

République du Togo

Travail – Liberté – Patrie

Ministère chargé de L'Aviation Civile



**RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES NATIONAUX
DU TOGO**

RANT 08 – PART 145

NAVIGABILITE DES AERONEFS

ORGANISMES DE MAINTENANCE AGRÉÉS

2^e édition / Révision 00 / Septembre 2025

ADOPTE PAR

Arrêté N° 023/MIT/CAB du 31 juillet 2015 portant adoption du règlement aéronautique national togolais relatif à la navigabilité des aéronefs (RANT 08)

ET AMENDE PAR

Décision n°100/25/ANAC/DG du 02 septembre 2025 portant amendement du règlement aéronautique national togolais relatif à la navigabilité des aéronefs (RANT 08).



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 08 – PART 145

Organismes de maintenance agréés

Page : I

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

ADMINISTRATION DU DOCUMENT



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 08 – PART 145

Organismes de maintenance agréés

Page : II

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'Édition	Date d'Édition	N° Révision	Date de Révision
ADMINISTRATION DU DOCUMENT	I à VII	02	02/09/2025	00	02/09/2025
CHAPITRE A	A-1 à A-16	02	02/09/2025	00	02/09/2025
CHAPITRE B	B-1 à B-23	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE 1 – (RESERVE)	APP.1-1 à APP.1-1	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE 2 - 145.B.020	APP.2-1 à APP.2-6	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE 3 - 145.B.030	APP.3-1 à APP.3-2	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE 4 - 145.B.050	APP.4-1 à APP.4-8	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE 5 -145.B.070	APP.5-1 à APP.5-4	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE 6 -145.B.090	APP.6-1 à APP.6-3	02	02/09/2025	00	02/09/2025



LISTE DES AMENDEMENTS

Edition	Révision	Date	Objet de l'amendement	Origine / Référence source
01	00	Juillet 2015	Introduction de l'Edition initiale du RANT 08 Part 145 contenant les préinscriptions réglementaires relative aux organismes de maintenance	Annexe 08 de l'OACI, Amendements 104 Annexe 06 Partie 1 de l'OACI, Amendement 38 Annexe 06 Partie 2 de l'OACI, Amendement 33 Annexe 06 Partie 3 de l'OACI, Amendement 19
02	00	Septembre 2025	Cet amendement concerne : <ul style="list-style-type: none">- l'ajout et l'amendement de certaines définitions afin de prendre en compte les amendements des Annexes 6 et 8 et harmoniser les définitions avec celles des RANT 08 Part 21 et RANT 08 Part M ;- de diverses corrections identifiées dans le texte ;- des précisions dans les dispositions relatives aux exigences en matières de locaux- des précisions sur les responsabilités du dirigeant responsable; sur personnel à employer par l'organisme de maintenance, sur le programme de formation initiale et périodique du personnel- des précisions sur le contenu d'un certificat de remise en service et sur le sens du terme « Un certificat de remise en service doit être délivré .. »- l'introduction de dispositions relatives à la lisibilité, la sécurité et l'intégrité des enregistrements et l'introduction d'un cadre pour les enregistrements électroniques de maintenance d'aéronefs ;- des précisions relatives aux types de renseignements à transmettre dans le cadre des comptes rendus d'évènements;- des précisions sur le contenu et la distribution du Manuel de spécification de l'organisme de maintenance (MOE);- l'ajout de dispositions relatives au maintien de validité de l'agrément d'organisme de maintenance ;- l'amendement des dispositions relatives aux dérogations aux dispositions de la réglementation ;- l'ajout de dispositions relatives à cybersécurité en maintenance des aéronefs ;- suppression du tableau « Enregistrement des révisions » ;- ajout du tableau « Liste des références ».	Annexe 08 de l'OACI, Amendements 105 à 110 Annexe 06 Partie 1 de l'OACI de l'amendement 39 à l'amendement 49 Annexe 06 Partie 2 de l'OACI de l'amendement 34 à l'amendement 41 Annexe 06 Partie 3 de l'OACI de l'amendement 20 à l'amendement 25



LISTE DES REFERENCES

Références	Source	Titre	N° Révision	Date Révision
Annexe 6 Partie 1	OACI	Exploitation technique des aéronefs — Aviation de transport commercial international - Avions	Douzième édition Amendement N°49	Juillet 2022 Novembre 2024
Annexe 6 Partie 2	OACI	Exploitation technique des aéronefs — Aviation générale internationale - Avions	Onzième édition Amendement N°41	Juillet 2022 Novembre 2024
Annexe 6 Partie 3	OACI	Exploitation technique des aéronefs — Vols internationaux d'hélicoptères	Onzième édition Amendement N°25	Juillet 2022 Novembre 2024
Annexe 08	OACI	Navigabilité des aéronefs	Treizième édition Amendement N°110	Juillet 2022 Mars 2024
Doc 9760	OACI	Manuel de navigabilité	Quatrième édition	2020



TABLE DES MATIÈRES

ADMINISTRATION DU DOCUMENT	I
LISTE DES PAGES EFFECTIVES	II
LISTE DES AMENDEMENTS	III
LISTE DES REFERENCES	IV
TABLE DES MATIÈRES	V
CHAPITRE A.- GÉNÉRALITÉS	A-1
145. A.001 - (RÉSERVÉ)	A-1
145. A.002 - APPLICABILITE	A-1
145. A.003 - DÉFINITIONS	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
145. A.004 - ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES	A-15
145. A.005 - DISPOSITIONS TRANSITOIRES	A-15
CHAPITRE B.- EXIGENCES TECHNIQUES	B-1
145. B.010 - DOMAINE D'APPLICATION	B-1
145. B.015 - DEMANDE DE DÉLIVRANCE, DE MODIFICATION OU DE RENOUELEMENT ...	B-1
145. B.020 - TERMES DE L'AGRÈMENT	B-1
145. B.025 - EXIGENCES EN MATIÈRE DE LOCAUX	B-1
145. B.030 - EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERSONNEL	B-3
145. B.035 - PERSONNELS DE CERTIFICATION ET PERSONNELS DE SOUTIEN	B-7
145. B.040 - INSTRUMENTS, OUTILLAGES ET MATÉRIELS	B-10
145. B.042 - ACCEPTATION DES ÉLÉMENTS D'AÉRONEFS	B-10
145. B.045 - DONNÉES D'ENTRETIEN	B-11
145. B.047 - PLANIFICATION DE LA PRODUCTION	B-13
145. B.048 - EXÉCUTION DE LA MAINTENANCE	B-13
145. B.050 - ATTESTATION DES TRAVAUX D'ENTRETIEN	B-13
145. B.055 - ENREGISTREMENTS DES TRAVAUX D'ENTRETIEN	B-15
145. B.060 - COMPTE-RENDU D'ÉVÈNEMENTS	B-16
145. B.065 - POLITIQUE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ ET DE QUALITÉ, PROCÉDURE D'ENTRETIEN ET SYSTÈME QUALITÉ	B-17
145. B.066 – CYBERSECURITE EN MAINTENANCE DES AERONEFS	B-18
145. B.070 - MANUEL DES SPÉCIFICATIONS DE L'ORGANISME DE MAINTENANCE (MOE)	B-18
145. B.075 - PRÉROGATIVES DE L'ORGANISME	B-20
145. B.080 - LIMITATIONS DE L'ORGANISME	B-21
145. B.085 - MODIFICATIONS DE L'ORGANISME	B-21
145. B.090 - MAINTIEN DE LA VALIDITÉ	B-21
145. B.095 - SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE	B-22



145. B.100 - CONSTATATIONS.....	B-22
145.B.103 - ACCEPTATION OU VALIDATION D'AGREMENT	B-22
145.B.105 - DÉROGATIONS.....	B-22
APPENDICES	APP.1-1
APPENDICE 1.- (RESERVE).....	APP.1-1
APPENDICE 2.- 145.B.020 SYSTÈME DE CLASSES ET DE CATÉGORIES UTILISÉ POUR L'AGRÈMENT DES ORGANISMES DE MAINTENANCE VISÉS AU RANT 08 PART M CHAPITRE F ET AU RANT 08 PART 145.....	APP.2-1
APPENDICE 3.- 145.B.030 CONDITIONS D'UTILISATION DU PERSONNEL NON QUALIFIÉ SELON LE RANT 01 PART 66 CONFORMÉMENT AUX SOUS PARAGRAPHES 145.B.030 (j) (1) ET (2)	APP.3-1
APPENDICE 4.- 145.B.050 CERTIFICAT D'AUTORISATION DE MISE EN SERVICE – FORMULAIRE ANAC-TOGO AIR FORM 1	APP.4-1
APPENDICE 5.- 145.B.070 FORMAT DU MANUEL DES SPÉCIFICATIONS D'ORGANISME DE MAINTENANCE	APP.5-1
APPENDICE 6.- 145.B.090 AGRÈMENT D'ORGANISME DE MAINTENANCE AU SENS DU RANT 08 PART 145.....	APP.6-1



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 08 – PART 145

Organismes de maintenance agréés

Page : **VII**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

Page laissée intentionnellement blanche



CHAPITRE A.- GÉNÉRALITÉS

145. A.001 - (Réservé)

145. A.002 - APPLICABILITE

(a) Dans le cadre de l'applicabilité des exigences techniques du présent règlement,

- (1) les dispositions relatives aux systèmes d'aéronefs télépilotés sont applicables à compter du 26 novembre 2026 ;
- (2) les dispositions relatives aux mesures de cybersécurité des organismes de maintenance sont applicables à compter du 26 novembre 2026 ;
- (3) les autres amendements introduits sont applicables à compter de la date d'adoption du présent règlement.

145. A.003 - DÉFINITIONS

(a) Aux fins du présent règlement les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Aéronef : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Note : À compter du 26 novembre 2026, le terme « aéronef » englobe les aéronefs télépilotés.

Aéronef ELA1 : signifie European Light Aircraft (aéronef léger européen) et renvoie aux aéronefs habités suivants :

- i) un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 1 200 kg, non classé comme aéronef à motorisation complexe ;
- ii) un planeur ou motoplaneur d'une MTOM n'excédant pas 1 200 kg ;
- iii) un ballon dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m³ pour les ballons à air chaud, 1 050 m³ pour les ballons à gaz et 300 m³ pour les ballons à gaz captifs ;
- iv) un dirigeable conçu pour un maximum de 4 occupants et dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m³ pour les dirigeables à air chaud et 1 000 m³ pour les dirigeables à gaz ;

Aéronef ELA2 : signifie European Light Aircraft (aéronef léger européen) et renvoie aux aéronefs habités suivants :

- i) un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 2 000 kg, non classé comme aéronef à motorisation complexe ;
- ii) un planeur ou motoplaneur d'une MTOM n'excédant pas 2 000 kg ;
- iii) un ballon ;



- iv) un dirigeable à air chaud ;
- v) un dirigeable à gaz présentant toutes les caractéristiques suivantes :
 - poids statique de 3 % maximum,
 - poussée non dirigée (sauf inversion de poussée),
 - conception simple et classique: de la structure, du système de commande et du système de ballonnets,
 - commandes non assistées;
- vi) un aéronef à voilure tournante très léger.

Aéronef lourd : un aéronef classé comme avion avec une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kilogrammes (kg), ou un hélicoptère avec une masse maximale au décollage supérieure à 3 175 kilogrammes (kg).

Aéronef LSA : un aéronef léger de sport ayant toutes les caractéristiques suivantes:

- (1) une masse maximale au décollage n'excédant pas 600 kg ;
- (2) une vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage (VSO) maximale ne dépassant pas 45 nœuds en vitesse corrigée (VC) pour la masse maximale au décollage certifiée et pour le centre de gravité le plus critique de l'aéronef ;
- (3) une capacité maximale de deux places assises, y compris le pilote ;
- (4) un moteur unique sans turbine doté d'une hélice ;
- (5) une cabine non pressurisée ;

Aéronef télépiloté (RPA) (applicable à compter du 26 novembre 2026) : Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.

À l'épreuve du feu : Capable de tenir pendant 15 minutes à la chaleur engendrée par une flamme.

Note : Les caractéristiques d'une flamme acceptable figurent dans la norme ISO 2685.

Aérodynes : Tout aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des forces aérodynamiques.

Approbation particulière. Approbation formelle de l'Etat de l'exploitant et qui porte sur des opérations nécessitant des procédures et pratiques spécifiques, y compris par exemple, les opérations par faible visibilité, le transport de marchandises dangereuses et l'exploitation à temps de déroutement prolongé.

Approuvé : Accepté par l'Autorité de l'aviation civile comme convenant à une fin particulière.

Article : toute pièce et tout équipement à utiliser sur un aéronef civil.

Avion : Aérodynes entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.



Avion léger : Avion dont la masse maximale au décollage certifiée est inférieure ou égale à 5700 kg.

Avion lourd : Avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700 kg.

Autorité de l'Aviation Civile : Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo (ANAC), autorité compétente pour les organismes de maintenance approuvés.

Autorité primaire de certification : Autorité de l'État de conception qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

Certificat de remise en service : Encore appelé Fiche de maintenance, est un document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante conformément au règlement applicable de navigabilité.

Note 1 : Il s'agit d'un certificat d'approbation émis par un représentant agréé de l'organisme de maintenance qui stipule que la maintenance effectuée sur un aéronef ou un élément d'aéronef a été exécutée de façon satisfaisante en utilisant les méthodes, techniques, et pratiques, prescrites dans le manuel de maintenance à jour du constructeur ou instructions pour le maintien de la navigabilité élaborées par son fabricant, ou en utilisant d'autres méthodes, techniques, et pratiques acceptables pour l'Autorité de l'aviation civile.

Note 2 : La définition de « Fiche de maintenance » est identique à celle de « Certificat de remise en service ».

Certificat de type :

- i) **Jusqu'au 25 novembre 2026** : Document délivré par un État contractant pour définir la conception d'un type d'aéronef, de moteur ou d'hélice et pour certifier que cette conception est conforme au règlement applicable de navigabilité de cet État.
- ii) **À compter du 26 novembre 2026** : Document délivré par un État contractant pour définir la conception d'un type d'aéronef, de poste de télépilotage, de moteur ou d'hélice et pour certifier que cette conception est conforme au règlement de navigabilité applicable de cet État.

Note 1 : Certains États contractants délivrent un document équivalent au certificat de type pour les moteurs et les hélices.

Note 2 : Un document équivalent au certificat de type peut être délivré pour un poste de télépilotage.

Certificat de type restreint : certificat dont les conditions de délivrance ne respectent pas la totalité des normes minimales définies par l'Annexe 8 à la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.

Certificat navigabilité individuels restreints : certificat individuel délivré aux aéronefs conformes à un certificat de type restreint. Les certificats de navigabilité restreints ne sont pas automatiquement reconnus par les autres États de l'OACI, car les conditions de délivrance de ces certificats ne sont pas



équivalentes aux normes minimales définies dans l'Annexe 8 de l'OACI. Ils ne permettent donc la circulation de l'aéronef qu'au-dessus du territoire national. Le survol des autres pays de l'OACI ne pourra se faire que si ces derniers délivrent une autorisation appropriée conformément à l'article 40 de la Convention de Chicago.

Charges limites. Charges maximales qui sont censées s'exercer dans les conditions d'utilisation prévues.

Conception de type :

- i) **Jusqu'au 25 novembre 2026 :** Ensemble de données et d'informations nécessaires à la définition d'un type d'aéronef, de moteur ou d'hélice aux fins de la détermination de la navigabilité conformément aux exigences ou aux spécifications de certification applicable.
- ii) **À compter du 26 novembre 2026 :** Ensemble de données et d'informations nécessaires à la définition d'un type d'aéronef, de poste de télépilotage, de moteur ou d'hélice aux fins de la détermination de la navigabilité conformément aux exigences ou aux spécifications de certification applicable.

Conditions d'utilisation prévues :

- i) **Jusqu'au 25 novembre 2026 :** Conditions révélées par l'expérience ou que l'on peut considérer logiquement comme susceptibles de se produire pendant le temps de service de l'aéronef, compte tenu des utilisations auxquelles l'aéronef est déclaré apte. Ces conditions sont celles qui se rapportent à l'état de l'atmosphère, à la topographie, au fonctionnement de l'aéronef, à l'efficacité du personnel et à tous les éléments dont dépend la sécurité de vol. Les conditions d'utilisation prévues ne comprennent pas :
 - a) les conditions extrêmes qui peuvent être effectivement évitées au moyen de procédures d'exploitation ;
 - b) les conditions extrêmes si rares que le fait d'exiger que les normes soient respectées dans ces conditions entraînerait un niveau de navigabilité plus élevé que le niveau nécessaire et pratiquement suffisant indiqué par l'expérience.
- ii) **À compter du 26 novembre 2026 :** Conditions révélées par l'expérience ou que l'on peut considérer logiquement comme susceptibles de se produire pendant le temps de service de l'aéronef et du poste de télépilotage, compte tenu des utilisations auxquelles l'aéronef est ou le poste de télépilotage sont déclarés aptes. Ces conditions sont celles qui se rapportent à l'état de l'atmosphère, à la topographie, au fonctionnement de l'aéronef et du poste de télépilotage, à l'efficacité du personnel et à tous les éléments dont dépend la sécurité de vol. Les conditions d'utilisation prévues ne comprennent pas :
 - a) les conditions extrêmes qui peuvent être effectivement évitées au moyen de procédures d'exploitation ;



- b) les conditions extrêmes si rares que le fait d'exiger que les normes soient respectées dans ces conditions entraînerait un niveau de navigabilité plus élevé que le niveau nécessaire et pratiquement suffisant indiqué par l'expérience.

Configuration (d'un avion). Combinaison particulière des positions des éléments mobiles (volets hypersustentateurs, train d'atterrissage, etc.) dont dépendent les caractéristiques aérodynamiques de l'avion.

Consigne de navigabilité (AD ou CN) : Document de réglementation qui signale les produits aéronautiques présentant un danger et l'endroit probable où ce danger se trouve ou pourrait se trouver dans les autres produits aéronautiques de même conception de type. Il prescrit des mesures correctives obligatoires ou les conditions et limites dans lesquelles les produits en question peuvent continuer d'être utilisés. Elle désigne un document délivré ou adopté par une Autorité compétente d'aviation civile qui impose des actions à effectuer sur un aéronef ou élément d'aéronef pour le remettre à un niveau de sécurité acceptable, lorsqu'il est constaté qu'autrement, le niveau de sécurité de cet aéronef ou élément d'aéronef peut être compromis.

Note 1 : La consigne de navigabilité est l'une des formes courantes de « renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité » mentionnés dans l'Annexe 8 de l'OACI.

Note 2 : L'expression « renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité » vise les conditions obligatoires de modification, de remplacement de pièces ou d'inspection de l'aéronef et d'amendement des limites et procédures d'emploi.

Note 3 : La « consigne de navigabilité » peut également s'appeler « directive de navigabilité ».

Détection et évitement (applicable à compter du 26 novembre 2026) : Possibilité de voir, de prévoir ou de détecter les conflits de circulation ou tout autre danger et de prendre les mesures appropriées.

Dirigeant responsable (Maintenance) : Le Dirigeant qui détient l'autorité pour garantir que la totalité de la maintenance exigée par le propriétaire/l'exploitant peut être financée et effectuée suivant les normes requises par l'Autorité de l'aviation civile.

Domage provenant d'une source discrète : Dommage structural susceptible de résulter d'un impact d'oiseau, d'une projection de débris résultant de la rupture d'une aube de soufflante, d'un moteur ou d'une machine tournant à haute énergie ou d'autres causes similaires.

Données de navigabilité : Toute information nécessaire pour assurer que l'aéronef ou l'élément d'aéronef peut être maintenu dans un état tel que la navigabilité ou le bon fonctionnement des éléments opérationnels et de secours suivant le cas sont assurés.



Note : Au sens du présent règlement « Données de navigabilité » signifie également « Données d'entretien ».

Données approuvées : Information technique approuvée par l'Autorité de l'aviation civile.

En état de navigabilité :

- i) Jusqu'au 25 novembre 2026** : Etat d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce qui est conforme à son dossier technique approuvé et qui est en état d'être utilisé en toute sécurité.
- ii) À compter du 26 novembre 2026** : Etat d'un aéronef, d'un poste de télépilotage, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce qui est conforme à son dossier technique approuvé et qui est en état d'être utilisé en toute sécurité.

Elément d'aéronef :

- i) Jusqu'au 25 novembre 2026** : un moteur, une hélice, un équipement ou une pièce connexe,
Note : dans le cas d'un hélicoptère, « élément d'aéronef » se définit comme « un moteur, un rotor, un équipement ou une pièce connexe ».
- ii) À compter du 26 novembre 2026** : un moteur, une hélice, un poste de télépilotage, un équipement ou une pièce connexe.
Note : dans le cas d'un hélicoptère, « élément d'aéronef » se définit comme « un moteur, un rotor, un poste de télépilotage, un équipement ou une pièce connexe ».

Enregistrements de maintenance : Enregistrements indiquant les détails des travaux de maintenance effectués sur un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce connexe.

Enregistrements de maintien de la navigabilité : Enregistrements relatifs au maintien de la navigabilité d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe.

Entretien. Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

Note : La définition de « Entretien » est identique à celle de « Maintenance ».

Etablissement principal : l'administration centrale ou le siège statutaire de la société, où sont exercés les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation des activités visées dans le présent règlement.

État contractant : tout Etat contractant de la Convention de Chicago.

État de conception : État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.



État de conception d'une modification. État qui a juridiction sur la personne ou l'organisme responsable de la conception de la modification ou de la réparation d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

État de construction :

- i) **Jusqu'au 25 novembre 2026 :** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.
- ii) **À compter du 26 novembre 2026 :** l'État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final d'un aéronef, d'un poste de télépilotage, d'un moteur ou d'une hélice.

État de l'exploitant : État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

État d'immatriculation : État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

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

Facteur de charge : Rapport d'une charge définie au poids de l'aéronef, cette charge pouvant correspondre aux forces aérodynamiques, aux forces d'inertie ou aux réactions du sol.

Fiche de maintenance : Encore appelé *Certificat de remise en service* est un document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante conformément au règlement applicable de navigabilité.

Note 1 : Il s'agit d'un certificat d'approbation émis par un représentant agréé de l'organisme de maintenance qui stipule que la maintenance effectuée sur un aéronef ou un élément d'aéronef a été exécutée de façon satisfaisante en utilisant les méthodes, techniques, et pratiques, prescrites dans le manuel de maintenance à jour du constructeur ou instructions pour le maintien de la navigabilité élaborées par son fabricant, ou en utilisant d'autres méthodes, techniques, et pratiques acceptables pour l'Autorité de l'aviation civile.

Groupe motopropulseur : Système comprenant tous les moteurs, les éléments du système d'entraînement (le cas échéant) et les hélices (si elles sont installées), leurs accessoires, les éléments auxiliaires et les circuits de carburant et d'huile installés sur un aéronef, mais excluant les rotors des hélicoptères.

Hélicoptère. Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Installations : Espace physique, incluant terrain, bâtiments, et équipements, fournissant les moyens d'effectuer la maintenance de tout article.



Justification satisfaisante : Ensemble de documents ou d'activités qu'un État contractant accepte comme étant suffisant pour démontrer la conformité à un règlement de navigabilité.

Liste d'écarts de configuration (LEC) : Liste établie par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les pièces externes d'un type d'aéronef dont on peut permettre l'absence au début d'un vol, et qui contient tous les renseignements nécessaires sur les limites d'emploi et corrections de performance associées.

Liste minimale d'équipements (LME) : Liste prévoyant l'exploitation d'un aéronef, dans des conditions spécifiées, avec un équipement particulier hors de fonctionnement; cette liste, établie par un exploitant, est conforme à la LMER de ce type d'aéronef ou plus restrictive que celle-ci.

Liste minimale d'équipements de référence (LMER) : Liste établie pour un type particulier d'aéronef par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les éléments dont il est permis qu'un ou plusieurs soient hors de fonctionnement au début d'un vol. La LMER peut être associée à des conditions, restrictions ou procédures d'exploitation spéciales.

Locaux : Bâtiments, hangars, et autres structures abritant l'équipement nécessaire et le matériel de l'organisme de maintenance qui :

- i) procurent l'espace de travail pour effectuer la maintenance, pour laquelle l'organisme de maintenance est agréé ; et
- ii) procurent les structures pour la protection convenable des aéronefs et éléments d'aéronef pour effectuer la maintenance ;
- iii) fournissent les moyens convenables de stockage, ségrégation, et protection du matériel, des pièces, et fournitures.

Loueur : Partie qui prend l'aéronef en location. Ce terme a aussi pour synonyme « preneur ».

Maintenance :

- i) **Jusqu'au 25 novembre 2026** : Exécution des tâches sur un aéronef ou un élément d'aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce connexe qui sont nécessaires au maintien de la navigabilité de l'aéronef, du moteur, de l'hélice ou de la pièce connexe . Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes: révision, inspection, remplacement, correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation.
- ii) **À compter du 26 novembre 2026** : Exécution des tâches sur un aéronef, un poste de télépilotage, un moteur, une hélice ou une pièce connexe qui sont nécessaires au maintien de la navigabilité de l'aéronef, du poste de télépilotage, du moteur, de l'hélice ou de la pièce connexe. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes :



révision, inspection, remplacement, correction de défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

Note : La définition de « Maintenance » est identique à celle de « Entretien ».

Maintenance spécialisée : Toute maintenance non effectuée normalement par un organisme de maintenance agréé (exemple, rechapage des pneus, métallisation, etc.).

Maintenance Steering Group : Le MSG est une procédure d'analyse et une logique de décision permettant de développer un programme d'entretien programmé.

Maintien de la navigabilité :

- i) **Jusqu'au 25 novembre 2026 :** Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d'être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.
- ii) **À compter du 26 novembre 2026 :** Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un poste de télépilotage, un moteur, une hélice ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d'être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.

Manuel de vol : Manuel associé au certificat de navigabilité, où sont consignés les limites d'emploi dans lesquelles l'aéronef doit être considéré en bon état de service, ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'aéronef.

Manuel d'exploitation : Manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches.

Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant : Document qui énonce les procédures de l'exploitant qui sont nécessaires pour faire en sorte que toute maintenance programmée ou non programmée sur les aéronefs de l'exploitant soit exécutée à temps et de façon contrôlée et satisfaisante.

Manuel d'utilisation de l'aéronef : Manuel, acceptable pour l'Autorité de l'aviation civile, qui contient les procédures d'utilisation de l'aéronef en situations normale, anormale et d'urgence, les listes de vérification, les limites, les informations sur les performances et sur les systèmes de bord ainsi que d'autres éléments relatifs à l'utilisation de l'aéronef.

Manuel des procédures de l'organisme de maintenance : Document approuvé par le responsable de l'organisme de maintenance qui précise la structure et les responsabilités en



matière de gestion, le domaine de travail, la description des installations, les procédures de maintenance et les systèmes d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme.

Matériaux composites : Matériaux structuraux faits de substances incluant mais non limitées au bois, métal, céramique, plastique, matériaux en fibre renforcée, graphite, bore ou résine avec des éléments de renforcement incorporés qui se présentent sous forme de filaments, de feuilles, poudres, ou des petits lambeaux de feuilles, de matériaux différents.

Matériaux composites : Matériaux structuraux faits de substances incluant mais non limitées au bois, métal, céramique, plastique, matériaux en fibre renforcée, graphite, bore ou résine avec des éléments de renforcement incorporés qui se présentent sous forme de filaments, de feuilles, poudres, ou des petits lambeaux de feuilles, de matériaux différents.

Masse de calcul à l'atterrissage ou à l'amerrissage : Masse maximale de l'aéronef pour laquelle, aux fins du calcul de la structure, on admet que l'atterrissage ou l'amerrissage sera prévu.

Masse de calcul au décollage : Masse maximale de l'aéronef pour laquelle, aux fins du calcul de la structure, on admet que le début du roulement ou de l'hydroplanage au décollage sera prévu.

Masse de calcul pour les évolutions au sol : Masse maximale de l'aéronef pour laquelle on calcule la structure à la charge susceptible de se produire pendant l'utilisation de l'aéronef au sol, avant le début du décollage.

Masse maximale : Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

Modification : Changement apporté à la conception de type d'un produit aéronautique.

Note : Une modification peut aussi inclure la réalisation de la modification, qui est un travail de maintenance devant faire l'objet d'une fiche de maintenance. Le Manuel de navigabilité (Doc 9760) contient d'autres éléments indicatifs sur la maintenance des aéronefs – modifications et réparations.

Modification majeure : une modification majeure est un changement de la conception de type non prévu dans les spécifications relatives à l'aéronef, à ses moteurs ou à ses hélices qui pourrait avoir une incidence assez marquée sur les limites de masse et de centrage, la résistance structurelle, les performances, le fonctionnement des moteurs, les caractéristiques de vol ou sur d'autres éléments ayant un effet sur les caractéristiques de navigabilité ou environnementales de l'aéronef, ou qui serait intégré au produit par des pratiques non normalisées.

Moteur : Appareil utilisé ou destiné à être utilisé pour propulser un aéronef. Il comprend au moins les éléments et l'équipement nécessaires à son fonctionnement et à sa conduite, mais exclut l'hélice/les rotors (le cas échéant).



Moteur(s) le(s) plus défavorable(s) : Moteur(s) dont la défaillance a l'effet le plus défavorable sur les caractéristiques de l'aéronef dans le cas considéré.

Note : Sur certains aéronefs, il peut y avoir plus d'un moteur répondant à cette définition. Dans leur cas, l'expression « moteur le plus défavorable » désigne un des moteurs les plus défavorables.

Navigation de surface (RNAV) : Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.

Navigation fondée sur les performances (PBN) : Navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.

Note : Les exigences en matière de performances sont exprimées dans des spécifications de navigation (spécification RNAV, spécification RNP) sous forme de conditions de précision, d'intégrité, de continuité, de disponibilité et de fonctionnalité à respecter pour le vol envisagé, dans le cadre d'un concept particulier d'espace aérien.

Organisme : une personne physique, une personne morale ou une partie de personne morale. Un tel organisme peut être établi en plusieurs lieux situés sur ou à l'extérieur du territoire togolais.

Organisme responsable de la conception de type :

- i) **Jusqu'au 25 novembre 2026** : Organisme qui détient le certificat de type ou un document équivalent délivré par un État contractant (Etat de conception) pour un aéronef, un moteur ou une hélice.
- ii) **À compter du 26 novembre 2026** : Organisme qui détient le certificat de type ou un document équivalent délivré par un État contractant (Etat de conception) pour un aéronef, un poste de télépilotage, un moteur ou une hélice.

PART 145 ou Partie 145 : comprend les exigences applicables aux organismes de maintenances agréés en vertu du règlement RANT 08 PART 145.

PART M ou Partie M : comprend les exigences applicables en termes de maintien de la navigabilité en vertu du règlement RANT 08 PART M.

PART 21 ou Partie 21 : comprend les exigences et procédures relatives à la navigabilité initiale des aéronefs et à la délivrance de certificat de navigabilité en vertu du règlement RANT 08 PART 21.

Performances humaines : Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.



Personnel habilité à prononcer l'approbation pour remise en service : Le personnel autorisé par l'organisme d'entretien agréé et suivant une procédure acceptable pour l'Autorité de l'aviation civile à prononcer l'approbation pour remise en service de l'aéronef ou élément d'aéronef.

Personnels chargés de la certification : les personnels responsables de la remise en service d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef après une opération de maintenance.

Pilote commandant de bord : Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

Poste de télépilotage (RPS) (applicable à compter du 26 novembre 2026) : Composant du système d'aéronef télépiloté qui contient l'équipement utilisé pour conduire l'aéronef télépiloté.

Principal établissement : l'administration centrale ou le siège statutaire de l'entreprise où sont exercés les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation des activités visées dans le présent règlement.

Produit aéronautique :

i) Jusqu'au 25 novembre 2026 : Tout aéronef, moteur d'aéronef ou hélice d'aéronef.

ii) À compter du 26 novembre 2026 : Tout aéronef, moteur d'aéronef, hélice d'aéronef ou poste de télépilotage.

Note : Lorsque le terme « Produit » est utilisé, il désigne également « Produit aéronautique »

Programme de maintenance : Document qui énonce les tâches de maintenance programmée et la fréquence d'exécution ainsi que les procédures connexes, telles qu'un programme de fiabilité, qui sont nécessaires pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs auxquels il s'applique.

Programme national de sécurité (PNS) : Ensemble intégré de règlements et d'activités qui visent à améliorer la sécurité.

Qualité de service fournie (QoSD) (applicable à compter du 26 novembre 2026). Énoncé de la QoS réalisée ou fournie par le C2CSP à l'exploitant de RPAS.

Qualité de service requise (QoSR) (applicable à compter du 26 novembre 2026). Énoncé de la QoS exigée du C2CSP par l'exploitant de RPAS.

Note : La QoSR peut être exprimée en termes descriptifs (critères) énumérés par ordre de priorité, chacun étant accompagné d'une valeur de performance privilégiée. Le C2CSP traduit ensuite ces termes en paramètres et métriques pertinents pour le service.



Règlement applicable de navigabilité :

- i) **Jusqu'au 25 novembre 2026** : Règlement de navigabilité complet et détaillé accepté ou reconnu par le Togo pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considéré.
- ii) **À compter du 26 novembre 2026** : Règlement de navigabilité complet et détaillé accepté ou reconnu par le Togo pour la classe d'aéronefs, le poste de télépilotage, le moteur ou l'hélice considérés.

Note : le « règlement applicable de navigabilité » concerne la « navigabilité initiale » et la « navigabilité continue ». Pour la navigabilité initiale les exigences donnent les certificats de type/les codes de navigabilité correspondants des États de conception retenus pour servir de base à l'acceptation du certificat de type délivré par ces États de conception.

Réparation : Remise d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure conformément au règlement applicable de navigabilité.

Résistant au feu : Capable de tenir pendant 5 minutes à la chaleur engendrée par une flamme.

Note : Les caractéristiques d'une flamme acceptable figurent dans la norme ISO 2685.

Révision générale : remise complète dans un état de bon fonctionnement d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef par vérifications et remplacements conformément à une norme approuvée pour prolonger sa durée d'utilisation en exploitation.

Signature : Une identification unique d'un individu utilisée comme moyens d'authentifier un enregistrement ou une fiche de maintenance. Une signature peut être manuelle, électronique, ou sous toute autre forme acceptable pour l'Autorité de l'aviation civile.

Spécification de la liaison C2 (applicable à compter du 26 novembre 2026) : Performance minimale que l'équipement de liaison C2 assurera conformément aux exigences de conception applicables du système de navigabilité.

Surface d'atterrissage : Partie de la surface d'un aérodrome que l'administration de l'aérodrome a déclarée utilisable pour le roulement normal au sol des aéronefs atterrissant ou pour l'hydroplanage normal des hydroaéronefs amerrissant dans une direction donnée.

Surface de décollage : Partie de la surface d'un aérodrome que l'administration de l'aérodrome a déclarée utilisable pour le roulement normal au sol des aéronefs ou pour l'hydroplanage normal des hydroaéronefs décollant dans une direction donnée.



Surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B). Moyen par lequel des aéronefs, des véhicules d'aérodrome et d'autres objets peuvent automatiquement transmettre et/ou recevoir des données telles que des données d'identification, de position et autres, selon les besoins, sur une liaison de données fonctionnant en mode diffusion.

Système d'aéronef télépiloté (RPAS) (applicable à compter du 26 novembre 2026) : Aéronef télépiloté, poste ou postes de télépilotage connexes, liaison ou liaisons C2 nécessaires et tout autre composant spécifié dans la conception de type.

Système informatique : Tout système électronique ou automatisé capable de réception, stockage, et traitement des données externes, et de transmission et présentation de telles données sous un format convenable pour l'accomplissement d'une fonction spécifique.

Système significatif pour l'exploitation EDTO. Système de bord dont une panne ou une dégradation du fonctionnement pourrait nuire en particulier à la sécurité d'un vol EDTO, ou dont le fonctionnement continu est particulièrement important pour la sécurité du vol et de l'atterrissage en cas de déroutement EDTO.

Temps de décision avant perte de la liaison C2 (applicable à compter du 26 novembre 2026) : Temps maximal permis avant de déclarer une perte de la liaison C2 pendant lequel la performance de la liaison C2 n'est pas suffisante pour permettre au télépilote de gérer activement le vol dans de bonnes conditions de sécurité et de façon opportune compte tenu des conditions d'espace aérien et d'exploitation.

Transfert de commande (applicable à compter du 26 novembre 2026) : Passage de la commande du télépilotage d'un poste de télépilotage à un autre.

Transfert de connexion (applicable à compter du 26 novembre 2026) : Transfert de la voie de liaison de données active entre le RPS et le RPA de l'un des liens ou réseaux constituant la liaison C2 à un autre lien ou réseau constituant la liaison C2.

Type d'aéronef orphelin : Aéronef dont le certificat de type a été révoqué par l'État de conception et qui n'a plus d'État de conception désigné aux termes de l'Annexe 8 de l'OACI. Les aéronefs de ce type ne satisfont pas aux normes de l'Annexe 8 de l'OACI.

Note : l'Autorité de l'aviation civile délivre les certificats de navigabilité aux aéronefs pour lesquels un certificat de type en état de validité a été délivré par l'autorité primaire de certification. Ce certificat de type certifie que la conception de type est conforme au règlement applicable de navigabilité et que les aéronefs conformes à ce type sont en état de navigabilité.



Visite prévol : l'inspection effectuée avant le vol pour s'assurer que l'aéronef est apte à effectuer le vol considéré ; elle ne comprend pas la correction des défauts.

Vol à temps de déroutement prolongé (EDTO). Tout vol d'avion à deux turbomachines ou plus sur une route à partir de laquelle le temps de déroutement jusqu'à un aérodrome de dégagement en route excède le seuil de temps fixé par l'État de l'exploitant.

145. A.004 - ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

(a) Les abréviations suivantes sont utilisées dans cette partie des règlements techniques :

ANAC : Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo

CDCCL : Critical Design Control Configuration Limitation

CDN : Certificat de Navigabilité

CEN : Certificat d'Examen de Navigabilité

MGN : Manuel des spécifications de l'organisme de Gestion du Maintien de la Navigabilité

MOE : Manuel des spécifications d'un Organisme d'Entretien

OACI : Organisation de l'aviation civile internationale

OMA : Organisme de Maintenance Agréé

RDE : Responsable Désigné Entretien

RPA : Aéronef télépiloté (Remotely piloted aircraft)

RPAS : Système d'aéronef télépiloté (Remotely piloted aircraft system)

RPS : Poste de télépilotage (Remote pilot station)

REN : Recommandation d'Examen de Navigabilité

TMA : Technicien de Maintenance d'Aéronef

TSO : Prescription de Norme Technique (Technical Standard Order)

145. A.005 - DISPOSITIONS TRANSITOIRES

(a) **Choisir de se conformer aux exigences RPAS**

(1) Les exigences relatives aux aéronefs télépilotés sont applicables à compter du **26 novembre 2026**.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 08 – PART 145

Organismes de maintenance agréés

Page : **A-16**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

- (2) Toutefois, ces exigences peuvent être appliquées de façon anticipée à tout postulant désireux d'exploiter un RPAS avant cette date.
- (3) A cet effet, le postulant doit adresser une lettre exprimant son choix de se conformer auxdites exigences à l'Autorité de l'aviation civile qui évalue cette demande et donne suite au postulant.



CHAPITRE B.-EXIGENCES TECHNIQUES

145. B.010 - DOMAINE D'APPLICATION

Le présent règlement établit les exigences régissant la délivrance et le maintien d'agrément à des organismes d'entretien d'aéronefs et d'éléments d'aéronefs ainsi que les règles générales de fonctionnement de ces organismes agréés. L'agrément, lorsque délivré, s'applique à l'ensemble de l'organisme sous la responsabilité du Dirigeant responsable.

145. B.015 - DEMANDE DE DÉLIVRANCE, DE MODIFICATION OU DE RENOUELEMENT

(a) Une demande de délivrance, de modification ou de renouvellement de l'agrément d'organisme d'entretien, doit être effectuée au moyen d'un formulaire et selon les modalités prescrites par l'Autorité de l'aviation civile. Elle est transmise avec le nombre requis d'exemplaires des spécifications de l'organisme d'entretien ou de l'amendement à celles-ci.

(b) La demande doit être déposée au moins :

- (1) Quatre-vingt-dix (90) jours avant le début des activités d'entretien envisagées pour une première délivrance ;
- (2) Trente (30) jours avant le début des activités d'entretien envisagées pour une modification majeure des activités d'entretien ;
- (3) Trente (30) jours avant la date d'expiration de validité de l'agrément pour un renouvellement.

Note : L'Appendice 1 -145.B.015 donne le modèle de formulaire de Demande de Certificat d'OMA.

(c) Un postulant qui satisfait aux exigences du présent règlement et qui s'est acquitté de tous les droits prescrits par l'Autorité de l'aviation civile peut obtenir un agrément d'organisme d'entretien.

145. B.020 - TERMES DE L'AGRÉMENT

(a) L'organisme doit indiquer dans ses spécifications le domaine d'application pour lequel l'agrément est demandé.

Note : L'Appendice 2- 145.B.020 donne des indications sur le système de classes et de catégories utilisé pour l'agrément des organismes de maintenance.

145. B.025 - EXIGENCES EN MATIÈRE DE LOCAUX

(a) L'organisme doit s'assurer que :

- (1) Les locaux sont adaptés à tous les travaux prévus, assurant en particulier une protection contre les intempéries. Les ateliers et halls spécialisés sont cloisonnés comme il convient pour prévenir toute contamination de l'environnement et de la zone de travail ;



- (i) Pour l'entretien en base des aéronefs, des hangars d'aéronefs sont disponibles et suffisamment grands pour abriter des aéronefs, pour lesquels l'organisme est qualifié, en entretien en base programmé ;
 - (ii) Pour l'entretien des éléments d'aéronefs, les ateliers d'éléments d'aéronefs sont suffisamment grands pour abriter les éléments d'aéronefs, pour lesquels l'organisme est qualifié, en entretien programmé.
- (2) Les bureaux sont disponibles pour la gestion du travail programmé référencé au sous paragraphe (1) ci-dessus et les personnels de certification afin qu'ils puissent effectuer leurs tâches désignées de façon à contribuer aux bonnes normes d'entretien des aéronefs.
- (3) Les conditions de travail, y compris les hangars d'aéronefs, les ateliers d'éléments d'aéronefs et les implantations de bureaux, sont adaptées à la tâche effectuée et en particulier au respect des exigences spécifiques. Sauf impératif lié à l'environnement particulier d'une tâche, les conditions de travail ne doivent pas nuire à l'efficacité du personnel :
- (i) les températures doivent être maintenues à un niveau tel que le personnel puisse accomplir son travail sans être exagérément incommodé ;
 - (ii) la poussière et toute autre contamination de l'air sont maintenues à un niveau minimal et il n'est pas permis qu'elles atteignent dans l'environnement de travail un niveau tel qu'une contamination des surfaces de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef soit apparente. Lorsque de la poussière ou toute une autre contamination de l'air entraîne une contamination de surface apparente, tous les systèmes sensibles doivent être protégés de façon étanche jusqu'à ce que des conditions acceptables soient rétablies ;
 - (iii) l'éclairage est tel qu'il garantit que chaque tâche d'inspection et d'entretien puisse être effectuée correctement ;
 - (iv) Il n'est pas autorisé que les niveaux sonores atteignent le point où le personnel serait gêné pour effectuer ses tâches d'inspection. Dans les lieux où il n'est pas possible de contrôler la source de bruit, ce personnel dispose d'équipements individuels nécessaires pour prévenir toute gêne due à un bruit excessif pendant les tâches d'inspection ;
 - (v) si une tâche d'entretien particulière nécessite l'application de conditions d'environnement spécifiques, différentes de ce qui précède, ces conditions sont alors observées. Les conditions spécifiques sont identifiées dans les données d'entretien ;
 - (vi) les conditions de travail pour l'entretien en ligne sont telles que la tâche d'inspection ou d'entretien particulière puisse être menée à bien sans gêne excessive. Il s'ensuit donc que si les conditions de travail se détériorent à un niveau inacceptable de température, d'humidité, de grêle, de givre, de neige, de vent, de lumière, de poussière ou toute autre



contamination de l'air, les tâches d'inspection ou d'entretien particulières doivent être suspendues jusqu'à ce que des conditions satisfaisantes soient rétablies.

- (4) Des installations de stockages sûrs sont fournies pour les pièces, les équipements, les outillages et les matériels. Les conditions de stockage doivent assurer l'isolation des équipements et matériels d'aéronef en état de fonctionnement, et des matériels, équipements et outillages inutilisables. Les conditions de stockage sont conformes aux instructions des fabricants pour éviter la détérioration et l'endommagement des éléments stockés. L'accès aux locaux de stockage est limité au personnel habilité.

145. B.030 - EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERSONNEL

- (a) L'organisme doit désigner un dirigeant responsable qui assumera la responsabilité finale au nom de l'organisation et qui a les pouvoirs statutaires pour s'assurer que tout l'entretien exigé par le client peut être financé et effectué selon la norme exigée par le présent règlement. Le dirigeant responsable doit :

- (1) assumer la responsabilité finale en ce qui concerne les questions de sécurité et s'assurer que toutes les ressources nécessaires sont disponibles pour effectuer l'entretien conformément au § 145.B.065 (b) pour supporter l'agrément de l'organisme ;
- (2) établir et promouvoir la politique de sécurité et de qualité spécifiée dans le § 145.B.065 (a) ;
- (3) démontrer qu'il a une vision d'ensemble du présent règlement.

Note : *Le dirigeant responsable s'assimile normalement au directeur général de l'organisme de maintenance agréé qui, en raison de son poste, assume la responsabilité générale (y compris en particulier les finances) de la gestion de l'organisation. Le dirigeant responsable peut être dirigeant responsable de plusieurs organisations et n'est pas nécessairement obligé d'être au courant des questions techniques, car le manuel de spécification d'organisme de maintenance définit les normes de maintenance. Lorsque le dirigeant responsable n'est pas le directeur général, l'Autorité de l'aviation civile s'assure qu'il a directement accès au directeur général et qu'il dispose d'une allocation suffisante pour le « financement de la maintenance ».*

- (b) L'organisme doit nommer une personne ou un groupe de personnes ; il lui incombera entre autres de s'assurer que l'organisme satisfait aux exigences du présent règlement. Cette ou ces personnes doi(ven)t en dernier ressort rendre compte au dirigeant responsable.
 - (1) La ou les personnes désignée(s) doi(ven)t représenter la structure de gestion de l'entretien au sein de l'organisme et être responsable(s) de toutes les fonctions précisées dans le présent règlement.
 - (2) La ou les personnes désignée(s) doi(ven)t être identifiée(s) et leurs cursus soumis sous une forme et selon une procédure établie par l'Autorité de l'aviation civile.



- (3) La ou les personnes désignée(s) doi(ven)t pouvoir démontrer avoir des connaissances appropriées, un passé et une expérience satisfaisante dans le domaine de l'entretien d'aéronefs/d'éléments d'aéronef et démontrer une connaissance pratique du présent règlement.
- (4) Les procédures doivent clairement indiquer qui supplée toute personne particulière dans le cas d'une absence de longue durée de ladite personne.
- (c) Le dirigeant responsable selon le § (a) doit nommer une personne chargée de contrôler le système qualité, y compris le système de retour d'information associé tel qu'exigé par le § 145.B.065 (c). La personne nommée doit pouvoir accéder directement au dirigeant responsable afin de s'assurer que le dirigeant responsable est correctement tenu informé des problèmes de qualité et de conformité.
- (d) L'organisme de maintenance agréé doit employer un personnel suffisant pour planifier, effectuer, surveiller, inspecter, contrôler et accepter les travaux de maintenance conformément à l'agrément. De plus, l'organisme doit avoir une procédure pour réévaluer le travail devant être effectué lorsque la disponibilité réelle du personnel est moindre que le niveau prévu de la dotation en personnel pour toute période de travail spécifique.
- (e) L'organisme doit établir et contrôler la compétence du personnel impliqué dans toute activité d'entretien, gestion et/ou audit de qualité suivant une procédure et une norme approuvées par l'Autorité de l'aviation civile. L'organisme doit veiller à ce que tout le personnel impliqué dans toute activité d'entretien, gestion et/ou audit de qualité reçoive une formation initiale et une formation périodique qui conviennent aux tâches et aux responsabilités qui lui sont attribuées. En plus de l'expertise nécessaire pour exercer la fonction, les compétences doivent inclure la compréhension théorique et pratique des questions de facteurs humains et de performances humaines appropriées aux fonctions des personnes dans l'organisme y compris la coordination en équipe et avec les équipages de conduite. « Les facteurs humains » désignent les principes qui s'appliquent à la conception aéronautique, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance et qui cherchent à établir une interface sûre entre la composante humaine et celles d'autres systèmes par la prise en considération de manière appropriée des performances humaines. « Les performances humaines » désignent les capacités et limites humaines qui ont un impact sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.
- Note :** Des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation pour développer les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines se trouvent dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683) de l'OACI et dans l'Appendice I du RANT 01 Part 66.
- (f) L'organisme doit s'assurer que le personnel qui effectue et/ou contrôle un test non-destructif de maintien de la navigabilité des structures et/ou éléments de l'aéronef, est convenablement qualifié pour le test non-destructif spécifique conformément à une norme reconnue ou acceptable pour l'Autorité de l'aviation civile. Le personnel qui effectue toute autre tâche spécialisée doit être



convenablement qualifié conformément aux normes reconnues ou acceptées officiellement. Par dérogation au présent paragraphe, ces personnels spécifiés dans le § (g) et les sous paragraphes (h) (1) et (2), qualifiés dans la catégorie B1 ou B3 du RANT 01 PART 66, peuvent effectuer et/ou contrôler des essais par ressuage du contraste des couleurs.

- (g) Tout organisme entretenant des aéronefs, sauf indication contraire dans le § (j), doit, dans le cas d'entretien en ligne des aéronefs, avoir du personnel possédant la qualification de type appropriée appartenant aux catégories B1, B2 et B3 conformément au RANT 01 PART 66 et au § 145.B.035.

De plus, ces organismes peuvent également utiliser du personnel de certification formé aux tâches de manière appropriée et appartenant à la catégorie A conformément au RANT 01 PART 66 et au point 145.B.035 pour effectuer un entretien en ligne mineur programmé et une rectification simple de défaut. La disponibilité d'un tel personnel de certification ne doit pas remplacer le besoin de personnel de certification des catégories B1, B2 et B3 selon le cas.

- (h) Tout organisme entretenant des aéronefs, sauf indication contraire dans le § (j) doit :

(1) dans le cas d'entretien en base d'aéronefs lourds, avoir un personnel de certification possédant la qualification de type appropriée appartenant à la catégorie C conformément au RANT 01 PART 66 et au §145.B.035. De plus, l'organisme doit avoir des personnels suffisants possédant la qualification de type appropriée appartenant aux catégories B1 et B2 selon le cas conformément au RANT 01 PART 66 et au § 145.B.035 pour soutenir le personnel de certification de catégorie C.

(i) Les personnels de soutien des catégories B1 et B2 doivent s'assurer que toutes les tâches ou inspections pertinentes ont été effectuées selon la norme requise avant que le personnel de certification de catégorie C délivre le certificat de remise en service.

(ii) L'organisme doit tenir un registre de tous les personnels de soutien des catégories B1 et B2.

(iii) Le personnel de certification de catégorie C doit s'assurer de la conformité au § (i) et que tout le travail demandé par le client a été réalisé au cours de la vérification d'entretien en base spécifique ou dans l'ensemble des tâches, et doit également évaluer l'impact de tout travail non effectué en vue d'exiger sa réalisation ou de s'entendre avec l'exploitant pour reporter ce travail lors d'une autre vérification spécifique ou échéance calendaire.

(2) dans le cas d'entretien en base d'aéronefs autres que les aéronefs lourds, avoir :

(i) un personnel de certification possédant la qualification de type appropriée appartenant aux catégories B1, B2 et B3 conformément au RANT 01 PART 66 et au § 145.B.035 ; ou

(ii) un personnel de certification possédant la qualification de type appartenant à la catégorie C assisté de personnel de soutien conformément au § 145.B.035 (a)(i).



- (i) Le personnel de certification des éléments d'aéronef doit se conformer au § 145.B.035.
- (j) Par dérogation aux § (g) et (h) en lien avec l'obligation de se conformer au RANT 01 PART 66, l'organisme peut utiliser du personnel de certification qualifié conformément aux dispositions suivantes :
- (1) pour des installations d'un organisme situées en-dehors du territoire togolais, le personnel de certification peut être qualifié conformément aux réglementations aéronautiques nationales de l'État dans lequel l'organisme est agréé selon les conditions spécifiées dans l'appendice 3 - 145.B.030 du présent règlement ;
 - (2) pour un entretien en ligne effectué à une escale d'un organisme qui est situé en-dehors du territoire togolais, le personnel de certification peut être qualifié conformément aux réglementations aéronautiques nationales de l'État dans lequel l'escale est basée, selon les conditions spécifiées dans l'appendice 3 - 145.B.030 du présent règlement ;
 - (3) pour une consigne de navigabilité pré-vol répétitive qui mentionne de façon spécifique que l'équipage peut exécuter cette consigne de navigabilité, l'organisme peut délivrer une habilitation de certification limitée au commandant de bord et/ou au mécanicien navigant sur la base de la licence détenue par l'équipage. Cependant, l'organisme doit vérifier qu'une formation pratique suffisante a été dispensée afin de s'assurer que le commandant de bord et le mécanicien navigant de cet aéronef peuvent appliquer la consigne de navigabilité selon la norme requise ;
 - (4) dans le cas d'un aéronef fonctionnant en-dehors d'un site pourvu de moyens nécessaires, l'organisme peut délivrer une habilitation de certification limitée au commandant de bord et/ou au mécanicien navigant sous réserve que l'équipage soit titulaire d'une licence, et qu'il ait été reconnu qu'une formation pratique suffisante a été dispensée afin de s'assurer que le commandant de bord et le mécanicien navigant de cet aéronef peuvent effectuer les tâches spécifiées selon la norme requise. Les dispositions du présent paragraphe doivent être détaillées dans les procédures de spécifications de l'organisme d'entretien ;
 - (5) dans les cas imprévus suivants, lorsqu'un aéronef est immobilisé au sol à un endroit autre que la base principale où aucun personnel de certification approprié n'est disponible, l'organisme chargé par contrat d'assurer l'entretien peut délivrer une habilitation de certification unique:
 - (i) à l'un de ses employés titulaire d'une autorisation de type équivalente sur aéronefs de même technologie, construction et systèmes, ou
 - (ii) à toute personne ayant au moins cinq (5) années d'expérience en matière d'entretien et titulaire d'une licence de maintenance d'aéronef OACI valide correspondante au type d'aéronef nécessitant une certification sous réserve qu'il n'y ait aucun organisme convenablement agréé conformément au présent règlement à cet endroit et que



l'organisme sous contrat obtienne et détienne des documents justifiant l'expérience et la licence de cette personne.

Tous ces cas spécifiés dans le présent sous-paragraphe doivent être rapportés à l'Autorité de l'aviation civile dans un délai de sept jours à compter de la délivrance de cette habilitation de certification. L'organisme délivrant l'habilitation unique doit s'assurer qu'un tel entretien pouvant affecter la sécurité du vol soit revérifié par un organisme convenablement agréé.

145. B.035 - PERSONNELS DE CERTIFICATION ET PERSONNELS DE SOUTIEN

- (a) En plus des conditions propres aux § 145.B.030 (g) et (h), l'organisme doit s'assurer que les personnels de certification et les personnels de soutien ont une connaissance adéquate des aéronefs et/ou éléments d'aéronef correspondants devant être entretenus ainsi que des procédures d'organismes associées. Dans le cas des personnels de certification, cela doit précéder la délivrance ou la redélivrance de l'habilitation de certification.
- (i) Les « personnels de soutien » désignent les personnels titulaires d'une licence de maintenance d'aéronefs « RANT 01 Part 66 » dans les catégories B1, B2 et/ou B3 avec les qualifications d'aéronef appropriées, travaillant dans un environnement d'entretien en base sans nécessairement avoir une prérogative de certification.
- (ii) « Aéronefs et/ou éléments d'aéronef correspondants », désignent les aéronefs ou éléments d'aéronef spécifiés dans l'habilitation de certification particulière.
- (iii) « Habilitation de certification », désigne l'habilitation délivrée aux personnels de certification par l'organisme et qui spécifie qu'ils peuvent signer des certificats d'autorisation de remise en service, dans les limites définies par cette habilitation, au nom de l'organisme agréé.
- (b) Excepté les cas visés au § 145.B.030 (j) et § 145.B.020 (a) 3 (ii) du RANT 1 PART 66, l'organisme peut uniquement délivrer une habilitation de certification aux personnels de certification appartenant aux catégories et sous-catégories de base et ayant toute qualification de type figurant sur la liste de la licence d'entretien d'aéronef conformément au RANT 01 PART 66, sous réserve que la licence reste valide pendant toute la période de validité de l'habilitation et que les personnels de certification restent en conformité avec ledit RANT 01 PART 66.
- (c) L'organisme doit s'assurer que tous les personnels de certification et les personnels de soutien ont pratiqué réellement l'entretien approprié d'aéronef ou d'éléments d'aéronef avec au moins six (06) mois d'expérience au cours d'une période de deux (02) années consécutives.

Aux fins du présent paragraphe, l'expression « ont pratiqué réellement l'entretien approprié d'aéronef ou d'éléments d'aéronef » signifie que la personne a travaillé dans un environnement d'entretien d'aéronef ou d'éléments d'aéronef et a exercé les prérogatives de l'habilitation de



certification et/ou effectué un entretien sur au moins quelques-uns des systèmes de types d'aéronefs spécifiés dans l'habilitation de certification spécifique.

- (d) L'organisme doit s'assurer que tous les personnels de certification et les personnels de soutien reçoivent une formation continue suffisante au cours de chaque période de deux ans pour s'assurer que ces personnels ont des connaissances à jour concernant les questions correspondantes en matière de technologie, procédures d'organisme et facteurs humains.
- (e) L'organisme doit établir un programme de formation continue pour les personnels de certification et les personnels de soutien, comprenant une procédure pour s'assurer que les paragraphes correspondants au § 145.B.035 sont respectés pour la délivrance des habilitations de certification aux personnels de certification conformément au présent règlement, et une procédure pour s'assurer que le RANT 01 PART 66 est respectée.
- (f) Excepté lorsque les cas imprévus du § 145.B.030 (j) (5) s'appliquent, l'organisme doit évaluer tous les personnels de certification potentiels au niveau de leurs compétences, leur qualification et capacité à effectuer leurs tâches de certification potentielles conformément à une procédure telle que précisée dans les spécifications avant la délivrance ou la re-délivrance d'une habilitation de certification selon le présent règlement.
- (g) Lorsque les conditions des § (a), (b), (d), (f) et, le cas échéant, du § (c) ont été remplies par les personnels de certification, l'organisme doit délivrer une habilitation de certification qui spécifie clairement le domaine d'application et les limites de cette habilitation. Le maintien de la validité de l'habilitation de certification dépend du maintien de la conformité aux § (a), (b), (d), et le cas échéant, le § (c).
- (h) L'habilitation de certification doit être rédigée dans un style qui fait apparaître clairement le domaine d'application aux personnels de certification et à toute personne habilitée pouvant exiger de contrôler l'habilitation. Lorsque des codes sont utilisés pour définir le domaine d'application, l'organisme doit fournir une traduction des codes rapidement utilisable. « Personne habilitée » désigne les officiels de l'Autorité de l'aviation civile, ou tout autre organisme reconnu par le Togo qui a la responsabilité de contrôler les aéronefs ou éléments d'aéronef entretenus.
- (i) La personne responsable du système qualité doit également rester responsable, au nom de l'organisme, de la délivrance des habilitations de certification aux personnels de certification. Cette personne peut nommer d'autres personnes pour délivrer ou retirer les habilitations de certification conformément à une procédure telle qu'indiquée dans les spécifications.
- (j) L'organisme doit conserver un dossier de tous les personnels de certification et les personnels de soutien, ce dossier devant contenir :
 - (1) les détails de toute licence d'entretien d'aéronef détenue conformément au RANT 01 PART 66 ;
 - (2) toutes les formations appropriées effectuées ;



- (3) le domaine d'application des habilitations de certification délivrées, le cas échéant ; et
- (4) des renseignements sur les personnels ayant des habilitations de certification limitées ou uniques.

L'organisme doit conserver les dossiers pendant au moins trois (03) ans après que les personnels visés au présent point (j) ont cessé de travailler avec l'organisme ou dès que l'habilitation a été retirée. De plus, sur demande, l'organisme de maintenance doit fournir aux personnels visés au présent point une copie de leur dossier personnel lorsqu'ils quittent l'organisme.

Les personnels visés au présent point (j) doivent avoir accès sur demande à leur dossier personnel, comme indiqué ci-dessus.

- (k) L'organisme doit fournir aux personnels de certification une copie de leur habilitation de certification soit sous format papier soit sous format électronique.
- (l) Les personnels de certification doivent présenter leur habilitation de certification à toute personne habilitée dans les vingt-quatre (24) heures.
- (m) L'âge minimum pour des personnels de certification et des personnels de soutien est de vingt et un (21) ans.
- (n) Le titulaire d'une licence de maintenance d'aéronefs de catégorie A peut exercer les prérogatives de certification sur un type d'aéronef spécifique seulement après achèvement satisfaisant de la formation aux tâches d'entretien d'aéronef de la catégorie A correspondante effectuée par un organisme convenablement agréé conformément au présent règlement ou au RANT 01 PART 147. Cette formation doit inclure des travaux pratiques sur la formation et une formation théorique, comme il convient, pour chaque tâche autorisée. L'accomplissement satisfaisant de la formation doit être démontré par un examen ou par une évaluation en atelier effectué(e) par l'organisme.
- (o) Le titulaire d'une licence de maintenance d'aéronefs de catégorie B2 peut exercer les prérogatives de certification décrites au § 66.A.020(a)(3)(ii) du RANT 01 PART 66 seulement après achèvement satisfaisant de :
 - (i) la formation aux tâches d'entretien d'aéronef de la catégorie A correspondante et
 - (ii) six (06) mois d'expérience pratique documentée couvrant le domaine d'application de l'habilitation qui sera délivrée.

La formation aux tâches doit inclure des travaux pratiques sur la formation et une formation théorique, comme il convient, pour chaque tâche autorisée. L'accomplissement satisfaisant de la formation doit être démontré par un examen ou par une évaluation en atelier. La formation aux tâches et l'examen/l'évaluation doivent être effectués par l'organisme de maintenance délivrant l'habilitation de personnel de certification. L'expérience pratique doit également être acquise au sein de cet organisme de maintenance.



145. B.040 - INSTRUMENTS, OUTILLAGES ET MATÉRIELS

- (a) L'organisme doit disposer des instruments, outillages et matériels nécessaires et les utiliser pour effectuer les travaux entrant dans le cadre de l'agrément.
- (1) Lorsque le fabricant spécifie un outil ou un équipement particulier, l'organisme doit utiliser cet outil ou équipement, à moins que des procédures approuvées par l'Autorité de l'aviation civile et précisées dans les spécifications permettent l'utilisation d'un outillage ou équipement alternatif.
 - (2) Les équipements et outils doivent être disponibles en permanence, excepté dans le cas d'un outil ou équipement qui est utilisé si rarement que sa disponibilité permanente n'est pas nécessaire. Ces cas doivent être détaillés dans une procédure de spécifications.
 - (3) Un organisme agréé pour un entretien en base doit avoir des plates-formes de travail et des instruments d'accès à l'aéronef suffisants afin que l'aéronef puisse être correctement inspecté.
- (b) L'organisme doit s'assurer que tous les outillages, instruments, et en particulier les instruments de mesure et de contrôle, selon le cas, sont contrôlés et étalonnés suivant une norme reconnue officiellement et à une périodicité propre à garantir le bon fonctionnement et la précision. Les enregistrements de ces étalonnages et la traçabilité selon la norme utilisée doivent être conservés par l'organisme.

145. B.042 - ACCEPTATION DES ÉLÉMENTS D'AÉRONEFS

- (a) Tous les éléments d'aéronef doivent être classés et disposés de manière appropriée dans les catégories suivantes :
- (1) éléments d'aéronef qui sont dans un état satisfaisant et remis en service sur un Formulaire ANAC-TOGO AIR Form 1 ou équivalent conformément au règlement d'organisme de conception de type ;
 - (2) éléments d'aéronefs inaptes au service qui doivent être entretenus conformément à cette section ;
 - (3) éléments d'aéronef non récupérables qui sont classés conformément au § 145.B.042 (d) ;
 - (4) pièces standards utilisées sur un aéronef, un moteur, une hélice ou tout autre élément lorsqu'elles sont spécifiées dans le catalogue des pièces illustré du fabricant et/ou dans les données d'entretien ;
 - (5) matières premières et consommables utilisés au cours de l'entretien lorsque l'organisme s'est assuré que les matières répondent aux spécifications exigées et ont une traçabilité appropriée. Toutes les matières doivent être accompagnées d'une documentation spécifique et contenant une déclaration de conformité aux spécifications ainsi que l'origine du fabricant et du fournisseur.



- (b) Avant d'installer un élément d'aéronef, l'organisme doit s'assurer que l'admissibilité de l'élément spécifique lui permet d'être monté lorsque différentes normes de modifications et/ou de consignes de navigabilité peuvent être applicables.
- (c) L'organisme peut fabriquer une gamme limitée de pièces utilisables dans un programme de travail en cours dans ses propres installations sous réserve de l'acceptation de l'Autorité de l'aviation civile et que des procédures soient identifiées dans les spécifications.
- (d) Les éléments d'aéronefs qui ont atteint leur limite de vie certifiée ou qui contiennent un défaut non réparable doivent être classés comme irrécupérables et ne seront pas autorisés à réintégrer le système d'approvisionnement en éléments, à moins que les limites de vie certifiées n'aient été prolongées par l'État de conception ou qu'une solution de réparation n'ait été autorisée conformément au RANT 08 PART 21.
- (e) Les éléments visés au point 21.B.1204, § c), du RANT 08 PART 21 ne doivent être installés que si leur admissibilité leur permet d'être montés par le propriétaire de l'aéronef dans son propre aéronef.

145. B.045 - DONNÉES D'ENTRETIEN

- (a) L'organisme doit détenir et utiliser des données d'entretien à jour applicables dans l'exécution de l'entretien, y compris les modifications et les réparations. « Applicable » signifie approprié à tout aéronef, élément ou processus spécifié dans le tableau d'agrément de l'organisme et dans toute liste d'habilitation associée.

Dans le cas de données d'entretien fournies par un exploitant ou un client, l'organisme doit détenir ces données lorsque le travail est en cours, à l'exception du besoin de se conformer au §145.B.055

(c).

- (b) Aux fins du présent règlement, les données d'entretien applicables désignent :
 - (1) toute exigence, procédure, consigne opérationnelle ou information applicable délivrée par l'Autorité de l'aviation civile responsable de la surveillance de la navigabilité de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef ;
 - (2) toute consigne de navigabilité applicable délivrée ou adoptée directement par l'Autorité de l'aviation civile responsable de la surveillance de la navigabilité de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef ;
 - (3) toutes instructions de maintien de navigabilité délivrées par les détenteurs de certificat de type, les détenteurs de certificat de type supplémentaire, tout autre organisme prévu pour publier ces données selon le RANT 08 PART 21 et dans le cas d'aéronefs ou d'éléments d'aéronef de pays tiers les données de navigabilité prescrites par l'Autorité de l'aviation civile responsable de la surveillance de la navigabilité de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef ;



- (4) toute norme applicable, telle que mais pas limitée à, des pratiques courantes d'entretien reconnues par l'Autorité de l'aviation civile comme de bonnes normes pour l'entretien ;
- (5) toute donnée applicable conformément au § (d).
- (c) L'organisme doit établir des procédures pour s'assurer que toute procédure, pratique, information ou instruction d'entretien contenue dans les données d'entretien utilisées par le personnel d'entretien qui s'avère être imprécise, incomplète ou ambiguë, est enregistrée et notifiée à l'auteur des données d'entretien.
- (d) L'organisme peut seulement modifier des instructions d'entretien conformément à une procédure précisée dans les spécifications de l'organisme de maintenance. Concernant ces changements, l'organisme doit démontrer qu'ils se traduisent par des normes d'entretien équivalentes ou améliorées et doit informer le titulaire du certificat de type de ces changements. Aux fins du présent paragraphe, les « instructions d'entretien » désignent les instructions sur la manière d'effectuer la tâche d'entretien spécifique ; elles excluent la conception technique des réparations et modifications.
- (e) L'organisme doit fournir un système de cartes ou de formulaires de travail commun permettant d'être utilisé dans toutes les parties appropriées de l'organisme. De plus, l'organisme doit soit transcrire précisément les données d'entretien contenues dans les § (b) et (d) concernant ces cartes ou formulaires de travail ou faire précisément référence à la ou les tâche(s) d'entretien spécifique(s) contenue(s) dans ces données d'entretien. Les cartes ou formulaires de travail peuvent être établis sur ordinateur et figurer dans une base de données électronique soumise à la fois à des sauvegardes appropriées contre toute modification non autorisée et une base de données électronique de sauvegarde qui doit être mise à jour dans les vingt-quatre (24) heures de toute entrée apportée à la base de données électronique principale. Les tâches d'entretien complexes doivent être transcrites sur les cartes ou formulaires de travail et sous-divisées en étapes bien définies pour assurer un enregistrement de la réalisation de l'intégralité de la tâche d'entretien.
- (f) Lorsque l'organisme fournit un service d'entretien à un exploitant d'aéronef qui exige que son système de cartes de travail soit utilisé, ce système de cartes de travail peut alors être utilisé. Dans ce cas, l'organisme doit établir une procédure pour s'assurer que les cartes de travail des exploitants d'aéronef sont correctement remplies.
- (g) L'organisme doit s'assurer que toutes les données d'entretien applicables sont utilisables immédiatement lorsque le personnel d'entretien en a besoin.
- (h) L'organisme doit établir une procédure destinée à garantir que les données d'entretien qu'il contrôle sont mises à jour. Dans le cas de données d'entretien contrôlées et fournies par un exploitant/client, l'organisme doit pouvoir démontrer soit qu'il a une confirmation écrite de l'exploitant/du client attestant que ces données d'entretien sont à jour ou qu'il a des ordres de travaux spécifiant le statut



des amendements des données d'entretien à utiliser ou il peut démontrer qu'elles sont sur la liste des amendements aux données d'entretien fournis par l'exploitant/client.

145. B.047 - PLANIFICATION DE LA PRODUCTION

- (a) L'organisme doit avoir un système adapté à la quantité et à la complexité du travail pour planifier la disponibilité de tous les personnels, outillages, instruments, matériels, données d'entretien et installations nécessaires afin de s'assurer que le travail d'entretien est réalisé en toute sécurité.
- (b) La planification des tâches d'entretien ainsi que l'organisation des équipes, doivent tenir compte des limites des performances humaines et des facteurs humains de façon générale.
- (c) Lorsqu'il est nécessaire de transmettre la poursuite ou l'achèvement des tâches d'entretien pour des raisons de changement d'équipe ou relève de personnel, les informations correspondantes doivent être communiquées de manière appropriée entre le personnel sortant et le personnel entrant.

145.B.048 - EXECUTION DE LA MAINTENANCE

- (a) L'organisme ne peut effectuer l'entretien d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef pour lequel il est agréé que lorsque toutes les installations, l'équipement, l'outillage, le matériel, les données d'entretien et le personnel nécessaires sont disponibles.
- (b) L'organisme est responsable de l'entretien effectué dans le cadre de son agrément.
- (c) L'organisme doit s'assurer que :
 - (1) à l'issue de l'entretien, une vérification générale soit effectuée pour s'assurer qu'il ne reste pas, dans l'aéronef ou l'élément d'aéronef, d'outils, d'équipements ou d'autres pièces et matériels étrangers, et que tous les panneaux d'accès déposés ont été réinstallés ;
 - (2) une méthode de détection des erreurs soit mise en œuvre après la réalisation de toute tâche critique de maintenance ;
 - (3) le risque d'erreurs durant les travaux d'entretien et le risque d'erreurs répétées dans des tâches de maintenance identiques soient réduits au minimum ;
 - (4) les dommages soient évalués et les modifications et réparations soient effectuées en utilisant les données approuvées spécifiées au RANT 08 Part M § M.B.304 ;
 - (5) l'évaluation des défauts affectant l'aéronef est effectuée conformément aux exigences du RANT 08 Part M.

145. B.050 - ATTESTATION DES TRAVAUX D'ENTRETIEN

- (a) Un certificat de remise en service doit être délivré par le personnel chargé de la certification dûment habilité, pour le compte de l'organisme, lorsqu'il a été vérifié que tout l'entretien commandé a été



correctement effectué par l'organisme conformément aux procédures indiquées au point 145.B.070, en tenant compte de la disponibilité et de l'utilisation de données d'entretien spécifiées au point 145.B.045 et du fait qu'il n'existe pas de défaut de conformité connu pour porter gravement atteinte à la sécurité du vol.

Note : « *Un certificat de remise en service doit être délivré ...* » veut dire « *Un certificat de remise en service doit être correctement rempli et signé...* ».

- (b) Un certificat de remise en service doit être délivré avant le vol à l'issue de tout ensemble de travaux d'entretien.
- (c) Les nouveaux défauts ou ordres de travaux d'entretien incomplets identifiés au cours de l'entretien ci-dessus doivent être portés à l'attention de l'exploitant de l'aéronef dans le but spécifique d'obtenir l'agrément pour rectifier ces défauts ou de compléter les éléments manquants de l'ordre de travaux d'entretien. Dans le cas où l'exploitant de l'aéronef refuse que cet entretien soit effectué conformément au présent paragraphe, le § (e) est applicable.
- (d) Un certificat de remise en service doit être délivré à l'issue de tout entretien effectué sur un élément déposé de l'aéronef. Le certificat d'autorisation de remise en service, ou « Formulaire ANAC AIR Form 1 », visé au point M.B.802 du RANT 08 Part M constitue le certificat de remise en service des éléments d'aéronef. Quand un organisme entretient un élément d'aéronef pour son propre usage, un Formulaire ANAC-TOGO AIR Form 1 peut ne pas être nécessaire en fonction des procédures internes de remise en service de l'organisme définies dans les spécifications.
- (e) Par dérogation au § (a), lorsque l'organisme ne peut pas achever tout l'entretien commandé, il peut délivrer un certificat de remise en service dans les limitations approuvées de l'aéronef. L'organisme doit mentionner cette situation sur le certificat de remise en service de l'aéronef avant la délivrance de ce certificat.
- (f) Par dérogation au § (a) et au point 145.B.042, lorsqu'un aéronef est interdit de vol à un endroit autre que l'escale principale ou la base d'entretien principale en raison de la non disponibilité d'un élément avec le certificat de remise en service approprié, il est permis de monter temporairement, sous réserve de l'approbation de l'Autorité de l'aviation civile, un élément sans le certificat de remise en service approprié pour un maximum de trente (30) heures de vol ou jusqu'à ce que l'aéronef retourne à l'escale principale ou à la base d'entretien principale, selon que l'une ou l'autre circonstance se produira la première, selon l'agrément d'exploitant de l'aéronef et le dit élément ayant un certificat de remise en service approprié mais sinon conformément à toutes les exigences d'entretien et opérationnelles applicables. Ces éléments doivent être déposés avant la fin de la période prescrite ci-dessus à moins qu'un certificat de remise en service approprié n'ait été obtenu dans le même temps conformément au § (a) et 145.B.042.



- (g) Un certificat de remise en service doit comporter au minimum :
- (1) les détails essentiels des travaux effectués, y compris la mention détaillée des données approuvées qui ont été utilisées ;
 - (2) l'emplacement où les travaux ont été effectués et la date à laquelle ces travaux ont été effectués ;
 - (3) le nom et la référence de l'organisme de maintenance agréé ;
 - (4) le nom de la personne ou des personnes qui ont signé le certificat ;
 - (5) les restrictions à la navigabilité ou les limites d'exploitation, le cas échéant.

Note : Le certificat de remise en service sera renseigné conformément aux orientations prescrites par l'Autorité de l'aviation civile.

145. B.055 - ENREGISTREMENTS DES TRAVAUX D'ENTRETIEN

- (a) L'organisme doit enregistrer tous les détails des travaux d'entretien effectués. Au minimum, l'organisme doit conserver des enregistrements nécessaires pour prouver que toutes les exigences ont été respectées pour la délivrance du certificat de remise en service, y compris les documents de sortie du sous- traitant.
- (b) L'organisme doit fournir une copie de chaque certificat de remise en service à l'exploitant de l'aéronef, ainsi qu'une copie de toute donnée de réparation/modification spécifique approuvée utilisée pour les réparations/modifications effectuées.
- (c) L'organisme doit conserver une copie de tous les enregistrements d'entretien détaillés et de toutes les données d'entretien associées pendant une durée d'au moins trois (03) ans à compter de la date de la remise en service par l'organisme de maintenance agréé de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef concerné par les travaux :
 - (1) les enregistrements visés au présent point doivent être stockés dans un endroit sûr pour les protéger des dommages, altérations et vols ;
 - (2) tous les disques, cassettes, etc. de sauvegarde informatique doivent être stockés dans un endroit différent de celui contenant les disques, cassettes, etc. de travail, dans un environnement garantissant qu'ils resteront en bon état ;
 - (3) Lorsqu'un organisme agréé conformément à la présente partie cesse son activité, tous les enregistrements des entretiens conservés couvrant les deux dernières années doivent être remis au dernier propriétaire ou client de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef respectif ou doivent être archivés comme indiqué par l'Autorité de l'aviation civile.



- (4) Les enregistrements conservés, archivés et transférés conformément au présent règlement doivent être tenus sous une forme et dans un format qui en assurent en permanence la lisibilité, la sécurité et l'intégrité.

Note : La forme et le format des enregistrements peuvent inclure, par exemple, des supports papier, filmiques, électroniques, ou toute combinaison de ces supports. Des orientations relatives aux enregistrements électroniques de maintenance figurent dans un guide à l'attention des organismes de maintenance.

Note 2 : Des orientations relatives aux enregistrements électroniques de maintien de la navigabilité figurent dans le Manuel de navigabilité (Doc 9760) de l'OACI.

145. B.060 - COMPTE-RENDU D'ÉVÈNEMENTS

- (a) L'organisme doit rapporter à l'Autorité de l'aviation civile, l'Etat d'immatriculation, et l'organisme responsable de la conception de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef tout état de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef constaté par l'organisme qui a provoqué ou peut provoquer une condition qui porte gravement atteinte à la sécurité du vol.
- (b) L'organisme doit établir un système de comptes-rendus d'événements interne tel que détaillé dans les spécifications permettant de recueillir et d'évaluer ces comptes-rendus, y compris d'évaluer et d'extraire les événements à rapporter conformément au § (a). Cette procédure doit identifier les tendances négatives, les actions correctives entreprises ou à entreprendre par l'organisme pour signaler des déficiences et inclure une évaluation de toutes les informations pertinentes connues relatives à ces événements et une méthode pour faire circuler les informations si nécessaire.
- (c) L'organisme doit faire ces comptes-rendus sous une forme et selon une procédure établie par l'Autorité de l'aviation civile et s'assurer qu'ils contiennent toutes les informations pertinentes relatives à l'état et aux constats d'évaluation connus de l'organisme.
- (d) Lorsque l'organisme est contracté par un exploitant commercial pour effectuer l'entretien, l'organisme doit également rapporter à l'exploitant tout état affectant l'aéronef ou un élément de l'aéronef de l'exploitant.
- (e) L'organisme doit produire et soumettre ces comptes-rendus dès que possible, et en tout état de cause dans les soixante-douze (72) heures après que l'organisme a identifié l'état faisant l'objet du rapport.

Note : Les types et les catégories de renseignements à transmettre dans le cadre des comptes rendus d'événements sont définis par des exigences de notification et des dispositions additionnelles de l'Autorité de l'aviation civile.



145. B.065 - POLITIQUE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ ET DE QUALITÉ, PROCÉDURE D'ENTRETIEN ET SYSTÈME QUALITÉ.

- (a) L'organisme doit mettre en place une politique de gestion de la sécurité et de qualité à inclure dans les spécifications conformément au point 145.B.070.

La politique de gestion de la sécurité doit être conforme aux exigences applicables du RANT 19.

- (b) L'organisme doit établir des procédures acceptées par l'Autorité de l'aviation civile en tenant compte des facteurs humains et des performances humaines pour garantir de bonnes techniques d'entretien et la conformité au présent règlement qui doit inclure une commande ou contrat de travaux clair de sorte que l'aéronef et les éléments d'aéronef puissent être remis en service conformément au présent règlement :

- (1) Les procédures d'entretien conformes au présent paragraphe s'appliquent aux dispositions du point 145.B.025 au 145.B.100.
- (2) Les procédures d'entretien établies ou à établir par l'organisme conformément au présent paragraphe doivent couvrir tous les aspects de la réalisation de l'activité d'entretien, y compris la disposition et le contrôle de services spécialisés et établir les normes par rapport auxquelles l'organisme travaillera.
- (3) Concernant l'entretien en ligne et en base de l'aéronef, l'organisme doit établir des procédures pour minimiser le risque de multiplier des erreurs et de saisir des erreurs sur des systèmes critiques, et de s'assurer que personne ne doit effectuer et vérifier des tâches relatives à l'entretien impliquant un élément de dépose/repose de plusieurs éléments du même type montés sur plus d'un système sur le même aéronef au cours d'une vérification d'entretien spécifique. Toutefois, en cas de force majeure, lorsqu'une seule personne est disponible pour effectuer ces tâches, alors la carte de travail de l'organisme doit inclure une étape supplémentaire pour la réinspection du travail par cette personne à l'issue de la réalisation de toutes les tâches identiques.
- (4) Les procédures de maintenance sont établies de sorte à garantir que le dommage est évalué et que les modifications et réparations sont entreprises selon les données approuvées par l'Autorité de l'aviation civile ou par l'organisme de conception de type, selon le cas.

- (c) L'organisme doit mettre au point un système de qualité incluant :

- (1) des audits indépendants afin de contrôler la conformité aux normes exigées de l'aéronef/des éléments d'aéronef et l'adéquation des procédures pour s'assurer que ces procédures évoquent de bonnes techniques d'entretien et la navigabilité de l'aéronef/des éléments d'aéronef. Dans les plus petits organismes, l'audit indépendant, qui fait partie du système qualité, peut être sous-traité à un autre organisme agréé conformément au présent règlement ou à une personne ayant



des connaissances techniques appropriées et une expérience des audits satisfaisante prouvée,
et

- (2) un système de comptes-rendus des retours d'information qualité à la personne ou au groupe de personnes spécifié dans le § 145.B.030 (b) et en dernier lieu au dirigeant responsable permettant de garantir qu'une action corrective est entreprise correctement et au moment opportun suite aux comptes-rendus résultant d'audits indépendants établis pour répondre à l'alinéa (1) ci-dessus.

145. B.066 – CYBERSECURITE EN MAINTENANCE DES AERONEFS

- (a) **A compter du 26 novembre 2026**, l'organisme de maintenance doit établir, mettre en œuvre et maintenir des mesures de cybersécurité pour garantir l'intégrité et l'authenticité des données et informations, protéger leur confidentialité et assurer leur disponibilité.
- (b) Ces mesures doivent s'appliquer et, sans s'y limiter aux données d'entretien, aux renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité et à certaines opérations spécifiques d'entretien.

***Note :** Des orientations relatives aux mesures de cybersécurité applicables aux organismes de maintenance figurent dans un guide de l'Autorité de l'aviation civile.*

145. B.070 - MANUEL DES SPÉCIFICATIONS DE L'ORGANISME DE MAINTENANCE (MOE)

- (a) Le « Manuel des spécifications d'organisme de maintenance » désigne le(s) document(s) contenant les informations spécifiant le domaine d'application et la portée pour lesquels l'agrément est demandé et montrant comment l'organisme compte respecter le présent règlement. L'organisme doit fournir à l'Autorité de l'aviation civile le manuel des spécifications d'organisme de maintenance, (voir Appendice 145.B.070) contenant les informations suivantes :
- (1) une attestation signée par le Dirigeant responsable confirmant que le manuel des spécifications d'organisme de maintenance et tous les manuels associés qui définissent la conformité de l'organisme au présent règlement seront en permanence respectés. Lorsque le Dirigeant responsable n'est pas le Directeur général de l'organisme, ce Directeur général contresigne l'attestation ;
 - (2) la politique de sécurité et de qualité de l'organisme telle que spécifiée par le point 145.B.065 ;
 - (3) les titres, fonctions et noms des personnes mentionnées dans le § 145.B.030 (a) & (b) ;
 - (4) les tâches et les responsabilités des personnes mentionnées dans le § 145.B.030 (a) & (b), y compris les sujets qu'ils peuvent directement traiter avec l'Autorité de l'aviation civile au nom de l'organisme ;



- (5) un organigramme montrant les chaînes de responsabilités associées entre les personnes mentionnées dans le § 145.B.030 (a) et (b) ;
- (6) une description générale des ressources humaines ;
- (7) une description des procédures d'établissement de la compétence du personnel de certification et du personnel de soutien ainsi que la liste et le périmètre d'intervention de ces personnels, conformément au §145.B.030 et 145.B.035 ;
- (8) une description de la méthode utilisée pour établir et conserver les enregistrements de travaux d'entretiens exigés au § 145.B.055 ;
- (9) une description des procédures d'établissement et des conditions de signature des certificats de remise en service ;
- (10) une description générale des installations situées à chaque adresse spécifiée sur le certificat d'agrément d'organisme ;
- (11) une description générale du domaine d'application et de la portée des travaux autorisés de l'organisme dans le cadre de l'agrément ;
- (12) une description des procédures à suivre pour mettre en œuvre des changements qui ont une incidence sur l'agrément de l'organisme de maintenance et notifier ces changements d'organisation conformément au § 145.B.085 ;
- (13) une description des procédures à suivre pour respecter les spécifications du § 145.B.060, 145.B.045(c) et 21.B.101 relatives aux comptes rendus sur les pannes, mauvais fonctionnements, défauts et autres cas qui ont ou qui pourraient avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité ;
- (14) une description des procédures à suivre pour recevoir et évaluer toutes les données de navigabilité nécessaires de l'organisme responsable de la conception de type, ainsi que pour modifier ces données et les diffuser à l'intérieur de l'organisme de maintenance ;
- (15) la procédure de modification du manuel des spécifications d'organisme de maintenance ;
- (16) les procédures et le système qualité établis par l'organisme conformément aux dispositions du point 145.B.025 au 145.B.090 et toutes autres procédures applicables ;
- (17) le cas échéant, une liste des exploitants commerciaux pour lesquels l'organisme fournit un service d'entretien d'aéronef et une description des procédures supplémentaires à suivre pour respecter les procédures et les spécifications de maintenance de ces exploitants commerciaux ;
- (18) le cas échéant, une description des activités sous-traitées et une liste des organismes sous-traitants telle que spécifiée dans le § 145.B.075 (b) ;



- (19) le cas échéant, une liste des escales telle que spécifiée dans le § 145.B.075 (d) ;
- (20) le cas échéant, une liste des organismes contractants.
- (b) L'organisme de maintenance doit veiller à ce que des exemplaires du MOE soient distribués à tous les organismes et à toutes les personnes concernées. Il doit également veiller à ce que le MOE soit modifié selon les besoins de manière à être constamment à jour.
- (c) Le MOE et ses amendements doivent être approuvés par l'Autorité de l'aviation civile.
- (d) Des exemplaires de toutes les modifications apportées au MOE doivent être communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le manuel a été distribué.
- (e) Nonobstant le § (c), des amendements mineurs aux spécifications peuvent être approuvés selon une procédure (ci-après nommé approbation indirect).

Note : L'Appendice 5 - 145 .B.070 donne le format du Manuel des spécifications de l'organisme de maintenance (MOE). Des orientations relatives à la structure et au contenu du MOE figurent dans le guide à l'attention des organismes agréés RANT 08 Part 145.

145. B.075 - PRÉROGATIVES DE L'ORGANISME

Conformément aux spécifications, l'organisme doit être habilité à effectuer les tâches suivantes :

- (a) entretenir tout aéronef et/ou élément d'aéronef pour lequel il est agréé, aux lieux précisés sur le certificat d'agrément et dans les spécifications ;
- (b) mettre en œuvre l'entretien de tout aéronef ou élément d'aéronef pour lequel il est agréé, auprès d'un autre organisme soumis au système qualité de l'organisme. Cela fait référence au travail effectué par un organisme qui n'est lui-même pas agréé de manière appropriée pour effectuer cet entretien conformément au présent règlement et qui est limité au domaine d'application permis par les procédures du § 145.B.065 (b). Ce domaine d'application ne doit pas inclure la vérification d'entretien en base d'un aéronef ou la vérification complète d'entretien d'atelier ou la révision générale d'un moteur ou d'un module de motorisation ;
- (c) entretenir tout aéronef ou élément d'aéronef pour lequel il est agréé, dans un endroit quelconque, sous réserve que la nécessité d'un tel entretien découle soit de l'inaptitude en vol de l'aéronef, soit du besoin d'effectuer un entretien en ligne occasionnel, conformément aux conditions citées dans les spécifications ;
- (d) entretenir tout aéronef et/ou élément d'aéronef pour lequel il est agréé, en un lieu identifié comme une station d'entretien en ligne, capable d'effectuer de l'entretien mineur et uniquement si les spécifications de l'organisme autorise cette activité et contient la liste de ces lieux ;
- (e) délivrer des certificats d'autorisation de remise en service relatifs à l'exécution de l'entretien conformément au point 145.B.050.



145. B.080 - LIMITATIONS DE L'ORGANISME

- (a) L'organisme est autorisé à entretenir un aéronef ou un élément d'aéronef pour lequel il est agréé uniquement lorsque l'ensemble des installations, instruments, outillages, matériels, données techniques et personnels de certification nécessaires, sont disponibles.

145. B.085 - MODIFICATIONS DE L'ORGANISME

- (a) L'organisme doit notifier à l'Autorité de l'aviation civile toute proposition de modifications suivantes avant que ces modifications n'aient lieu pour permettre à l'Autorité de l'aviation civile de déterminer le maintien de la conformité au présent règlement et pour amender, si nécessaire, le certificat d'agrément, excepté dans le cas de propositions de modifications dans le personnel dont la direction ne serait pas avisée au préalable, ces modifications doivent être notifiées le plus rapidement possible:

- (1) le nom de l'organisme;
- (2) le site principal de l'organisme;
- (3) d'autres sites où se situe l'organisme;
- (4) le dirigeant responsable;
- (5) une des personnes nommées conformément au § 145.B.030 (b);
- (6) les installations, instruments, outils, matériels, procédures, domaine d'application et portée des travaux ou personnels de certification qui pourraient affecter l'agrément.

145. B.090 - MAINTIEN DE LA VALIDITÉ

- (a) Un agrément est délivré pour une durée de validité de douze (12) mois renouvelable. Il reste valide sous réserve que :
- (1) L'organisme continue de respecter les exigences du présent règlement et s'acquitte de tous les droits prescrits par l'Autorité de l'aviation civile
 - (2) l'organisme reste conforme au RANT 08 PART 145, conformément aux dispositions relatives au traitement des constatations tel que spécifié au point 145.B.100 ; et
 - (3) l'Autorité de l'aviation civile ait accès à l'organisme pour déterminer si le présent règlement est toujours respectée ; et
 - (4) l'agrément ne soit pas expiré et ne fasse pas l'objet d'une renonciation, d'une suspension ou d'un retrait.
- (b) Après renonciation ou retrait, l'agrément doit être restitué à l'Autorité de l'aviation civile.



Note : L'Appendice 6 - 145 .B.090 donne un modèle d'accrément des organismes de maintenance au sens du RANT 06 PART 145.

145. B.095 - SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE

L'organisme de maintenance doit établir et maintenir un système de gestion de la sécurité conformément aux exigences du RANT 19.

Note : Le RANT 19 contient des dispositions relatives à la gestion de la sécurité concernant les organismes de maintenance agréés. D'autres orientations figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) de l'OACI.

145. B.100 - CONSTATATIONS

- (a) Une constatation de niveau 1 correspond à un non-respect significatif des exigences du présent règlement abaissant le niveau de sécurité et portant gravement atteinte à la sécurité du vol.
- (b) Une constatation de niveau 2 correspond à un non-respect des exigences du présent règlement qui pourrait abaisser le niveau de sécurité et éventuellement porter atteinte à la sécurité du vol.
- (c) Après réception d'une notification de constatations de l'Autorité de l'aviation civile, le titulaire de l'accrément d'organisme de maintenance doit définir un plan d'actions correctives et convaincre l'Autorité de l'aviation civile que ces actions correctives sont satisfaisantes dans les délais fixés en accord avec l'Autorité de l'aviation civile.

145.B.103 - ACCEPTATION OU VALIDATION D'AGREMENT

- (a) L'Autorité de l'aviation civile peut, s'il y a lieu, accepter ou valider, en totalité ou en partie, un accrément d'organisme de maintenance déjà délivré par un autre État contractant.

Lorsque l'Autorité de l'aviation civile accepte ou valide, en totalité ou en partie, un accrément d'organisme de maintenance délivré par un autre État contractant, elle prend en compte cet accrément et les changements apportés par la suite. À cette fin, elle établit une liaison appropriée avec l'État contractant qui a délivré l'accrément d'origine.

Note : Dans le cadre de l'acceptation ou de la validation d'accrément étranger, l'Autorité de l'aviation met en place un mécanisme adéquat permettant la prise en compte de l'accrément étranger et de tous ces amendements ultérieurs.

145.B.105 - DÉROGATIONS

(a) Accord de dérogation

- (1) L'Autorité de l'aviation civile peut, à titre exceptionnel et provisoire, accorder une dérogation aux dispositions du présent règlement lorsqu'elle estime que le besoin existe et sous réserve du



respect de toute condition supplémentaire qu'elle considère nécessaire pour assurer, dans ce cas particulier, un niveau de sécurité acceptable.

(2) L'Autorité de l'aviation civile peut mettre fin à la dérogation ou l'amender à tout moment.

(b) Demande de dérogation

(1) Une demande de dérogation doit être faite dans les forme et conditions prescrites par l'Autorité de l'aviation civile.

(2) La demande de dérogation doit comporter la description complète des circonstances et des justifications relatives à la dérogation demandée, et démontrer que le niveau de sécurité qui sera maintenu sera au moins égal à celui garanti par l'exigence de la réglementation applicable.

Note : *La demande de dérogation doit comporter une évaluation et une analyse des risques de sécurité ou des études aéronautiques.*

(c) Notification de la dérogation au personnel de l'organisme

(1) Toute personne physique ou morale qui reçoit un accord de dérogation de l'Autorité de l'aviation civile doit :

- i) disposer de moyens ou mécanismes de notification de cette dérogation à toute personne concernée, y compris son étendue, les mesures d'atténuation de risques et sa date limite de validité.
- ii) surveiller la mise en œuvre de la dérogation y compris les mesures d'atténuation et les limitations applicables.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 08 – PART 145

Organismes de maintenance agréés

Page : **APP.1-1**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

APPENDICES

APPENDICE 1.- (RESERVE)



APPENDICE 2.- 145.B.020

SYSTÈME DE CLASSES ET DE CATÉGORIES UTILISÉ POUR L'AGRÈMENT DES ORGANISMES DE MAINTENANCE VISÉS AU RANT 08 PART M CHAPITRE F ET AU RANT 08 PART 145.

1. Sauf dispositions particulières prévues au § 12 pour les petits organismes, le tableau du § 13 constitue la grille uniforme utilisée pour l'agrément des organismes de maintenance au sens des RANT 08 PART M et RANT 08 PART 145. Un organisme peut recevoir un agrément allant d'une seule classe et d'une seule catégorie avec limitations jusqu'à l'ensemble des classes et catégories avec limitations.
2. En plus du tableau du § 13, de maintenance agréé doit indiquer son *domaine d'activité* dans le manuel d'organisme de maintenance. Voir aussi le § 11.
3. À l'intérieur d'une (des) classe(s) et d'une (des) catégorie(s) d'agrément approuvée(s) par l'autorité compétente, le domaine d'activité précisé dans le manuel d'organisme de maintenance fixe les limites exactes de l'agrément. Il est donc essentiel que la (les) classe(s) et catégorie(s) d'agrément soient compatibles avec le domaine d'activité de l'organisme.
4. Une *catégorie de classe A* signifie que l'organisme de maintenance agréé peut effectuer des opérations d'entretien sur l'aéronef ou n'importe quel élément d'aéronef (y compris les moteurs et APU), selon les données d'entretien ou, en cas d'accord de l'autorité compétente, selon les données d'entretien des éléments d'aéronef, seulement lorsque ceux-ci sont installés sur l'aéronef. Un tel organisme de maintenance agréé de classe A peut néanmoins retirer temporairement un composant à des fins d'entretien, afin de faciliter l'accès à ce composant, sauf lorsque le fait de retirer le composant rend nécessaires d'autres opérations d'entretien auxquelles ne s'appliquent pas les dispositions du présent point. Cette opération fera l'objet d'une procédure de contrôle prévue dans le manuel d'organisme d'entretien à approuver par l'autorité compétente. La section « limitation » doit préciser le champ d'un tel entretien et donc l'étendue de l'agrément.
5. Une *catégorie de classe B* signifie que l'organisme de maintenance agréé peut effectuer des opérations d'entretien sur des moteurs et/ou des APU déposés et sur des éléments de moteurs et/ou d'APU, selon les données d'entretien des moteurs et/ou des APU ou, en cas d'accord de l'autorité compétente, selon les données d'entretien des éléments d'aéronef, seulement lorsque ceux-ci sont installés sur le moteur et/ou l'APU. Un tel organisme de maintenance agréé de classe B peut néanmoins retirer temporairement un composant à des fins d'entretien, afin de faciliter l'accès à ce composant, sauf lorsque le fait de retirer le composant rend nécessaires d'autres opérations d'entretien auxquelles ne s'appliquent pas les dispositions du présent paragraphe. La section « limitation » doit préciser le champ d'un tel entretien et donc l'étendue de l'agrément. Un organisme de maintenance agréé possédant une catégorie de classe B peut aussi effectuer des opérations d'entretien sur un moteur installé au cours d'un entretien « en base » et « en ligne » à



condition que le manuel d'organisme de maintenance à approuver par l'autorité compétente prévoit une procédure de contrôle. Le domaine d'activité décrit dans le manuel d'organisme de maintenance doit indiquer une telle activité lorsque l'autorité compétente le permet.

6. Une *catégorie de classe C* signifie que l'organisme de maintenance agréé peut effectuer des opérations d'entretien sur des éléments d'aéronef déposés (à l'exclusion des moteurs et APU) prévus pour être installés sur aéronef ou sur moteur/APU. La section « limitation » doit préciser le champ d'un tel entretien et donc l'étendue de l'agrément. Un organisme de maintenance agréé possédant une catégorie de classe C peut aussi effectuer des opérations d'entretien sur un élément d'aéronef installé au cours d'un entretien « en base » et « en ligne » ou au sein d'un atelier d'entretien moteur/APU à condition que le manuel d'organisme de maintenance à approuver par l'autorité compétente prévoit une procédure de contrôle. Le domaine d'activité décrit dans le manuel d'organisme de maintenance doit indiquer une telle activité lorsque l'autorité compétente le permet.
7. Une *catégorie de classe D* est une catégorie distincte, qui n'est pas nécessairement liée à un aéronef, un moteur ou autre élément d'aéronefs spécifiques. La catégorie D1 Contrôle non destructif (CND) est seulement nécessaire pour les organismes de maintenance agréés effectuant des CND comme tâche particulière pour un autre organisme. Un organisme de maintenance agréé possédant une catégorie de classe A, B ou C peut effectuer des CND sur les produits qu'il entretient sans avoir besoin de la catégorie D1 à condition que le manuel d'organisme de maintenance prévoit les procédures CND.
8. Dans le cas des organismes de maintenance agréés conformément à ce présent règlement RANT 08 PART 145, les *catégories de classe A* sont divisées en entretien « en base » et en entretien « en ligne ». Ces organismes peuvent être agréés pour les entretiens « en base » ou « en ligne », ou pour les deux. Il est à noter qu'un site d'entretien « en ligne » situé au sein d'un site d'entretien en base principale nécessite un agrément d'entretien « en ligne ».
9. La section « *limitation* » a pour but de laisser aux autorités compétentes la marge de manœuvre nécessaire pour adapter l'agrément à un organisme donné. Les catégories ne doivent figurer sur l'agrément que si elles sont utilement limitées. Le tableau du point 13 précise les types de limitations possibles. Bien que les tâches d'entretien soient indiquées en dernier lieu pour chaque classe/catégorie, il est accepté de mettre l'accent sur la tâche d'entretien plutôt que sur l'aéronef, le type de moteur ou le constructeur, si cela est mieux adapté à l'organisme (l'installation et l'entretien de systèmes avioniques en sont un exemple). Une telle mention inscrite dans la section « limitations » indique que l'organisme de maintenance est agréé pour les opérations d'entretien pouvant aller jusqu'au type/à la tâche en question.
10. Lorsque, dans la section « limitation » des catégories de classes A et B, il est fait référence à des *séries, types et groupes*, « série » signifie des séries spécifiques de types telles que Airbus 300,



310 ou 319 ou Boeing 737 série 300 ou RB211 série 524 ou Cessna série 150 ou 172 ou Beech série 55 ou Continental série O-200, etc. ; « type » signifie un type spécifique ou un modèle tels que Airbus type 310-240 ou RB 211-524 type B4 ou Cessna 172 type RG. Toutes les références de série ou de type peuvent être notées. « Groupe » signifie, par exemple, monomoteur à pistons Cessna ou moteurs à pistons non turbocompressés Lycoming, etc.

11. Lorsqu'une *longue liste de capacités* sujette à de fréquentes modifications est utilisée, ces modifications peuvent s'effectuer selon la procédure d'approbation indirecte visée aux § M.B.604 c) du RANT 08 PART M ou 145.B.070 d) du RANT 08 PART 145, et conformément aux procédures applicables selon le cas.
12. Un *organisme de maintenance employant uniquement une personne* pour planifier et effectuer tout l'entretien ne peut obtenir qu'un domaine d'agrément réduit. Les limites maximales autorisées sont représentées par les tableaux ci-dessous.
13. Tableaux (voir page suivante).



CLASSE	CATÉGORIE	LIMITATION
CLASSE AÉRONEF	CATÉGORIE A2 AVIONS DE 5 700 KG ET MOINS	MOTEURS À PISTONS, JUSQU'À 5 700 KG
CLASSE AÉRONEF	CATÉGORIE A3 HÉLICOPTÈRES	MONOMOTEUR À PISTON, JUSQU'À 3175 KG
CLASSE AÉRONEF	CATÉGORIE A4 AÉRONEFS AUTRES QUE A1, A2 ET A3	SANS LIMITATION
CLASSE MOTEURS	CATÉGORIE B2 PISTON	INFÉRIEURS À 450 HP
CLASSE ÉLÉMENTS AUTRES CATÉGORIES QUE LES MOTEURS ENTIERS ET APU	C1 A C22	SELON LISTE DE CAPACITÉS
CLASSE TRAVAUX SPÉCIALISÉS	D1 CND	PROCÉDÉS À SPÉCIFIER

Note : Il est à noter qu'un tel organisme peut être encore plus limité par l'Autorité de l'aviation dans le cadre de son agrément en fonction des capacités de l'organisme donné.



CLASSE	CATÉGORIES	LIMITATIONS	BASE	LIGNE
AÉRONEF	A1 Avions de plus de 5 700 kg	[Catégorie réservée aux organismes de maintenance agréés conformément à l'annexe II (PART 145)] [Doit préciser le constructeur, le groupe, la série ou le type de l'avion et/ou les tâches d'entretien] Exemple: Airbus série A320	[OUI/ NON]	[OUI/ NON]
	A2 Avions de 5 700 kg et moins	[Doit préciser le constructeur, le groupe, la série ou le type de l'avion et/ou les tâches d'entretien] Exemple: DHC-6 série TwinOtter	[OUI/ NON]	[OUI/ NON]
	A3 Hélicoptères	[Doit préciser le constructeur, le groupe, la série ou le type de l'hélicoptère et/ou la ou les tâches d'entretien] Exemple: Robinson R44	OUI/ NON]	OUI/ NON]
	A4 Aéronefs autres que A1, A2 et A3	[Doit préciser la série ou le type de l'aéronef et/ou la ou les tâches d'entretien]	OUI/ NON]	OUI/ NON]
MOTEURS	B1 Moteurs à turbines	[Doit préciser la série ou le type du moteur et/ou la ou les tâches d'entretien] Exemple: série PT6A		
	B2 Moteurs à Pistons	[Doit préciser le constructeur, le groupe, la série ou le type du moteur et/ou la ou les tâches d'entretien]		
	B3 APU	[Doit préciser le constructeur, la série ou le type du moteur et/ou la ou les tâches d'entretien]		
ÉLÉMENTS AUTRES QUE LE MOTEUR COMPLET ET LES APUs <i>COMPONENTS OTHER THAN COMPLETE ENGINES OR APUs</i>	C1 Air conditionné & Pressurisation	[Doit préciser le type d'aéronef ou le constructeur d'aéronef ou le fabricant de l'élément d'aéronef ou l'élément particulier et/ou la référence à une liste de capacité dans le manuel de spécifications de l'organisme de maintenance et/ou à la tâche ou aux tâches d'entretien] <i>Exemple: PT6A - régulateur de carburant</i>		
	C2 Pilote Automatique			
	C3 Communication et Navigation			
	C4 Portes et Panneaux			
	C5 Génération Électrique			
	C6 Aménagement			



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 08 – PART 145

Organismes de maintenance agréés

Page : **APP.2-6**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

CLASSE	CATÉGORIES	LIMITATIONS	BASE	LIGNE
	C7 Moteur – APU			
	C8 Commandes de vol			
	C9 Carburant			
	C10 Hélicoptères – Rotors			
	C11 Hélicoptères – Transmissions			
	C12 Hydraulique			
	C13 Système d'indication d'enregistrement			
	C14 Trains d'atterrissage			
	C15 Oxygène			
	C16 Hélices			
	C17 Système pneumatique et de vide			
	C18 Protection givre / pluie / incendie			
	C19 Hublots			
	C20 Structure			
	C21 Ballast d'eau			
	C22 Propulsion auxiliaire			
TRAVAUX SPECIALISÉS	D1 Contrôles Non Destructifs	[Doit préciser la ou les méthodes CND particulières]		



APPENDICE 3.- 145.B.030
CONDITIONS D'UTILISATION DU PERSONNEL NON QUALIFIÉ
SELON LE RANT 01 PART 66 CONFORMÉMENT AUX SOUS
PARAGRAPHES 145.B.030 (j) (1) ET (2)

1. Les personnels de certification répondront aux exigences des sous paragraphes 145.B.030 (j) (1) et (2) conformément aux conditions suivantes :
 - (a) La personne doit être titulaire d'une licence ou d'une habilitation de personnel de certification délivrée selon les règlements nationaux du pays conformément au RANT 01 PART 66 ;
 - (b) Le domaine d'activité de la personne doit se limiter à celui défini par la licence/l'autorisation de personnel de certification nationale ;
 - (c) La personne doit montrer qu'elle a reçu une formation sur les facteurs humains et les règlements de navigabilité comme détaillé dans le RANT 01 PART 66 ;
 - (d) La personne doit justifier de cinq (05) années d'expérience en matière d'entretien pour les personnels de certification d'entretien en ligne et 8 années pour le personnel de certification d'entretien en base. Cependant, les personnes dont les tâches autorisées se limitent à celles des personnels de certification de catégorie A du RANT 01 PART 66, doivent justifier de trois (03) années d'expérience seulement en matière d'entretien ;
 - (e) Les personnels de certification d'entretien en ligne et les personnels de soutien d'entretien en base doivent recevoir une formation type à un niveau correspondant au niveau 3 du RANT 01 PART 66, Appendice III pour tout aéronef qu'ils sont habilités à certifier. Cependant, les personnes dont les tâches autorisées se limitent à celles des personnels de certification de catégorie A du RANT 01 PART 66, peuvent recevoir une formation aux tâches à la place d'une formation de type complète ;
 - (f) Les personnels de certification d'entretien en base doivent recevoir une formation type à un niveau correspondant au moins au niveau 1 du RANT 01 PART 66, Appendice III pour tout aéronef qu'ils sont habilités à certifier.
2. *Droits acquis*
 - (a) Les personnels des sous paragraphes 145.B.030 (j) (1) et (2) avant l'entrée en vigueur du RANT 01 PART 66 peuvent continuer à exercer leurs prérogatives sans avoir besoin de se conformer aux sous paragraphes 1. (c) à 1. (f);
 - (b) Cependant, après cette date, tous les personnels de certification souhaitant étendre la portée de leur habilitation pour inclure des prérogatives supplémentaires doivent se conformer au § 1. ci-dessus ;



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 08 – PART 145

Organismes de maintenance agréés

Page : **APP.3-2**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

- (c) Nonobstant le sous-paragraphe 2. (b) ci-dessus, dans le cas d'une formation type supplémentaire, la conformité aux § 1. (c) et 1. (d) n'est pas exigée.



APPENDICE 4.- 145.B.050

CERTIFICAT D'AUTORISATION DE MISE EN SERVICE – FORMULAIRE ANAC-TOGO AIR FORM 1

Les présentes instructions ne concernent que l'utilisation du formulaire ANAC AIR Form 1 à des fins de maintenance.

1. OBJET ET UTILISATION

- 1.1 L'objectif premier du certificat est de déclarer la navigabilité des travaux de maintenance effectués sur des produits, pièces et équipements (ci-après dénommés « élément(s) »).
- 1.2 Une corrélation doit être établie entre le certificat et le ou les éléments. L'émetteur doit conserver un certificat sous une forme permettant la vérification des données originales.
- 1.3 Le certificat est reconnu par un grand nombre d'autorités compétentes en matière de navigabilité, mais cela peut varier en fonction de l'existence d'accords bilatéraux et/ou de la politique de l'autorité en question. Les « données de définition approuvées » mentionnées dans ce certificat signifient ainsi que les données ont été approuvées par l'autorité compétente en matière de navigabilité du pays d'importation.
- 1.4 Le certificat n'est ni un bon de livraison, ni une lettre de transport.
- 1.5 Le certificat ne peut être utilisé pour la remise en service d'un aéronef.
- 1.6 Le certificat ne vaut pas approbation d'installer l'élément sur un aéronef, un moteur ou une hélice spécifique, mais permet à l'utilisateur final de déterminer son état de navigabilité (approuvé).
- 1.7 Il n'est pas permis d'utiliser un même certificat pour différents éléments mis en service après production ou entretien.

2. MODÈLE GÉNÉRAL

- 2.1. Le certificat doit être conforme au modèle joint, y compris les numéros de cases et l'emplacement de chaque case. La taille des cases peut cependant être modifiée pour s'adapter à chaque cas particulier, mais sans dépasser des limites qui rendraient le certificat méconnaissable.
- 2.2. Le certificat doit être en format « paysage », mais la taille globale peut être notablement augmentée ou diminuée pour autant qu'il demeure reconnaissable et lisible. En cas de doute, consulter l'autorité compétente.
- 2.3. La déclaration de responsabilité de l'utilisateur/installateur peut figurer sur l'un ou l'autre côté du formulaire
- 2.4. Ce qui est imprimé doit être clair et lisible pour permettre une lecture facile.



- 2.5. Le certificat peut être soit pré-imprimé, soit émis de manière informatisée, mais dans tous les cas, l'impression des traits et caractères doit être claire, lisible et conforme au modèle.
- 2.6. Le certificat doit être rédigé en français et en anglais et, le cas échéant, dans une ou plusieurs autres langues.
- 2.7. Les informations à porter sur le certificat peuvent être soit tapées à la machine, soit imprimées de manière informatisée, soit écrites à la main en lettres majuscules et doivent permettre une lecture facile.
- 2.8. Dans un souci de clarté, éviter autant que possible les abréviations.
- 2.9. L'espace disponible au verso du certificat peut être utilisé par l'émetteur pour toute information complémentaire à l'exclusion de toute attestation de conformité. Toute inscription au verso doit être signalée dans la case appropriée au recto du certificat.

3. COPIES

- 3.1 Le nombre de copies du certificat envoyées au client ou conservées par l'émetteur n'est pas limité.

4. INSCRIPTIONS ERRONÉES SUR UN CERTIFICAT

- 4.1 Si un utilisateur final constate une erreur sur un certificat, il doit l'indiquer par écrit à l'émetteur. L'émetteur ne peut délivrer un nouveau certificat que si les erreurs peuvent être vérifiées et corrigées.
- 4.2 Le nouveau certificat doit comporter un nouveau numéro de traçage, une nouvelle signature et une nouvelle date.
- 4.3 Il n'est pas nécessaire de procéder à une nouvelle vérification de l'état du ou des éléments pour accepter une demande de nouveau certificat. Le nouveau certificat n'est pas une déclaration concernant l'état actuel de l'élément et doit comporter une référence au certificat précédent dans la case 12, comme suit : «Le présent certificat corrige l'erreur ou les erreurs constatée(s) dans la ou les cases [numéro de la ou des cases concernées] du certificat [numéro de traçage de l'original] daté du [date de délivrance de l'original] et ne couvre pas la conformité/l'état/la mise en service». Les deux certificats doivent être conservés pendant la même période que celle prévue pour le certificat original.

5. ÉLABORATION DU CERTIFICAT PAR L'ÉMETTEUR

Case 1 Autorité compétente en matière d'agrément/pays

Indiquer le nom et le pays de l'autorité compétente pour la délivrance du certificat.



Case 2 En-tête du formulaire ANAC AIR FORM 1

« CERTIFICAT D'AUTORISATION DE MISE EN SERVICE FORMULAIRE ANAC AIR FORM 1 »

Case 3 Numéro de traçage du formulaire

Indiquer le numéro unique établi par le système/la procédure de numérotation de l'organisme mentionné dans la case 4 ; ce numéro peut comprendre des caractères alphanumériques.

Case 4 Nom et adresse de l'organisme

Indiquer le nom et l'adresse complets de l'organisme agréé (se reporter au formulaire ANAC AIR FORM 3) qui émet les travaux couverts par le présent certificat. Les logos, etc., sont autorisés s'ils peuvent s'inscrire dans la case.

Case 5 Bon de commande/contrat/facture

Pour faciliter la traçabilité du ou des éléments par le client, indiquer le numéro du bon de commande, le numéro du contrat, le numéro de la facture ou toute autre référence similaire.

Case 6 Élément

Indiquer le numéro de ligne lorsqu'il y a plusieurs lignes. Cette case permet d'effectuer facilement des références croisées avec les observations indiquées dans la case 12.

Case 7 Description

Indiquer le nom ou la description de l'élément. Il convient d'utiliser de préférence le terme employé dans les instructions pour le maintien de la navigabilité ou les données d'entretien (par exemple, catalogue des pièces illustré, manuel de maintenance de l'aéronef, bulletin de service, manuel d'entretien des composants).

Case 8 Numéro de la pièce

Indiquer le numéro de référence de l'élément tel qu'il apparaît sur l'article ou l'étiquette/l'emballage. Dans le cas d'un moteur ou d'une hélice, la désignation de type peut être utilisée.

Case 9 Quantité

Indiquer la quantité d'éléments.

Case 10 Numéro de série

Si la réglementation impose d'identifier l'élément par un numéro de série, indiquer ce numéro dans cette case. Tout autre numéro de série non exigé par la réglementation peut également être indiqué. Si l'élément ne porte pas de numéro de série, indiquer « sans objet ».

Case 11 État/travaux



Ci-après sont définies les mentions admises à figurer dans la case 11. N'indiquer qu'une seule de ces mentions. Si plusieurs mentions peuvent convenir, utiliser celle qui décrit le mieux la plus grande partie des travaux effectués et/ou l'état de l'article.

- i) *Révision générale.* Processus garantissant que l'élément concerné est tout à fait conforme à l'ensemble des tolérances applicables spécifiées dans le certificat de type, dans les instructions du fabricant en matière de maintien de la navigabilité ou dans les données approuvées ou acceptées par l'Autorité de l'Aviation Civile. L'élément aura au minimum été démonté, nettoyé, inspecté, réparé le cas échéant, remonté et testé conformément aux données précisées ci-dessus.
- ii) *Réparé.* Correction de défaut(s) conformément à une norme applicable (*).
- iii) *Inspecté/testé.* Examen, mesure, etc., effectués conformément à une norme applicable (*) (par exemple, inspection visuelle, essais de fonctionnement, essais au banc, etc.).
- iv) *Modifié.* Modification d'un élément conformément à une norme applicable (*).

Case 12 Observations

Décrire les travaux mentionnés dans la case 11, soit directement, soit par renvoi à des documents de référence, afin que l'utilisateur ou l'installateur puisse déterminer la navigabilité du ou des éléments compte tenu des travaux à certifier. Si besoin est, un feuillet séparé peut être utilisé et référencé dans le corps du Formulaire ANAC AIR Form 1. Chaque mention doit indiquer clairement à quel(s) élément(s) de la case 6 elle se rapporte.

Exemples d'informations à saisir dans la case 12 :

- i) données d'entretien utilisées, y compris l'état et la référence de la révision;
- ii) conformité avec les consignes de navigabilité ou bulletins de service;
- iii) réparations effectuées;
- iv) modifications effectuées;
- v) pièces de rechange installées;
- vi) état des pièces à durée de vie limitée;
- vii) déviations par rapport au bon de commande client;
- viii) déclarations de remise en service propres à satisfaire aux exigences d'entretien d'une autorité de l'aviation civile étrangère;
- ix) informations nécessaires en cas de livraison partielle ou de remontage après livraison;



- x) pour les organismes de maintenance agréés conformément au chapitre F du RANT 08 PART M, le certificat d'aptitude à la remise en service des éléments d'aéronef visé au point M.B.613 de cette PART M:

« Certifie que, sauf dispositions contraires mentionnées dans la présente case, les tâches indiquées dans la case 11 et décrites dans la présente case ont été effectuées conformément aux dispositions de la section B, chapitre F, du RANT 08 PART M et que, pour ce qui concerne ces tâches, la pièce est considérée comme prête à être remise en service. IL NE S'AGIT PAS D'UNE REMISE EN SERVICE AU TITRE DU RANT 08 PART 145 ».

En cas d'impression des données d'un Formulaire ANAC-TOGO AIR Form 1 sur support électronique, toute donnée utile n'ayant pas sa place dans les autres cases doit être indiquée dans cette case.

Cases 13a-13e

Exigences générales pour les cases 13a-13e : non applicable pour une remise en service dans le cadre d'une maintenance. Utiliser une nuance différente, plus sombre par exemple, ou marquer d'une autre façon de façon à éviter une utilisation accidentelle ou non autorisée.

Case 14a

Marquer la ou les cases correspondant à la réglementation applicable aux travaux effectués. Si la case « Autre réglementation visée à la case 12 » est cochée, la réglementation de l'autre ou des autres autorités compétentes en matière de navigabilité doit être indiquée dans la case 12. Il y a lieu de cocher au moins une des deux cases.

Pour tout entretien effectué par des organismes de maintenance agréés conformément à la section B, chapitre F, du RANT 08 PART M, la case « Autre réglementation visée à la case 12 » doit être cochée et la déclaration d'autorisation de remise en service inscrite dans la case 12. Dans ce cas, la mention « sauf dispositions contraires mentionnées dans cette case » est destinée à traiter les situations suivantes :

- (a) lorsque l'entretien n'a pas été entièrement mené à bien ;
- (b) lorsque l'entretien effectué ne correspond pas au niveau exigé par le RANT 08 PART M ;
- (c) lorsque l'entretien a été effectué conformément à des exigences autres que celles énoncées dans le RANT 08 PART M. Dans ce cas, il doit être précisé dans la case 12 quelle réglementation nationale s'applique.

Pour tout entretien effectué par des organismes de maintenance agréés conformément à la section B du présent RANT 08 PART 145, la mention « sauf dispositions contraires mentionnées dans la case 12 » est destinée à traiter les situations suivantes :

- (a) l'entretien n'a pas été entièrement mené à bien;



- (b) lorsque l'entretien effectué ne correspond pas au niveau exigé par ce RANT 08 PART 145 ;
- (c) lorsque l'entretien a été effectué conformément à des exigences autres que celles énoncées dans ce RANT 08 PART 145. Dans ce cas, il doit être précisé dans la case 12 quelle réglementation nationale s'applique.

Case 14b Signature autorisée

Cet espace est réservé à la signature de la personne autorisée. Seules les personnes dûment autorisées en vertu des règles et politiques de l'autorité compétente peuvent apposer leur signature dans cette case. Pour faciliter la reconnaissance, un numéro unique d'identification de la personne autorisée peut être ajouté.

Case 14c Numéro de certificat/d'agrément

Indiquer le numéro/la référence du certificat/de l'agrément. Ce numéro ou cette référence sont délivrés par l'autorité compétente.

Case 14d Nom

Indiquer lisiblement le nom de la personne qui appose sa signature dans la case 14b.

Case 14e Date

Indiquer la date à laquelle la signature est apposée dans la case 14b, en respectant la structure suivante: jj = les 2 chiffres du jour, mmm = les 3 premières lettres du mois et aaaa = les 4 chiffres de l'année.

Responsabilités de l'utilisateur/installateur

Inscrire la mention suivante sur le certificat afin d'indiquer aux utilisateurs finals qu'ils ne sont pas exonérés de leurs responsabilités concernant l'installation et l'utilisation de tout élément accompagné du présent formulaire :

« LE PRÉSENT CERTIFICAT NE CONSTITUE PAS UNE AUTORISATION AUTOMATIQUE D'INSTALLATION.

LORSQUE L'UTILISATEUR/L'INSTALLATEUR A EFFECTUÉ DES TRAVAUX CONFORMÉMENT À LA RÉGLEMENTATION D'UNE AUTORITÉ COMPÉTENTE EN MATIÈRE DE NAVIGABILITÉ DIFFÉRENTE DE CELLE INDIQUÉE DANS LA CASE 1, IL EST ESSENTIEL QUE L'UTILISATEUR/INSTALLATEUR S'ASSURE QUE L'AUTORITÉ DE NAVIGABILITÉ DONT IL RELÈVE ACCEPTE LES ÉLÉMENTS AGRÉÉS PAR L'AUTORITÉ MENTIONNÉE DANS LA CASE 1.

LES DÉCLARATIONS INSCRITES DANS LES CASES 13A ET 14A NE CONSTITUENT PAS UNE CERTIFICATION D'INSTALLATION. DANS TOUS LES CAS, LE DOSSIER D'ENTRETIEN DE L'AÉRONEF DOIT CONTENIR UNE CERTIFICATION D'INSTALLATION DÉLIVRÉE



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 08 – PART 145

Organismes de maintenance agréés

Page : **APP.4-7**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

CONFORMÉMENT AUX RÉGLEMENTATIONS NATIONALES PAR L'UTILISATEUR/INSTALLATEUR
AVANT QUE L'AÉRONEF PUISSE DÉCOLLER. »

(*) Par «norme applicable», il faut entendre une norme, méthode, technique ou pratique de fabrication / de conception / d'entretien / de qualité que l'autorité compétente a approuvée ou peut accepter. La norme applicable doit être décrite dans la case 12.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 08 – PART 145
Organismes de maintenance agréés

Page : **APP.4-8**
Edition : 02 - 02/09/2025
Révision : 00 - 02/09/2025

1. Autorité compétente en matière d'agrément/pays <i>Approving competent authority/Country</i>		2. CERTIFICAT D'AUTORISATION DE MISE EN SERVICE <i>AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE</i> FORMULAIRE 1 DE L'ANAC <i>ANAC-TOGO AIR FORM 1</i>			3. Numéro de traçage du formulaire <i>Form Tracking Number</i>	
4. Nom et adresse de l'organisme <i>Organisation Name and Address</i>				5. Bon de commande / contrat / facture <i>WorkOrder/Contract/Invoice</i>		
6. Élément <i>Item</i>	7. Description <i>Description</i>	8 Numéro de référence de la pièce <i>Part Number</i>	9. Quantité <i>Quantity</i>	10. Numéro de série <i>Serial Number</i>	11 État /travaux <i>Status/Work</i>	
12 Observations <i>Remarks</i>						
13a. Certifie que les éléments identifiés ci-dessus ont été fabriqués conformément / <i>Certify that the items identified above were manufactured in conformity to</i> <input type="checkbox"/> Aux données de définition approuvées et sont en état de fonctionner en toute sécurité / <i>Approved design data and are in a condition of safe operation</i> <input type="checkbox"/> Aux données de définition non approuvées indiquées dans la case 12 / <i>Non-approved design data specified in block 12</i>			14a <input type="checkbox"/> PART 145 B.050 - Remise en service / <i>PART 145 B.050 Release to service</i> <input type="checkbox"/> Autre réglementation visée à la case 12 / <i>Other regulation specified in block 12</i> Certifie que, sauf dispositions contraires visées à la case 12, les travaux indiqués dans la case 11 et décrits dans la case 12 ont été accomplis conformément à la PART 145 et, compte tenu de ces travaux, les éléments ont été considérés comme prêts à être remis en service / <i>Certifies that unless otherwise specified in block 12, the work identified in block 11 and described in block 12, was accomplished in accordance with PART 145 and in respect to that work the items are considered ready for release to service</i>			
13b. Signature autorisée <i>Authorised Signature</i>		13c Numéro de l'agrément / autorisation <i>Approval / Autorisation Number</i>		14b. Signature autorisée <i>Authorised Signature</i>		14c Numéro de certification/ d'agrément <i>Certificate / Approval Ref.No</i>
13d Nom <i>Name</i>		13e Date (jj mmm aaaa) <i>Date (dd mmm yyyy)</i>		14d Nom <i>Name</i>		14e Date (jj mmm aaaa) <i>Date (dd mmm yyyy)</i>
RESPONSABILITES DE L'UTILISATEUR / INSTALLATEUR <i>USER / INSTALLER RESPONSIBILITIES</i> Ce certificat ne vaut pas automatiquement autorisation d'installer le ou les éléments Lorsque l'utilisateur/installateur effectue des travaux conformément à la réglementation d'une autorité responsable de la navigabilité indiquée dans la case 1, il est essentiel que l'utilisateur/installateur s'assure que l'autorité responsable de la navigabilité dont il relève accepte les éléments approuvés par l'autorité responsable de la navigabilité à la case 1 Les mentions figurant dans les cases 13a et 14a ne constituent pas une certification d'installation. Dans tous les cas, le dossier d'entretien de l'aéronef doit contenir une certification d'installation délivrée conformément aux règlements en vigueur par l'utilisateur/installateur avant que l'aéronef ne puisse décoller.» <i>This certificate does not automatically constitute authority to install</i> <i>Where the user/installer performs work in accordance with regulations of an airworthiness authority different than the airworthiness authority specified in block 1, it is essential that the user / installer ensures that his/her airworthiness authority accepts items from the airworthiness authority specified in block 1</i> <i>Statements in blocks 13a and 14a do not constitute installation certification. In all cases aircraft maintenance records must contain an installation certification issued in accordance with the current regulations by the user/installer before the aircraft may be flown.</i>						

Form ANAC-TOGO/AIR/FORM 001

Edition 02 Revision 00
Edition 02 Revision 00



APPENDICE 5.- 145.B.070

FORMAT DU MANUEL DES SPÉCIFICATIONS D'ORGANISME DE MAINTENANCE

(Il est recommandé d'utiliser le découpage proposé dans le présent appendice afin de faciliter l'étude du présent manuel ; tous les chapitres applicables à l'organisme de maintenance doivent être couverts).

PARTIE 1 - ORGANISATION

- 1.1 Engagement de l'organisme par le Dirigeant Responsable
- 1.2 Politique de Sécurité et de Qualité
- 1.3 Personnel de Commandement
- 1.4 Tâches et responsabilités du personnel de commandement
- 1.5 Organigramme général
- 1.6 Liste du personnel autorisé à délivrer l'approbation pour remise en service et du personnel de soutien

Note : *Peut faire l'objet d'un document séparé*

- 1.7 Ressources humaines
- 1.8 Description générale des installations pour chaque site devant être agréé
- 1.9 Domaine d'activité prévu par l'organisme
- 1.10 Procédure de notification à l'Autorité de l'aviation civile des changements dans les activités / agrément/habilitations / site d'implantation / personnel de l'organisme.
- 1.11 Procédure d'amendement des spécifications y compris, si applicable, les procédures de délégation

PARTIE 2 - PROCÉDURES DE MAINTENANCE

- 2.1 Procédure d'évaluation des fournisseurs et de maîtrise de la sous-traitance
- 2.2 Contrôle et acceptation des éléments d'aéronefs et des matériels reçus de l'extérieur.
- 2.3 Stockage, étiquetage et fourniture des éléments d'aéronefs et des matériels aux équipes d'entretien d'aéronefs..
- 2.4 Acceptation des outillages et des instruments.
- 2.5 Vérification des outillages et des instruments
- 2.6 Utilisation des outillages et des équipements par le personnel (y compris les outillages de substitution)
- 2.7 Normes de propreté des locaux de maintenance



- 2.8 Instructions de maintenance et méthode de concordance avec les instructions des constructeurs et équipementiers, y compris mise à jour et mise à disposition du personnel
- 2.9 Procédure de réparation
- 2.10 Respect du programme de maintenance de l'aéronef
- 2.11 Procédure concernant les consignes de navigabilité
- 2.12 Procédure concernant les modifications optionnelles
- 2.13 Documentation de maintenance utilisée et renseignement de celle-ci
- 2.14 Contrôle des dossiers techniques
- 2.15 Rectification des défauts constatés en maintenance en base
- 2.16 Procédure de remise en service
- 2.17 Transmission des enregistrements à l'exploitant aérien.
- 2.18 Notification des défauts à l'Autorité de l'aviation civile /Exploitant/Constructeur
- 2.19 Retour des équipements aéronefs défectueux au magasin
- 2.20 Envoi d'équipements défectueux aux sous traitants extérieurs
- 2.21 Gestion des systèmes informatisés d'enregistrement des travaux
- 2.22 Contrôle de la planification des heures de main d'œuvre par rapport aux travaux d'entretien programmés.
- 2.23 Contrôle des travaux critiques.
- 2.24 Renvoi à des procédures d'entretien spécifiques telles que :
 - Procédure de mise en route moteurs
 - Procédure de mise en pression d'un aéronef
 - Procédure de remorquage d'un aéronef
 - Procédure de roulage d'un aéronef.
- 2.25 Procédures de détection et de rectification des erreurs d'entretien.
- 2.26 Procédures de passage de consignes aux équipages.
- 2.27 Procédures de notification au détenteur de certificat de type des erreurs et d'ambiguïtés.
- 2.28 Procédures de planification de l'entretien.
- 2.29 Fabrication de pièces
- 2.30 Procédure pour la maintenance de composant installé sur aéronef ou moteur



2.31 Maintenance en dehors des sites approuvés

2.32 Procédure d'évaluation du domaine d'activité comme maintenance en ligne ou en base

PARTIE L2 - PROCÉDURES COMPLÉMENTAIRES DE MAINTENANCE EN LIGNE

L2.1 Gestion des équipements d'aéronef, de l'outillage et du matériel etc. pour la maintenance en ligne

L2.2 Procédures de maintenance en ligne relatives à l'assistance au sol d' aéronef / remplissage carburant / dégivrage, etc.

L2.3 Suivi des défauts et défauts répétitifs en maintenance en ligne

L2.4 Procédure pour le renseignement du compte rendu matériel en maintenance en ligne

L2.5 Procédure pour les pièces mises en commun ou louées en maintenance en ligne

L2.6 Procédure pour le retour des pièces défectueuses déposées d'un aéronef en maintenance en ligne.

L2.7 Procédure de contrôle des travaux critiques en entretien en ligne.

PARTIE 3 - PROCÉDURES DU SYSTÈME QUALITÉ

3.1 Audit Qualité des procédures de l'organisme

3.2 Audit Qualité de l'aéronef

3.3 Procédures de gestion des actions correctives liées aux audits Qualité.

3.4 Procédures de qualification et de formation du personnel autorisé à prononcer l'APRS et du personnel de soutien

3.5 Dossiers du personnel autorisé à prononcer l'APRS et du personnel de soutien

3.6 Personnel du système qualité

3.7 Qualification des contrôleurs

3.8 Qualification des mécaniciens

3.9 Contrôle des procédures d'autorisations exceptionnelles relatives aux tâches d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef.

3.10 Contrôle des autorisations de déviation aux procédures de l'organisme

3.11 Procédure de qualification pour des activités spécialisées telles que le contrôle non destructif, soudage, etc.



3.12 Contrôle des équipes d'intervention des constructeurs et des autres équipes de maintenance..

3.13 Procédure de formation sur les facteurs humains.

3.14 Evaluation des compétences des personnels.

3.15 Procédure de formation en cours d'emploi conformément à la Section 6 de l'Appendice III du RANT 01 Part 66 (limité aux cas où l'autorité compétente est la même pour l'agrément RANT 08 Part 145 et la licence RANT 01 Part 66.)

3.16 Procédure pour l'émission d'une recommandation à l'autorité compétente en vue de la délivrance d'une licence RANT 01 Part 66 (limité aux cas où l'autorité compétente est la même pour l'agrément RANT 08 Part 145 et la licence RANT 01 Part 66.).

PARTIE 4 - DOCUMENTATION

4.1 Exploitants sous contrat

4.2 Procédures et documents de maintenance de l'Exploitant

4.3 Renseignement des dossiers techniques pour l'exploitant.

PARTIE 5 - APPENDICES

5.1 Exemples de documents

5.2 Liste des sous traitants

5.3 Liste des sites de maintenance en ligne

5.4 Liste des organismes sous-traitants suivant le § 145.B.70(a) 16.

PARTIE 6 SUPPLEMENT (réservée aux organismes agréés par des autorités d'aviation civile de pays tiers)

Procédures relatives aux différences entre le RANT 08 PART 145 et le règlement du pays tiers

[Comme précisé auparavant, il est recommandé d'utiliser cette structure de M.O.E. Par contre, certains titres peuvent, selon le cas, être modifiés afin de s'appliquer aux activités spécifiques des organismes d'entretien.]



APPENDICE 6.- 145.B.090
AGRÉMENT D'ORGANISME DE MAINTENANCE AU SENS DU RANT
08 PART 145

Le présent appendice définit le modèle de certificat d'agrément utilisé pour l'agrément des organismes de maintenance visés au RANT 08 PART M, chapitre F et au RANT 08 PART 145.

Le présent appendice s'applique aux organismes désirant obtenir ou ayant déjà obtenu un agrément d'organisme de maintenance agréé conformément au présent règlement RANT 08 PART 145.

Modèle de certificat d'agrément (voir pages suivantes).



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 08 – PART 145

Organismes de maintenance agréés

Page : APP.6-2

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
NATIONAL CIVIL AVIATION AGENCY



REPUBLIQUE TOGOLAISE
TOGOLESE REPUBLIC

Travail-Liberté-Patrie

CERTIFICAT D'ORGANISME DE MAINTENANCE AGRÉÉ APPROVED MAINTENANCE ORGANIZATION CERTIFICATE

N° XXX-AM

Conformément à la loi n° 2016-011 du 07 juin 2016 portant Code de l'Aviation Civile et au RANT 08 PART 145 relatif à l'agrément des organismes d'entretien des aéronefs civils actuellement en vigueur, et dans le respect des conditions énoncées ci-dessous, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo certifie :

Pursuant to the Civil Aviation law n° 2016-011 dated 07 June 2016 and the regulation RANT 08 PART 145 relating to the approval of civil aircraft maintenance organizations for the time being in force and subject to the conditions specified below, the National Civil Aviation Agency hereby certifies:

NOM ET ADRESSE DE L'ORGANISME COMPANY NAME AND ADDRESS

comme organisme de maintenance agréé RANT 08 PART 145 pour entretenir les produits, pièces et équipements énumérés dans la liste figurant dans le tableau d'agrément joint et délivrer les certificats correspondants de remise en service en utilisant les références ci-dessus.

as approved RANT 08 PART 145 maintenance organisation to maintain products, parts and appliances listed in the attached approval schedule and issue related certificates of release to service using the above references.

CONDITIONS :

1. Le présent agrément est limité aux tâches indiquées dans la section « domaine d'activité » du manuel des spécifications approuvé de l'organisme de maintenance visé au RANT 08 PART 145, et
This approval is limited to that specified in the scope of work section of the approved maintenance organisation exposition as referred to in RANT 08 PART 145, and
2. Le présent agrément exige de respecter des procédures définies dans la plus récente édition du manuel des spécifications approuvé de l'organisme de maintenance, et
This approval requires compliance with the procedures specified in the latest approved maintenance organization exposition, and
3. Le présent agrément est valide tant que l'organisme de maintenance agréé respecte les dispositions du RANT 08 PART 145.
This approval is valid whilst the approved maintenance organisation remains in compliance with the requirement of RANT 08 PART 145.
4. Sous réserve du respect des conditions précitées, le présent agrément est valable durant la période de validité spécifiée ci-dessous, tant qu'il n'a pas fait l'objet d'une renonciation, d'un remplacement, d'une suspension, d'un retrait ou d'une péremption.
Subject to compliance with the foregoing conditions, this approval shall remain valid during the period of validity specified below, unless the approval has previously been surrendered, superseded, suspended, revoked or expired.

Certificat valable jusqu'au :

This certificate is valid till:

Délivré, le :

Issued, on:

Date de la première délivrance :

Date of first issuance :

.....

.....

.....

Le Directeur Général,

The Director General,

(Signature / Signature)

(Nom du Directeur General ; Cachet /

Name of the Director General ; Stamp)



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 08 – PART 145

Organismes de maintenance agréés

Page : APP.6-3

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

TABLEAU D'AGRÉMENT DE L'ORGANISME DE MAINTENANCE MAINTENANCE ORGANISATION APPROVAL SCHEDULE

Nom de l'organisme:

Organisation Name :

Référence:

Reference :

ACTIVITES AUTORISÉES

AUTHORIZED SCOPE

CLASSE CLASS	CATÉGORIE RATING	LIMITATIONS LIMITATION	BASE BASE	LIGNE LINE
AÉRONEF (**) AIRCRAFT (**)	(***)	(***)	[OUI / NON] (**)	[OUI / NON] (**)
	(***)	(***)	[OUI / NON] (**)	[OUI / NON] (**)
	(***)	(***)	[OUI / NON] (**)	[OUI / NON] (**)
MOTEURS (**) ENGINES (**)	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
ÉLÉMENTS (COMPOSANTS) AUTRES QUE LE MOTEUR COMPLET OU LES APUs (**) COMPONENTS OTHER COMPLETE ENGINES OR APUs (**)	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
SERVICES SPECIALISÉS (**) SPECIALISED SERVICES (**)	(***)	(***)		
	(***)	(***)		

Le présent tableau d'agrément est limité aux produits, pièces et équipements et aux activités figurant dans la section (*préciser le §*) « domaine d'activité » du manuel des spécifications le plus récent approuvé de l'organisme de maintenance.

This approval schedule is limited to those products, parts and appliances and to the activities specified in the (specify the §) "scope of work" of the latest approved maintenance organisation exposition.

Il porte sur l'emplacement des installations de maintenance indiqué dans la section (*préciser le §*) « description générale des installations » de la plus récente édition du manuel des spécifications approuvé de l'organisme de maintenance.

It covers the locations of maintenance facilities per the (specify the §) "Facilities general description" of the latest approved maintenance organization manual.

Référence du manuel des spécifications de l'organisme de maintenance:

Maintenance Organisation Exposition Reference:

Valable jusqu'au

Valid till :

.....

Délivré le :

Issued on :

.....

Date de la première délivrance :

Date of first issuance:

.....

Le Directeur Général

The Director General

(Signature / Signature)

(Nom du Directeur General ; Cachet /

Name of the Director General ; Stamp)