n'a pas effectué la procédure prévue.

Article 14. Formation

14.1. Programme de formation du personnel au sol :

Les exploitants doivent élaborer un programme de formation à la MEL/CDL destiné au personnel au sol, et ce programme doit être inclus dans le MME et dans le manuel d'exploitation, selon le cas, qui doit être approuvé avant que les exploitants ne soient autorisés à utiliser une MEL/CDL. La formation doit traiter des rubriques des procédures du MME ou du manuel d'exploitation portant sur l'utilisation de la MEL/CDL, la pose d'affichettes sur l'équipement inexploitable, les procédures de report des réparations, l'autorisation de départ et toute autre procédure liée à la MEL/CDL. Le personnel au sol comprend les agents techniques d'exploitation et les mécaniciens / techniciens d'entretien d'aéronefs.



14.2.- Programme de formation des membres d'équipage :

Les exploitants doivent dispenser une formation à la MEL/CDL aux membres d'équipage et fournissent des détails sur une telle formation dans leur manuel d'exploitation de la compagnie. La formation doit traiter de l'objet et de l'emploi de la MEL/CDL, des instructions quant aux procédures de la compagnie en matière de MEL/CDL, des procédures de maintenance élémentaires et des responsabilités du commandant de bord, les membres d'équipage comprennent les pilotes, les mécaniciens navigants et le personnel de cabine.

14.3.- Programme de formation périodique :

Une formation périodique doit avoir lieu chaque deux ans afin de rafraîchir les connaissances du personnel de la compagnie en matière de procédures et de s'assurer qu'il est au courant de toutes les modifications apportées aux procédures de la MEL/CDL.

Chapitre II. Dispositions finales

Article 15. La présente instruction technique sera enregistrée sur le registre des actes administratifs de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Article 16. La présente instruction technique sera publiée sur la plateforme numérique de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Fait à Alger, le 30 Rajab 1446 correspondant au 30 Janvier 2025

