République du Togo

Travail – Liberté – Patrie

Ministère chargé de L'Aviation Civile

– – – – – – – – – – – – –

RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES NATIONAUX DU TOGO

RANT 08 – PART M

NAVIGABILITE DES AERONEFS

MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS

2e 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).

ADMINISTRATION DU DOCUMENT

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
ADMINISTRATION DU DOCUMENT	I à X	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION A - GENERALITES	A-1 à A-20	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - M.B.100 CHAPITRE A	B-A-1 à B-A-1	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - M.B.200 CHAPITRE B	B-B-1 à B-B-4	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - M.B.300 CHAPITRE C	B-C-1 à B-C-10	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - M.B.400 CHAPITRE D	B-D-1 à B-D-2	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - M.B.500 CHAPITRE E	B-E-1 à B-E-4	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - M.B.600 CHAPITRE F	B-F-1 à B-F-11	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - M.B.700 CHAPITRE G	B-G-1 à B-G-13	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - M.B.800 CHAPITRE H	B-H-1 à B-H-3	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - M.B.900 CHAPITRE I	B-I-1 à B-I-1	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - M.B.1000 CHAPITRE J	B-J-1 à B-J-1	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - M.B.1100 CHAPITRE K	B-K-1 à B-K-9	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE I	APP.I-1 à APP.I-4	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE II	APP.II-1 à APP.II-8	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE III	APP.III-1 à APP.III-5	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE IV	APP.IV-1 à APP.IV-2	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE V	APP.V-1 à APP.V-2	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE VI	APP.VI-1 à APP.VI-2	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE VII	APP.VII-1 à APP.VII-2	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE VIII	APP.VIII-1 à APP.VIII-6	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE IX	APP.IX-1 à APP.IX-4	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE X	APP.X-1 à APP.X-4	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE XI	APP.XI-1 à APP.XI-1	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE XII	APP.XII-1 à APP.XII-1	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 M contenant les préinscriptions réglementaires relative au maintien de la navigabilité des aéronefs	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 : - des précisions dans les généralités afin de préciser l'entité considérée comme autorité de l'aviation civile ; - 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 145 ; - l'ajout de dispositions relatives aux dérogations aux dispositions de la règlementation ; - des précisions dans les dispositions relatives aux responsabilités des propriétaires/exploitants ; - l'acceptation ou la validation, en totalité ou en partie d'agrément d'organisme de maintenance délivré par un autre État membre de l'OACI ; - des précisions relatives aux types de renseignements à transmettre dans le cadre des comptes rendus d'évènements; - l'ajout de dispositions sur les exigences applicables relatives aux notifications et traitement des évènements en services et des renseignements sur le maintien de la navigabilité prenant en compte les organismes responsable de la conception de type des moteurs ou des hélices ; - l'ajout de dispositions et note relatives au programme d'entretien et au programme de fiabilité ; - les précisions relatives à l'approbation des modifications et réparations ; - 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 ; - l'introduction de dispositions relatives à la mise à disposition des enregistrements ; - l'harmonisation de certaines dispositions entre le RANT 08 Part M Chapitre F et le RANT 08 Part 145	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

			- des précisions sur le contenu du Manuel d'organisme de maintenance et l'ajout de dispositions sur la distribution dudit Manuel ; - des précisions des dispositions dans le Chapitre F relatives aux locaux de stockages ; - des précisions des dispositions dans le Chapitre F relatives aux formations initiales et périodique du personnel ; - l'ajout et modification des dispositions relatives au maintien de validité de l'agrément d'organismes ; - des précisions des dispositions relatives au système de gestion de sécurité d'organisme de maintenance, Chapitre F ; - l'ajout de dispositions relatives aux dérogations applicable aux organismes de maintenance, Chapitre F ; - des précisions sur le contenu du Manuel de spécification de la gestion du maintien de la navigabilité et l'acceptation dudit manuel par l'Etat d'immatriculation lorsque le Togo n'est pas Etat d'immatriculation ; - l'ajout de responsabilité relative à la validité des certificats de type et certificats de type restreint dans le cadre de la gestion de maintien de la navigabilité par un organisme ; - des précisions relatives à la revue de navigabilité - des précisions relatives au certificat de remise en services d'aéronef ; - modification des dispositions relatives à l'amendement d'un certificat de navigabilité afin d'y intégrer une référence au RANT 08 Part 21 - l'ajout et précision de dispositions relatives à l'EDTO et au RVSM ; - l'ajout des responsabilités des États en cas de modifications et de réparations par des tiers ; - l'ajout de dispositions relatives à la cybersécurité en gestion de maintien de la navigabilité ; - l'ajout de dispositions relatives à l'EFB ; - suppression du tableau « Enregistrement des révisions » ; - ajout du tableau « Liste des références » ; - de diverses corrections identifiées dans le texte ; - Amendement de certaines formulaires pour apporter des corrections et précisions jugées nécessaires (*ANAC-TOGO AIR Form 003; ANAC-TOGO AIR Form 014*).	

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 V
TABLE DES MATIÈRES VI
SECTION A - GÉNÉRALITÉS A-1
M.A.101 - GÉNÉRALITÉS A-1
M.A.102 – APPLICABILITE A-2
M.A.103 – DÉFINITIONS A-2
M.A.104 – ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES A-18
M.A.105 – DISPOSITIONS TRANSITOIRES A-19
M.A.106 – DEROGATIONS A-19
SECTION B - EXIGENCES TECHNIQUES B-A-1
M.B.100 - CHAPITRE A - APPLICABILITE B-A-1
M.B.101 - DOMAINE D'APPLICATION B-A-1
M.B.200 – CHAPITRE B - RESPONSABILITÉS B-B-1
M.B.201 - RESPONSABILITÉS B-B-1
M.B.202 - COMPTE-RENDU D'ÉVÈNEMENTS B-B-4
M.B.300- CHAPITRE C – MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ B-C-1
M.B.301 - TÂCHES DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ B-C-1
M.B.302 - PROGRAMME D'ENTRETIEN DE L'AÉRONEF B-C-1
M.B.303 - RENSEIGNEMENTS SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE B-C-3
M.B.304 - DONNÉES DES MODIFICATIONS ET DES RÉPARATIONS B-C-5
M.B.305 - SYSTÈME D'ENREGISTREMENT DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS B-C-6
M.B.306 - SYSTÈME DE COMPTE-RENDU MATÉRIEL DE L'EXPLOITANT (C.R.M) B-C-9
M.B.307- TRANSFERT ET MISE A DISPOSITION DES ENREGISTREMENTS DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ D'AÉRONEF B-C-9
M.B.400-CHAPITRE D –NORMES D'ENTRETIEN B-D-1
M.B.401 - DONNÉES D'ENTRETIEN B-D-1
M.B.402 - EXÉCUTION DE L'ENTRETIEN B-D-1
M.B.403 - DÉFAUTS D'AÉRONEFS B-D-2
M.B.500 CHAPITRE E - ÉLÉMENTS D'AÉRONEF B-E-1

M.B.501 - INSTALLATION B-E-1
M.B.502 - ENTRETIEN DES ÉLÉMENTS D'AÉRONEF B-E-1
M.B.503 - ÉLÉMENTS D'AÉRONEF À VIE LIMITÉE B-E-3
M.B.504 - CONTRÔLE DES ÉLÉMENTS D'AÉRONEFS INUTILISABLES B-E-3
M.B.600 CHAPITRE F - ORGANISME DE MAINTENANCE B-F-1
M.B.601 - DOMAINE D'APPLICATION B-F-1
M.B.602 - DEMANDE DE DÉLIVRANCE, DE MODIFICATION OU DE RENOUVELLEMENT .....
..... B-F-1
M.B.603 - DOMAINES COUVERTS PAR L'AGRÉMENT B-F-1
M.B.604 - MANUEL D'ORGANISME DE MAINTENANCE B-F-2
M.B.605 - LOCAUX B-F-3
M.B.606 - EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERSONNEL B-F-4
M.B.607 - PERSONNEL CHARGÉ DE LA CERTIFICATION B-F-5
M.B.608 - ÉLEMENTS D'AÉRONEF, INSTRUMENTS ET OUTILLAGES B-F-6
M.B.609 - DONNÉES D'ENTRETIEN B-F-6
M.B.610 - ORDRES DES TRAVAUX D'ENTRETIEN B-F-7
M.B.611 - NORMES D'ENTRETIEN B-F-7
M.B.612 - CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE D'AÉRONEF B-F-7
M.B.613 - CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE D'ÉLÉMENTS D'AÉRONEF B-F-7
M.B.614 - ENREGISTREMENTS DES TRAVAUX D'ENTRETIEN B-F-7
M.B.615 - PRÉROGATIVES DE L'ORGANISME B-F-8
M.B.616 - BILAN ORGANISATIONNEL B-F-9
M.B.617 - MODIFICATIONS APPORTÉES À L'ORGANISME DE MAINTENANCE AGRÉÉ . B-F-9
M.B.618 - MAINTIEN DE LA VALIDITÉ DE L'AGRÉMENT B-F-10
M.B.619 - CONSTATATIONS B-F-10
M.B.625 - SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE B-F-10
M.B.626 – ACCEPTATION OU VALIDATION D'AGREMENT B-F-11
M.B.700 - CHAPITRE G - ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ B-G-1
M.B.701 - DOMAINE D'APPLICATION B-G-1
M.B.702 - DEMANDE DE DÉLIVRANCE OU DE MODIFICATION B-G-1
M.B.703 - DOMAINES COUVERTS PAR L'AGRÉMENT B-G-1
M.B.704 - SPÉCIFICATIONS DE LA GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ B-G-1
M.B.705 - LOCAUX B-G-3
M.B.706 - EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERSONNEL B-G-3
M.B.707 - PERSONNEL DE REVUE DE LA NAVIGABILITÉ B-G-4
M.B.708 - GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ B-G-5
M.B.709 - DOCUMENTATION B-G-7

M.B.710 - REVUE DE NAVIGABILITÉ B-G-8
M.B.711 - PRÉROGATIVES DE L'ORGANISME B-G-9
M.B.712 - SYSTÈME QUALITÉ B-G-10
M.B.713 - MODIFICATIONS APPORTÉES À L'ORGANISME AGRÉÉ DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ B-G-11
M.B.714 - ARCHIVAGE B-G-11
M.B.715 - MAINTIEN DE LA VALIDITÉ DE L'AGRÉMENT B-G-12
M.B.716 - CONSTATATIONS B-G-13
M.B.725 - SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE B-G-13
M.B.730 - CYBERSECURITE EN GESTION DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE B-G-13
M.B.800 CHAPITRE H - CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE (CRS) B-H-1
M.B.801 - CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE D'AÉRONEF B-H-1
M.B.802 - CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE D'ÉLÉMENTS D'AÉRONEF B-H-3
M.B.803 - HABILITATION DU PILOTE-PROPRIÉTAIRE B-H-3
M.B.900 CHAPITRE I - CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ B-I-1
M.B.901 – DÉLIVRANCE, RENOUVELLEMENT ET MAINTIEN DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ B-I-1
M.B.902 – AMENDEMENT AU CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ B-I-1
M.B.1000 CHAPITRE J : RÉSERVÉ B-J-1
M.B.1100 CHAPITRE K : MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ – APPROBATIONS PARTICULIERES B-K-1
M.B.1101 – APPROBATION POUR LES VOLS A TEMPS DE DEROUTEMENT PROLONGÉ (EDTO) B-K-1
M.B.1102 – APPROBATION RVSM B-K-3
M.B.1103 – APPROBATION CAT II / III B-K-5
M.B.1104 – APPROBATION PBN B-K-6
M.B.1105 – APPROBATION ADS-B B-K-7
M.B.1106 – APPROBATION EFB B-K-8
APPENDICES APP.I-1
APPENDICE I. ACCORD RELATIF AU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ APP.I-1
APPENDICE II. CERTIFICAT D'AUTORISATION DE MISE EN SERVICE – FORMULAIRE ANAC-TOGO AIR FORM 1 ..... APP.II-1
APPENDICE III. SYSTÈME DE CLASSES ET DE CATÉGORIES UTILISÉ POUR L'AGRÉMENT DES ORGANISMES DE MAINTENANCE VISÉS AU RANT 08 PART M CHAPITRE F, ET AU RANT 08 PART 145. ..... APP.III-1
APPENDICE IV. AGRÉMENT DE L'ORGANISME DE MAINTENANCE VISÉ AU RANT08 PART M CHAPITRE F APP.IV-1

APPENDICE V. AGRÉMENT DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ VISÉ AU RANT 08 PART M CHAPITRE G APP.V-1

APPENDICE VI. TÂCHES D'ENTRETIEN COMPLEXES APP.VI-1

APPENDICE VII. ENTRETIEN LIMITÉ DU PILOTE-PROPRIÉTAIRE APP.VII-1

APPENDICE VIII. MANUEL DE GESTION DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE (MGN) OU MANUEL DE SPECIFICATIONS DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT– (M.M.E.) APP.VIII-1

APPENDICE IX. AU § M.B 1101 – APPROBATION EDTO APP.IX-1

APPENDICE X. AU § M.B.1102 – APPROBATION RVSM APP.X-1

APPENDICE XI. SYSTEME DE COMPTE RENDU POUR LES OPERATIONS CAT II/III. APP.XI-1

APPENDICE XII. AU § M.B 1104 - APPROBATION PBN APP.XII-1

Page laissée intentionnellement blanche

SECTION A - GÉNÉRALITÉS

M.A.101 – GÉNÉRALITÉS

(a) Aux fins du présent RANT 08 Part M, l'Autorité de l'aviation civile est :

(1) pour le contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs et la délivrance des certificats de navigabilité, l'Agence nationale de l'aviation civile du Togo en tant qu'Autorité de l'État d'immatriculation ;

(2) pour le contrôle d'un organisme de maintenance tel que spécifié dans le Chapitre F du présent règlement, l'Agence nationale de l'aviation civile du Togo si le principal établissement de l'organisme se situe au Togo ou dans un pays tiers ;

(3) pour le contrôle d'un organisme de gestion du maintien de la navigabilité tel que spécifié dans le chapitre G du présent règlement, l'Agence nationale de l'aviation civile du Togo si le principal établissement de l'organisme se situe au Togo ou dans un pays tiers et si l'agrément est inclus ou non dans un permis d'exploitation aérienne ;

(4) pour l'approbation des programmes d'entretien, des modifications et réparations,

(i) l'Agence nationale de l'aviation civile du Togo en tant qu'Autorité de l'État d'immatriculation ;

(ii) en cas de transport aérien commercial, lorsque l'Agence nationale de l'aviation civile en tant qu'Autorité de l'État de l'exploitant est différent de l'Autorité de l'État d'immatriculation, l'Autorité agréée par les deux États précités avant l'approbation du programme d'entretien, des modifications et réparations, selon le cas ;

Note : *Les cas dans lesquels l'Agence nationale de l'aviation civile en tant qu'Autorité de l'État de l'exploitant est différent de l'Autorité de l'État d'immatriculation peuvent porter sur, et sans s'y limiter au cas où, l'exploitant a pris en location un aéronef immatriculé dans un Etat tiers pour une période donnée conformément à la règlementation en vigueur.*

(b) Dans le cadre du § M.A.101(a)(1) et du M.A.101(a)(4)(ii) lorsque l'Agence nationale de l'aviation civile n'est pas à la fois, l'Autorité de l'État d'immatriculation et l'Autorité de l'État de l'exploitant, un accord de type 83*bis* de la Convention de Chicago, avec l'Etat tiers permet de clarifier les questions relatives au transfert des tâches et fonctions entre les deux Etats en matière de navigabilité.

M.A.102 – 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 gestion de maintien de la navigabilité 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.

M.A.103 – DÉFINITIONS

(a) Aux fins du présent règlement les termes suivants ont les significations indiquées 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 : A 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 m^3 pour les ballons à air chaud, 1 050 m^3 pour les ballons à gaz et 300 m^3 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:

i) une masse maximale au décollage n'excédant pas 600 kg ;

ii) 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 ;

iii) une capacité maximale de deux places assises, y compris le pilote ;

iv) un moteur unique sans turbine doté d'une hélice ;

v) 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.

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

Approbation particulière : Approbation indiquée dans les spécifications d'exploitation de transport aérien commercial ou dans la liste des approbations particulières dans le cas des vols d'aviation générale. Il s'agit d'une approbation qui porte sur des opérations nécessitant des procédures et pratiques spécifiques, y compris par exemple, les opérations par faible visibilités, 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 : Aérodyne 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 approuvés de maintenance et de gestion du maintien de la navigabilité.

***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 applicable de navigabilité 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 Etats 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.

Dommage 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.

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

En état de navigabilité :

i) **Jusqu'au 25 novembre 2026 :** État 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 :** État 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.

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 ou élément d'aéronef.

Enregistrements de maintien de la navigabilité : Enregistrements relatifs au maintien de la navigabilité d'un aéronef ou élément d'aéronef.

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 défectuosité 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 :** 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.

État de liaison C2 nominale (applicable à compter du 26 novembre 2026) **:** État du RPAS pendant lequel la performance de la liaison C2 est 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.

***État de perte de la liaison C2 (applicable à compter du 26 novembre 2026)* :** État du RPAS dans lequel la performance de la liaison C2 s'est dégradée à la suite d'une interruption de la liaison C2 dont la durée a dépassé le temps de décision en cas de perte de la liaison C2, au point où il ne suffit pas d'autoriser le télépilote à gérer activement le vol en sécurité et de façon opportune.

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.

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

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.

Interruption de la liaison C2 (applicable à compter du 26 novembre 2026) *:* Toute situation temporaire pendant laquelle la liaison C2 est indisponible, discontinue, cause un retard excessif ou n'a pas une intégrité adéquate, mais dont la durée ne dépasse pas le temps de décision avant perte de la liaison C2.

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.

Liaison C2 (applicable à compter du 26 novembre 2026). Liaison de données établie entre l'aéronef télépiloté et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol.

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 :

(1) procurent l'espace de travail pour effectuer la maintenance, pour laquelle l'organisme de maintenance est agréé ; et
(2) procurent les structures pour la protection convenable des aéronefs et éléments d'aéronef pour effectuer la maintenance ;
(3) 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 qui sont nécessaires au maintien de la navigabilité de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef. 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.

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.

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 agrées 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 sevice 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 d'entretien : 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 établi, adopté ou accepté par le Togo pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.

ii) **À compter du 26 novembre 2026** *:* Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté 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 comformement 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.

M.A.104 – ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

Les abréviations et acronymes suivants sont utilisés dans le présent règlement:

AD :	*Airworthiness Directive*
ANAC :	*Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo*
CDN :	*Certificat de Navigabilité*
CN :	*Consigne de Navigabilité*
***CS-VLA**:*	*Spécifications de certification pour aéronef très léger (Certification Specification for Very Light Aircraft)*
CS-22:	*Spécifications de certification pour planeurs et motoplaneurs*
EASA :	*European Aviation Safety Agency*
EDTO :	*Vol à temps de déroutement prolongé (Extended Diversion Time Operations)*
EFB :	*SACOCHES DE VOL ÉLECTRONIQUES (Electronic Flight Bag)*
ELA :	*Avion léger européen (European Light Aircraft)*
EPA :	*Approbation de pièce européenne (European Part Approval)*
ETOPS :	*Vol à grande distance des avions à deux turbomachines*
ETSO :	*Prescription de Norme Technique européenne (European Technical Standard Orders)*
FAA :	*Federal Aviation Administration of the United States of America*
LME :	*Liste Minimale d'Equipements*
LMER :	*Liste Minimale d'Equipements de Référence*
LSA:	*Avion léger pour le sport (Light Sport Aircraft*)
***MASPS** :*	*Normes de performances minimales de système d'aéronef (Minimum Aircraft System Performance Specification)*
MGN:	*Manuel des spécifications de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité ;*
MME:	*Manuel de maintenance de l'exploitant*
MOE:	*Manuel des procédures de l'organisme de maintenance*
MTOM :	*(Maximum Take Off Mass) Masse maximale au décollage (on emploie aussi indifféremment le **MTOW** (Maximum Take Off Weight) Poids maximum au décollage)*
OACI :	*Organisation de l'Aviation Civile Internationale*
OMA :	*Organisme de Maintenance Agréé*
PBN :	*Navigation fondée sur les performances*
PEA :	*Permis d'Exploitation Aérienne*
QoSD :	*Qualité de service fournie*
QoSR :	*Qualité de service requise*
RPA :	*Aéronef télépiloté*

RPAS : *Système d'aéronef télépiloté*

RPS : *Poste de télépilotage*

RVSM : *Minimum de séparation verticale réduit*

***SSEC** :* *Correction des erreurs à source statique (Static Source Error Correction)*

STC : *Certificat de type supplémentaire (Supplemental Type Certificate)*

TC : *Certificat de type (Type Certificate)*

TCDS : *Type Certificate Data Sheet*

TSO : *Prescription de Norme Technique (Technical Standard Order).*

M.A.105 – 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**.

(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.

M.A.106 – DEROGATIONS

(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 règlementation 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

(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.

SECTION B - EXIGENCES TECHNIQUES

M.B.100 – CHAPITRE A : APPLICABILITE

M.B.101 - DOMAINE D'APPLICATION

(a) La présente section de ce RANT 08 PART M établit les mesures à prendre pour s'assurer que la navigabilité des aéronefs et éléments d'aéronefs est maintenue, y compris l'entretien. Elle spécifie également les conditions à remplir par les personnes ou organismes participant à la gestion du maintien de navigabilité.

M.B.200 – CHAPITRE B : RESPONSABILITÉS

M.B.201 - RESPONSABILITÉS

(a) Le propriétaire ou l'exploitant est responsable du maintien de la navigabilité d'un aéronef et s'assure, en suivant des procédures acceptables pour l'Autorité de l'aviation civile, que lors de tout vol :

(1) l'aéronef est maintenu dans un état de navigabilité, et

(2) tous les éléments opérationnels et de secours embarqués sont correctement installés et en état de fonctionner ou clairement identifiés comme inutilisables, et

(3) le certificat de navigabilité est en cours de validité, et

(4) l'entretien de l'aéronef est effectué conformément au programme d'entretien approuvé tel que spécifié dans le § M.B.302 du présent règlement.

(b) Lorsque l'aéronef est loué, les responsabilités du propriétaire sont transférées au loueur si:

(1) le loueur est stipulé sur le document d'immatriculation, ou;

(2) précisé dans le contrat de location.

Note : *Dans le présent règlement, lorsqu'il est fait référence au «propriétaire», le terme propriétaire couvre le propriétaire ou le loueur, selon le cas.*

(c) Toute personne ou organisme effectuant l'entretien sera responsable des tâches effectuées.

(d) Le pilote commandant de bord ou, dans le cas du transport aérien commercial, l'exploitant sera responsable du bon déroulement de la visite pré-vol. Cette visite doit être effectuée par le pilote ou toute autre personne qualifiée mais ne doit pas nécessairement être effectuée par un organisme de maintenance agréé ou par un personnel de certification du RANT 01 PART 66.

(1) La visite pré-vol est supposée couvrir toutes les opérations nécessaires pour garantir que l'aéronef est en mesure d'accomplir le vol considéré. Ces opérations devraient comprendre, sans s'y limiter nécessairement :

i) une inspection, type tour de l'aéronef et de ses équipements de sécurité, incluant en particulier la recherche des signes évidents d'usure, de dommages ou de fuites. En outre, la présence de tous les équipements de sécurité exigés devrait être établie ;

ii) un contrôle du compte rendu matériel afin de s'assurer que le vol considéré n'est pas affecté par des défauts non corrigés, reportés et qu'aucune opération d'entretien requise figurant dans l'attestation d'entretien n'est dépassée ni ne le sera pendant le vol considéré ;

iii) l'assurance que les liquides, gaz, etc. consommables embarqués avant le vol sont conformes aux spécifications appropriées, exempts de toute contamination et correctement enregistrés ;

iv) l'assurance que toutes les portes sont correctement fermées ;

v) l'assurance que tous les verrouillages de surface de contrôle et de train, le cache de la sonde anémo-barométrique, les dispositifs de retenue et les obturateurs d'entrée d'air moteurs ont été enlevés ;

vi) l'assurance que toutes les surfaces de l'aéronef et que les moteurs sont exempts de glace, neige, sable, etc.

(2) Les consignes pour le personnel d'entretien et de vol, définissant les responsabilités afférentes à ces actions doivent être publiées et, lorsque les tâches sont confiées à des sous-traitants, comment leur réalisation est soumise aux exigences du système qualité. Il doit être démontré à l'Autorité de l'aviation civile que le personnel effectuant des visites prévol a reçu une formation appropriée pour les tâches concernées. La formation du personnel effectuant la visite prévol doit être décrite dans le Manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant (MME) ou dans son manuel de gestion de maintien de la navigabilité (MGN).

(e) Afin de satisfaire aux responsabilités énoncées au § (a) :

(1) Le propriétaire d'un aéronef peut sous-traiter les tâches associées au maintien de la navigabilité à un organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé conformément aux dispositions de la Section B, Chapitre G, du présent règlement. Dans ce cas, l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité assume la responsabilité du bon déroulement de ces tâches.

(2) Un propriétaire qui décide de gérer les tâches de maintien de la navigabilité d'un aéronef sous sa propre responsabilité, sans les sous-traiter comme prévu dans ce présent règlement, peut néanmoins conclure un contrat restreint avec un organisme de gestion du maintien de la navigabilité en application de la Section B, Chapitre G, du présent règlement, pour l'élaboration du programme d'entretien et son approbation conformément au § M.B.302. Dans ce cas, le contrat restreint transfère la responsabilité de l'élaboration et de l'approbation du programme d'entretien à l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité sous-traitant.

(f) Dans le cas d'aéronefs lourds, afin de satisfaire aux responsabilités du § (a), le propriétaire d'un aéronef doit s'assurer que les tâches associées au maintien de la navigabilité sont effectuées par un organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé, accepté ou validé par le Togo. Un contrat écrit doit être établi conformément à l'Appendice I. Dans ce cas, l'organisme de gestion du

maintien de la navigabilité est chargé de veiller à ce que ces tâches soient correctement accomplies.

(g) L'entretien des aéronefs lourds, des aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial et des éléments destinés à être installés sur ces aéronefs, doit être effectué par un organisme de maintenance agréé RANT 08 PART 145. L'Autorité de l'aviation civile peut, s'il y a lieu, accepter ou valider, en totalité ou en partie et conformément aux dispositions du § 145.B.103, un agrément d'organisme de maintenance :

(1) déjà délivré par un autre État contractant, lorsque l'Autorité de l'aviation civile est l'Etat d'immatriculation des aéronefs exploités ;

(2) déjà délivré ou accepté par l'Etat d'immatriculation des aéronefs exploités.

Note 1 : *Dans le cadre de l'acceptation ou de la validation d'agrément étranger, l'Autorité de l'aviation mettra en place un mécanisme adéquat permettant la prise en compte de l'agrément étranger et de tous ses amendements ultérieurs. À cette fin, elle établira une liaison appropriée avec l'État contractant qui a délivré l'agrément d'origine.*

Note 2 : *Il est à rappeler qu'un certificat de remise en service acceptable pour l'Autorité de l'aviation civile conformément aux exigences applicables du § 145.B.050 doit être délivré après chaque travaux d'entretien exécuté.*

(h) En cas de transport aérien commercial, l'exploitant est responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef qu'il exploite et doit :

(1) être agréé, conformément au permis d'exploitation aérienne délivré par l'Autorité de l'aviation civile, conformément au chapitre G du présent règlement pour l'aéronef qu'il exploite, et

(2) être agréé conformément au RANT 08 PART 145 ou sous-traiter à un organisme agréé, accepté ou validé RANT 08 PART 145, et

(3) s'assurer que le §(a) est respecté.

(i) Il incombe au propriétaire/exploitant d'autoriser l'Autorité de l'aviation civile à avoir accès à l'organisme/aéronef afin de déterminer le maintien du respect du présent règlement.

(j) L'entretien des aéronefs et éléments d'aéronefs non listés au § M.B.201 (g) ci-dessus, peut être effectué par un organisme de maintenance agréé RANT 08 PART M Chapitre F. L'autorité de l'aviation civile peut, s'il y a lieu, accepter ou valider, en totalité ou en partie et conformément aux dispositions du § M.B.626, un agrément d'organisme de maintenance :

(1) déjà délivré par un autre État contractant, lorsque l'Autorité de l'aviation civile est l'Etat d'immatriculation des aéronefs exploités ;

(2) déjà délivré ou accepté par l'Etat d'immatriculation des aéronefs exploités.

M.B.202 - COMPTE-RENDU D'ÉVÈNEMENTS

(a) Une personne ou un organisme responsable conformément au § M.B.201 doit rendre compte à l'Autorité de l'aviation civile en tant qu'État d'immatriculation ou État de l'exploitant, à l'organisme responsable de la conception de type ou de la conception de type supplémentaire, de tout état d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef compromettant la sécurité du vol.

(b) Les comptes rendus doivent être établis de la manière prescrite par l'Autorité de l'aviation civile et contenir toutes les informations pertinentes relatives à la situation connue de la personne ou de l'organisme.

(c) Lorsque la personne ou l'organisme entretenant l'aéronef est sous contrat avec un propriétaire ou un exploitant pour assurer l'entretien, la personne ou l'organisme entretenant l'aéronef doit également rapporter au propriétaire, à l'exploitant ou à l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité, tout état affectant l'aéronef ou un élément de l'aéronef de ce propriétaire ou de cet exploitant.

(d) Les comptes rendus doivent être établis dès que possible, et en tout état de cause dans les soixante-douze (72) heures après que la personne ou l'organisme a identifié la situation faisant l'objet du rapport.

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

M.B.300 – CHAPITRE C : MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

M.B.301 - TÂCHES DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

(a) Le maintien de la navigabilité d'un aéronef et le bon fonctionnement des équipements opérationnels et de secours doivent être assurés par :

(1) l'exécution de visites pré-vol ;

(2) la remise aux normes conformément aux données indiquées au § M.B.304 et/ou au § M.B.401, selon le cas, de tout défaut ou dommage affectant la sécurité de l'exploitation, prenant en compte, pour tous les aéronefs lourds ou les aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial, la liste minimale d'équipement et la liste de déviation de configuration dans la mesure où elles sont disponibles pour le type d'aéronef considéré ;

(3) la réalisation de tout l'entretien, conformément au programme d'entretien d'aéronef approuvé conformément au § M.B.302 ;

(4) l'analyse de l'efficacité du programme d'entretien approuvé conformément au § M.B.302 pour tous les aéronefs lourds ou les aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial ;

(5) l'exécution de toute:

i) consigne de navigabilité applicable,

ii) consigne opérationnelle applicable ayant une incidence sur le maintien de la navigabilité,

iii) exigence applicable relative au maintien de la navigabilité établie par l'Autorité de l'aviation civile,

iv) mesure applicable prescrite par l'Autorité de l'aviation civile en réaction immédiate à un problème de sécurité ;

(6) la réalisation des modifications et réparations conformément au § M.B.304 ;

(7) l'établissement d'une politique de mise en œuvre des visites et/ou modifications non obligatoires, pour tous les aéronefs lourds ou les aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial ;

(8) des vols de contrôle de maintenance si nécessaire.

M.B.302 - PROGRAMME D'ENTRETIEN DE L'AÉRONEF

(a) L'entretien de chaque aéronef doit être organisé conformément au programme d'entretien de l'aéronef.

(b) L'Autorité de l'aviation civile doit approuver le programme d'entretien de l'aéronef et toutes les modifications ultérieures.

(c) Le programme d'entretien de l'aéronef doit être conforme :

i) aux instructions établies par l'Autorité de l'aviation civile ;

ii) aux instructions de maintien de la navigabilité comprenant les tâches et intervalles :
- fournies par les détenteurs du certificat de type, du certificat de type restreint, du certificat de type supplémentaire, de l'agrément pour la conception d'une réparation majeure, de l'autorisation TSO ou ETSO, ou de tout autre agrément pertinent, et
- contenues dans les spécifications de certification applicables ;
- spécifiées comme obligatoires dans l'approbation de la conception de type, telles qu'elles y sont indiquées ;

iii) aux instructions complémentaires, y compris le programme de maintien de l'intégrité structurale, ou différentes proposées par le propriétaire ou l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité, après avoir été approuvées conformément au § M.B.302, sauf pour les intervalles auxquels les tâches relatives à la sécurité visées au d) doivent être effectuées, qui peuvent être allongés, sous réserve que des examens suffisants soient effectués conformément au § f) et uniquement lorsqu'il est soumis à une approbation directe conformément au § M.B.302 (b) ;

(d) Le programme d'entretien de l'aéronef doit détailler l'ensemble des opérations d'entretien à effectuer, y compris leur fréquence ainsi que toutes tâches particulières relatives au type et à la spécificité des opérations.

(e) Le cas échéant, le programme d'entretien de l'aéronef peut contenir des procédures permettant de modifier ses dispositions ou de s'en écarter.

(f) Pour les aéronefs lourds, lorsque le programme d'entretien de l'aéronef est fondé sur une logique de groupe directeur d'entretien ou sur un contrôle de l'état de l'appareil, le programme d'entretien de l'aéronef doit comporter un programme de fiabilité. Le propriétaire ou l'exploitant qui établit son programme de fiabilité conformément au présent règlement doit envoyer des rapports périodiques de fiabilité à l'Autorité de l'aviation civile.

Note : *le programme de fiabilité portera sur l'aéronef, les éléments d'aéronefs ainsi que les différents systèmes de l'aéronef.*

(g) Le programme d'entretien de l'aéronef est régulièrement revu et modifié en conséquence si nécessaire. Ces réexamens doivent permettre de s'assurer que le programme reste valable compte tenu de l'expérience d'exploitation et des instructions de l'Autorité compétente, tout en tenant compte des instructions d'entretien nouvelles et/ou modifiées énoncées par les détenteurs

du certificat de type et du certificat de type supplémentaire et de tout autre organisme qui publie ce type de données conformément aux règlements applicables de navigabilité.

(h) La conception du programme d'entretien doit respecter les principes des facteurs humains.

(i) Des exemplaires de toutes les modifications apportées au programme d'entretien seront communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le programme d'entretien a été distribué.

Note : *Des orientations relatives à la structure et au contenu du programme d'entretien figurent dans un guide à l'attention du propriétaire ou de l'exploitant d'aéronef.*

M.B.303 - RENSEIGNEMENTS SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

(a) Toute consigne de navigabilité applicable doit être effectuée selon les exigences de la présente consigne de navigabilité, sauf disposition contraire de l'Autorité de l'aviation civile.

(b) L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg ou d'un hélicoptère dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg doit suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation en ce qui concerne le maintien de la navigabilité, et fournir les renseignements prescrits par l'Autorité de l'aviation civile ou l'État d'immatriculation, le cas échéant, en appliquant les dispositions du § M.B.303 (c), § M.B.303 (e) et les exigences applicables en matière de notification et de traitement des évènements en service.

(c) Pour le recueil, les comptes rendus et l'examen des renseignements relatifs au maintien de la navigabilité :

(1) **Jusqu'au 25 novembre 2026**, dans le cas d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg ou d'un hélicoptère dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg, le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef enregistré sur le registre togolais d'immatriculation ou tout organisme agréé conformément au RANT 08 Part 145, RANT 08 Part M chapitre F ou RANT 08 Part M chapitre G doit posséder un système pour recueillir, examiner et transmettre à l'organisme responsable de la conception de type de l'aéronef des renseignements sur les défauts, anomalies de fonctionnement, défectuosités et autres cas qui ont ou qui sont susceptibles d' avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité de cet aéronef. Lorsque ces renseignements concernent un moteur ou une hélice, ils sont communiqués à la fois à l'organisme responsable de la conception de type du moteur ou de l'hélice et à l'organisme responsable de la conception de type de l'aéronef. Lorsque le maintien de la navigabilité ne peut être assuré en raison d'un problème de sécurité lié à une modification ou à une réparation, le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef enregistré sur le registre togolais d'immatriculation ou tout organisme agréé conformément au RANT 08 Part 145, RANT 08 Part M chapitre F ou RANT

08 Part M chapitre G doit transmettre ces renseignements à la personne ou à l'organisme responsable de la conception de la modification ou de la réparation.

(2) **À compter du 26 novembre 2026**, dans le cas d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg, d'un hélicoptère dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg, d'un avion télépiloté ou d'un hélicoptère télépiloté, le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef enregistré sur le registre togolais d'immatriculation ou tout organisme agréé conformément au RANT 08 Part 145, RANT 08 Part M chapitre F ou RANT 08 Part M chapitre G doit posséder un système pour recueillir, examiner et transmettre à l'organisme responsable de la conception de type de l'aéronef des renseignements sur les défauts, anomalies de fonctionnement, défectuosités et autres cas qui ont ou qui sont susceptibles d'avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité de cet aéronef. Lorsque ces renseignements concernent un poste de télépilotage, un moteur ou une hélice, ils sont communiqués à la fois à l'organisme responsable de la conception de type du poste de télépilotage, du moteur ou de l'hélice et à l'organisme responsable de la conception de type de l'aéronef. Lorsque le maintien de la navigabilité ne peut être assuré en raison d'un problème de sécurité lié à une modification, le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef enregistré sur le registre togolais d'immatriculation ou tout organisme agréé conformément au RANT 08 Part 145, RANT 08 Part M chapitre F ou RANT 08 Part M chapitre G doit transmettre ces renseignements à la personne ou à l'organisme responsable de la conception de la modification.

(d) L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg ou d'un hélicoptère dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg doit obtenir et évaluer les renseignements et les recommandations relatifs au maintien de la navigabilité diffusés par l'organisme responsable de la conception de type, et mettre ensuite en œuvre les mesures jugées nécessaires, selon une procédure acceptable pour l'Autorité de l'aviation civile ou l'État d'immatriculation, le cas échéant.

(e) Pour la communication des renseignements :

(1) **Jusqu'au 25 novembre 2026,** dans le cas d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg ou d'un hélicoptère dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg, le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef enregistré sur le registre togolais d'immatriculation ou tout organisme agréé conformément au RANT 08 Part 145, RANT 08 Part M chapitre F ou RANT 08 Part M chapitre G doit posséder un système pour recueillir, examiner et transmettre à l'Autorité de l'aviation civile des renseignements sur les défauts, anomalies de fonctionnement, défectuosités et autres cas qui ont ou qui sont susceptibles d' avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité de cet aéronef. Le

type de renseignements et les dispositions relatives à la communication de ces renseignements sont définis par l'Autorité de l'aviation civile.

(2) **A compter du 26 novembre 2026,** dans le cas d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg, d'un hélicoptère dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg et les systèmes d'aéronef télépiloté, le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef enregistré sur le registre togolais d'immatriculation ou tout organisme agréé conformément au RANT 08 Part 145, RANT 08 Part M chapitre F ou RANT 08 Part M chapitre G doit posséder un système pour recueillir, examiner et transmettre à l'Autorité de l'aviation civile des renseignements sur les défauts, anomalies de fonctionnement, défectuosités et autres cas qui ont ou qui sont susceptibles d' avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité de cet aéronef. Le type de renseignements et les dispositions relatives à la communication de ces renseignements sont définis par l'Autorité de l'aviation civile.

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

M.B.304 - DONNÉES DES MODIFICATIONS ET DES RÉPARATIONS

(a) Les dommages doivent être évalués et les modifications et réparations effectuées en utilisant convenablement,

(1) des données approuvées par un organisme de conception dûment agréé, ou

(2) des données approuvées par l'Autorité primaire de certification ou

(3) des données contenues dans les spécifications de certification,

(b) Toutes les modifications et réparations doivent être conformes aux règlements de navigabilité applicables. Elles doivent être approuvées par l'Autorité de l'aviation civile ou par l'État d'immatriculation s'il est différent de l'Autorité de l'aviation civile.

(c) Toute la documentation détaillée nécessaire à la définition et à l'approbation de la modification ou de la réparation doit être conservée. Les détails et les données justificatives des modifications et réparations peuvent prendre la forme d'une modification au certificat de type, de bulletins service, de manuels de réparations structurales ou de tout autre document similaire approuvé. Les données justificatives incluent selon le cas :

(i) le programme de conformité ;

(ii) le schéma principal ou une liste de schémas, les schémas de production, les instructions d'installation ;

(iii) les rapports techniques (résistance statique, fatigue, tolérance aux dommages, analyse des défauts, etc.) ;

(iv) les programmes et résultats d'essais au sol et en vol ;

(v) les données relatives aux modifications de masses et centrage ;

(vi) les suppléments aux manuels d'entretien et de réparations ;

(vii) les modifications des manuels d'entretien et les instructions pour le maintien de la navigabilité ;

(viii) et les suppléments au manuel de vol de l'aéronef.

Note : *Au sens du présent paragraphe, on entend par « Approbation de modification » ou « Approbation de réparation » l'« acceptation de l'approbation de modification » ou « acceptation de l'approbation de réparation » par l'Autorité de l'aviation civile en tant qu'Etat d'immatriculation, lorsque la modification ou la réparation a été déjà approuvée par l'autorité primaire de certification ou un organisme dûment agrée. Les exigences relatives à l'acceptation de l'approbation de modification et à l'acceptation de l'approbation de réparation sont définies respectivement dans les chapitres D et M du RANT 08 Part 21.*

M.B.305 - SYSTÈME D'ENREGISTREMENT DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS

(a) À l'issue de tout entretien, le certificat de remise en service requis par le § M.B.801 du présent règlement ou le § 145.B.50 du RANT 08 PART 145 doit être incorporé parmi les enregistrements de maintien de navigabilité des aéronefs. Chaque inscription doit être faite dès que possible mais au plus tard trente (30) jours après le jour de l'intervention.

(b) Les enregistrements de maintien de la navigabilité, doivent contenir :

(1) un livret d'aéronef, un ou des livrets moteur ou des fiches d'entretien de modules de motorisation, un ou des livrets et fiches d'entretien d'hélice, pour tout élément d'aéronef à durée de vie limitée, selon le cas, et,

(2) lorsque cela est exigé au § M.B.306 pour le transport aérien commercial, un système de compte-rendu matériel de l'exploitant (C.R.M).

(c) Le type et l'immatriculation des aéronefs, la date, ainsi que le temps total de vol et/ou les cycles de vol et/ou les atterrissages, selon le cas, doivent être inscrits dans les carnets de bord des aéronefs.

(d) Dans les enregistrements de maintien de la navigabilité, doivent figurer :

(1) l'état en cours des consignes de navigabilité et les mesures prescrites par l'Autorité de l'aviation civile en réaction immédiate à un problème de sécurité ;

(2) l'état en cours des modifications et réparations ;

(3) l'état en cours de la conformité avec le programme d'entretien ;

(4) l'état en cours des éléments d'aéronef à durée de vie limitée ;

(5) le devis de masse et centrage. Il doit comprendre une copie du dossier de détermination de la masse, le plan de répartition de la masse et la plage de centrage ainsi qu'une liste de l'équipement de base. La périodicité du devis de masse et centrage est de :

(i) pour les aéronefs utilisés en transport public, quatre (4) ans si les masses individuelles aéronefs sont utilisées ou neuf (9) ans si les masses de flotte sont utilisées ;

ii) cinq (5) ans pour les aéronefs utilisés en l'aviation générale.

(6) la liste des travaux d'entretien reportés.

(e) En plus du document d'autorisation de mise en service, formulaire ANAC-TOGO AIR form 1 ou équivalent accepté par l'Autorité de l'aviation civile (exemple : EASA Form 1, FAA 8130-3, etc.) , les informations suivantes concernant tout élément d'aéronef installé (moteur, hélice, module de motorisation ou élément d'aéronef à durée de vie limitée) doivent être inscrites, comme il convient, dans le livret moteur ou hélice, la fiche d'entretien de module de motorisation ou d'élément d'aéronef à durée de vie limitée :

(1) identification de l'élément d'aéronef ; et

(2) type, numéro de série et immatriculation, selon le cas, de l'aéronef, du moteur, de l'hélice, du module de motorisation ou de l'élément d'aéronef à durée de vie limitée sur lequel l'élément en question est installé, avec la référence à la pose et à la dépose de l'élément d'aéronef, et

(3) la date ainsi que le cumul du temps total de vol et/ou des cycles de vol et/ou des atterrissages et/ou jours calendaires, selon le cas, de l'élément d'aéronef ; et

(4) les informations actuelles du § d) applicables à l'élément d'aéronef.

(f) La personne responsable de la gestion des tâches de maintien de navigabilité conformément au chapitre B du présent règlement, doit contrôler les enregistrements spécifiés dans ce paragraphe et présenter les enregistrements à l'Autorité de l'aviation civile sur demande.

(g) Toutes les inscriptions portées dans les enregistrements de maintien de navigabilité des aéronefs doivent être claires et précises. Lorsqu'il est nécessaire de corriger une inscription, la correction doit être effectuée de manière à laisser voir clairement l'inscription originale.

(h) Un propriétaire ou un exploitant doit s'assurer de la mise en place d'un système pour conserver les enregistrements suivants, pour les périodes spécifiées :

(1) tous les enregistrements des travaux d'entretien détaillés relatifs à l'aéronef et à tout élément de l'aéronef à durée de vie limitée qui y est installé, jusqu'à ce que les informations qu'ils contiennent soient remplacées par de nouvelles informations équivalentes quant à leur objet et à leur degré de précision, et au moins trente-six (36) mois après que l'aéronef ou l'élément de l'aéronef a été remis en service ; et

(2) le temps total de vol (heures, jours calendaires, cycles et atterrissages) de l'aéronef et de tous les éléments de l'aéronef à durée de vie limitée, au moins douze (12) mois après que l'aéronef ou l'élément d'aéronef a été définitivement retiré du service ; et

(3) le temps de vol (heures, jours calendaires, cycles et atterrissages), selon le cas, depuis la dernière maintenance programmée de l'élément d'aéronef à durée de vie limitée, au moins jusqu'à ce que la dernière maintenance programmée de l'élément d'aéronef ait été remplacée par une autre maintenance programmée de même nature en portée et en détails. Le dernier état effectif, au moins douze (12) mois après que l'aéronef ou l'élément d'aéronef a été définitivement retiré du service ; et

(4) l'état en cours de la conformité avec le programme d'entretien approuvé de l'aéronef de sorte à établir celle-ci, au moins jusqu'à ce que la maintenance programmée de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef ait été remplacée par une autre maintenance programmée de même nature en portée et en détails. Le dernier état effectif, au moins douze (12) mois après que l'aéronef ou l'élément d'aéronef a été définitivement retiré du service ; et

(5) l'état en cours des consignes de navigabilité applicables à l'aéronef et aux éléments d'aéronef, au moins douze (12) mois après que l'aéronef ou l'élément d'aéronef a été définitivement retiré du service ; et

(6) les détails des modifications et réparations effectuées sur l'aéronef, le ou les moteurs, l'hélice ou les hélices, et tout élément vital pour la sécurité en vol, au moins douze (12) mois après qu'ils ont été définitivement retirés du service.

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

Note 1 : *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 maintien de la navigabilité figurent dans un guide à l'attention de l'exploitant ou du propriétaire d'aéronef.*

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

M.B.306 - SYSTÈME DE COMPTE-RENDU MATÉRIEL DE L'EXPLOITANT (C.R.M)

(a) En cas de transport aérien commercial, en plus des exigences du § M.B.305, un exploitant doit utiliser un système de compte-rendu matériel d'aéronef contenant les informations suivantes pour chaque aéronef :

(1) informations relatives à chaque vol afin de garantir la continuité de la sécurité des vols ; et

(2) le certificat de remise en service de l'aéronef en cours de validité ; et

(3) l'attestation d'entretien en cours de validité, indiquant l'état d'entretien de l'aéronef quant aux travaux programmés et aux travaux différés qui sont dus, à moins que l'Autorité de l'aviation civile ne donne son accord pour que l'attestation d'entretien soit conservée ailleurs ; et

(4) la liste de toutes les rectifications de défauts à exécuter et reportées qui affectent l'exploitation de l'aéronef ; et

(5) toutes les recommandations nécessaires concernant les accords d'assistance à l'entretien.

(b) Le C.R.M. et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par l'Autorité de l'aviation civile.

(c) Un exploitant doit s'assurer que le C.R.M. de l'aéronef est conservé pendant trente-six (36) mois après la date de la dernière inscription.

M.B.307- TRANSFERT ET MISE A DISPOSITION DES ENREGISTREMENTS DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ D'AÉRONEF

(a) Le propriétaire ou l'exploitant doit s'assurer que :

(1) lorsqu'un aéronef est transféré définitivement d'un propriétaire ou d'un exploitant à un autre, les enregistrements de maintien de navigabilité d'aéronef du M.B.305 et le cas échéant, le compte-rendu matériel de l'exploitant du M.B.306 sont également transférés ;

(2) en cas de changement temporaire de propriétaire ou d'exploitant, les enregistrements de maintien de la navigabilité sont mis à la disposition de ce dernier.

(b) Le propriétaire ou l'exploitant doit s'assurer que lorsqu'il sous-traite les tâches associées au maintien de la navigabilité à un organisme de gestion du maintien de la navigabilité, les enregistrements de maintien de la navigabilité du M.B.305 sont transférés à l'organisme.

(c) La période pendant laquelle les enregistrements doivent être conservés continue de s'appliquer au nouveau propriétaire, exploitant ou organisme de gestion du maintien de la navigabilité.

M.B.400 – CHAPITRE D : NORMES D'ENTRETIEN

M.B.401 - DONNÉES D'ENTRETIEN

(a) La personne ou l'organisme entretenant un aéronef doit avoir accès à et utiliser uniquement les données d'entretien en cours applicables dans l'exécution de l'entretien, y compris les modifications et réparations.

(b) Aux fins du présent RANT 08 PART M, les données d'entretien applicables sont :

(1) toute exigence, procédure, norme ou information applicable délivrée par l'Autorité de l'aviation civile ;

(2) toute consigne de navigabilité applicable ;

(3) les instructions applicables pour le maintien de la navigabilité délivrées par des titulaires de certificat de type ou de supplément au certificat de type et tout autre organisme qui publie ces données conformément au RANT 08 PART 21 ;

(4) toute donnée applicable délivrée conformément au § 145.B.045 (d) du RANT 08 PART 145.

(c) La personne ou l'organisme entretenant un aéronef doit s'assurer que toutes les données d'entretien applicables sont à jour et utilisables immédiatement en cas de besoin. La personne ou l'organisme doit établir un système de cartes de travail ou de fiches de travail à utiliser et doit soit transcrire avec précision les données d'entretien sur ces cartes de travail ou sur ces fiches de travail ou établir des références précises sur la ou les tâches particulières comprises dans ces données d'entretien.

M.B.402 - EXÉCUTION DE L'ENTRETIEN

(a) Tous les travaux d'entretien doivent être effectués par du personnel qualifié, en suivant les méthodes, techniques, normes et instructions spécifiées dans les données d'entretien du § M.B.401. En outre, une visite particulière doit être effectuée après toute tâche critique pour la sécurité des vols, à moins d'indication contraire dans le RANT 08 PART 145 ou d'accord avec l'Autorité de l'aviation civile.

(b) Tous les travaux d'entretien doivent être effectués en utilisant les outils, équipements et matériels spécifiés dans les données d'entretien du § M.B.401. à moins d'indication contraire dans le RANT 08 PART 145. Au besoin, les outils et les équipements seront contrôlés et étalonnés selon une norme reconnue officiellement.

(c) La zone dans laquelle l'entretien est effectué doit être bien organisée et propre en ce qui concerne la poussière et la contamination.

(d) Tous les travaux d'entretien doivent être effectués dans le respect des limites environnementales spécifiées dans les données d'entretien du § M.B.401.

(e) En cas de météo défavorable ou de longs travaux d'entretien, des installations adaptées doivent être utilisées.

(f) À l'issue de tout l'entretien, une vérification générale doit être effectuée pour s'assurer qu'il ne reste pas d'outils, d'équipements ou d'autres pièces et matériels étrangers à l'aéronef ou à l'élément d'aéronef, et que tous les panneaux d'accès déposés ont été réinstallés.

M.B.403 - DÉFAUTS D'AÉRONEFS

(a) Tout défaut d'aéronef portant gravement atteinte à la sécurité du vol doit être rectifié avant tout autre vol.

(b) Seuls les personnels de certification habilités, selon les § M.B.801 (b) (1), M.B.801 (b) (2), M.B.801 (c), M.B.801 (d) ou le RANT 08 PART 145 peuvent décider, en utilisant les données d'entretien du § M.B.401, si un défaut d'aéronef porte gravement atteinte à la sécurité du vol et décider du moment et de la manière dont l'action de correction doit être entreprise avant tout vol et quelle action corrective peut être reportée. Ceci ne s'applique pas lorsque :

(1) le pilote commandant de bord utilise la liste minimale des équipements approuvée telle que mandatée par l'Autorité de l'aviation civile ; ou

(2) les défauts d'aéronef sont considérés par l'Autorité de l'aviation civile comme acceptables.

(c) Tout défaut d'aéronef qui ne porterait pas gravement atteinte à la sécurité du vol doit être rectifié dès que possible, après identification de la date de ce défaut et dans les limites spécifiées dans les données d'entretien.

(d) Tout défaut qui n'est pas rectifié avant vol doit être enregistré dans le système d'enregistrement des travaux d'entretien des aéronefs du § M.B.305 ou le système de compte-rendu matériel de l'exploitant du § M.B.306, selon le cas.

M.B.500 – CHAPITRE E : ÉLÉMENTS D'AÉRONEF

M.B.501 - INSTALLATION

(a) Aucun élément d'aéronef ne peut être installé à moins qu'il ne soit dans un état satisfaisant et qu'il ait obtenu l'autorisation de mise en service de manière appropriée sur un formulaire ANAC-TOGO AIR form 1 ou équivalent et qu'il soit repéré conformément au règlement RANT 08 PART 21, à moins d'indication contraire spécifiée dans le RANT 08 Part 21, RANT 08 PART 145 ou la Section B, Chapitre F du présent règlement.

(b) Avant d'installer un élément sur un aéronef, la personne ou l'organisme de maintenance agréé s'assurera que cet élément d'aéronef particulier remplit les conditions pour être monté sur l'aéronef lorsque différentes normes de modifications et/ou de consignes de navigabilité peuvent être applicables.

(c) Les pièces standards seront montées sur un aéronef ou un élément d'aéronef uniquement lorsque les données d'entretien indiquent la pièce standard spécifique. Ces pièces doivent uniquement être montées si elles sont accompagnées d'une attestation de conformité à la norme applicable.

(d) Les matières, étant soit des matières premières ou des matières consommables, seront utilisées dans un aéronef ou élément d'aéronef uniquement lorsque le fabricant de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef le précise dans des données d'entretien pertinentes ou comme spécifié dans le RANT 08 PART 145. Ces matières doivent uniquement être utilisées quand elles remplissent les spécifications requises et qu'elles ont une traçabilité appropriée. Toutes les matières doivent être accompagnées d'une documentation spécifique à ces matières et conforme aux spécifications du fabricant et du fournisseur.

M.B.502 - ENTRETIEN DES ÉLÉMENTS D'AÉRONEF

(a) Sauf pour les éléments visés au § 21.B.1204 a), du RANT 08 PART 21, l'entretien des éléments d'aéronef doit être effectué par des organismes d'entretien correctement agréés conformément à la Section B, chapitre F, du présent règlement ou du RANT 08 PART 145.

(b) Par dérogation au § (a), l'entretien d'un composant conformément aux données d'entretien de l'aéronef ou, si cela est convenu avec l'Autorité de l'aviation civile, conformément aux données d'entretien du composant, peut être effectué par un organisme de classe A agréé conformément à la Section B, chapitre F, du présent règlement ou conformément au RANT 08 PART 145, ainsi que par le personnel chargé de la certification visé au § M.B.801 (b) (2), seulement lorsque ces composants sont installés sur l'aéronef. Quoi qu'il en soit, un tel organisme ou personnel chargé de la certification peut retirer temporairement ce composant à des fins d'entretien, afin de faciliter

l'accès au composant, sauf lorsque ce retrait rend nécessaires d'autres opérations d'entretien auxquelles ne s'appliquent pas les dispositions du présent paragraphe. L'entretien du composant effectué conformément au présent paragraphe ne permet pas la délivrance d'un formulaire ANAC-TOGO AIR form 1 et est soumis aux exigences relatives à la mise en service d'un aéronef énoncées au § M.B.801.

(c) Par dérogation au § (a), l'entretien d'un élément de moteur/APU conformément aux données d'entretien du moteur/APU ou, si cela est convenu avec l'Autorité de l'aviation civile conformément aux données d'entretien du composant, peut être effectué par un organisme de classe B agréé conformément à la Section B, chapitre F, du présent règlement ou conformément au RANT 08 PART 145, seulement lorsque ces composants sont installés sur le moteur/APU. Quoi qu'il en soit, un tel organisme de classe B peut retirer temporairement ce composant à des fins d'entretien, afin de faciliter l'accès au composant, sauf lorsque ce retrait rend nécessaires d'autres opérations d'entretien auxquelles ne s'appliquent pas les dispositions du présent paragraphe.

(d) Par dérogation au § (a) et au § M.B.801(b) (2), l'entretien d'un composant installé sur un aéronef ELA1 ou temporairement retiré d'un tel aéronef, qui ne sert pas pour le transport aérien commercial, effectué selon les données d'entretien du composant, peut être confié au personnel chargé de la certification visé au § M.B.801 (b) (2), sauf en ce qui concerne :

(1) la révision de composants autres que les moteurs et hélices ; et

(2) la révision de moteurs et d'hélices d'aéronefs autres que CS-VLA, CS-22 et LSA.

L'entretien du composant effectué conformément au § d) ne permet pas la délivrance d'un formulaire ANAC-TOGO AIR form 1 et est soumis aux exigences relatives à la mise en service d'un aéronef énoncées au § M.B.801.

(e) L'entretien des éléments visés au § 21.B.1204 a) du RANT 08 PART 21 doit être effectué par un organisme de classe A agréé conformément à la Section B, chapitre F, du présent règlement ou au RANT 08 PART 145, par le personnel de certification visé au § M.B.801(b) (2), ou par le pilote-propriétaire visé au § M.B.801 (b) (3), lorsque ces éléments sont montés sur l'aéronef ou en sont temporairement retirés pour en faciliter l'accès. L'entretien des éléments effectué conformément au présent paragraphe ne permet pas la délivrance d'un formulaire ANAC-TOGO AIR form 1 et est soumis aux exigences relatives à la remise en service d'aéronef énoncées au § M.B.801.

M.B.503 - ÉLÉMENTS D'AÉRONEF À VIE LIMITÉE

(a) Les éléments d'aéronef à durée de vie limitée installés ne doivent pas excéder la limite de vie approuvée figurant dans le programme d'entretien approuvé et les consignes de navigabilité, sous réserve des dispositions du § M.B.504 (c).

(b) La durée de vie approuvée est exprimée en jours calendaires, heures de vol, atterrissages ou cycles, selon le cas.

(c) Au terme de sa durée de vie approuvée, l'élément d'aéronef doit être retiré de l'aéronef en vue d'être soumis à des travaux d'entretien ou, s'il s'agit d'un élément possédant une limite de vie certifiée, d'être mis au rebut.

M.B.504 - CONTRÔLE DES ÉLÉMENTS D'AÉRONEFS INUTILISABLES

(a) Un élément d'aéronef doit être considéré comme inutilisable dans l'une quelconque des circonstances suivantes :

(1) expiration de la limite de vie comme définie dans le programme d'entretien ;

(2) non-conformité aux consignes de navigabilité applicables et à toute autre exigence relative au maintien de la navigabilité imposée par l'Autorité de l'aviation civile ou l'Autorité responsable de la conception de type de l'appareil ;

(3) absence des informations nécessaires pour déterminer l'état de navigabilité ou l'admissibilité pour l'installation ;

(4) preuve de défauts ou avaries ;

(5) implication dans un incident ou accident susceptible d'affecter l'aptitude au service.

(b) Les éléments d'aéronef inutilisables seront identifiés et stockés dans un endroit sûr sous le contrôle d'un organisme d'entretien agréé jusqu'à ce qu'une décision soit prise sur l'état futur de ces éléments d'aéronef. Néanmoins, pour les aéronefs ne participant pas au transport aérien commercial autres que les aéronefs lourds, la personne ou l'organisme qui a déclaré le composant inutilisable peut en transférer la garde, après avoir constaté qu'il est inutilisable, au propriétaire de l'aéronef à condition que ce transfert soit inscrit dans le livret de l'aéronef, ou le livret moteur ou le livret composant.

(c) Les éléments d'aéronef qui ont atteint leur limite de vie certifiée ou qui contiennent un défaut non réparable seront classés comme irrécupérables et ne seront pas autorisés à réintégrer le système d'approvisionnement en éléments d'aéronef à moins que les durées de vie certifiées aient été prolongées ou qu'une solution de réparation ait été approuvée selon le § M.B.304.

(d) Toute personne ou tout organisme responsable en vertu du présent règlement doit, dans le cas d'un élément d'aéronef irrécupérable du § (c) :

(1) conserver cet élément dans un endroit comme décrit au § (b) ; ou

(2) s'arranger pour que l'élément d'aéronef soit suffisamment détérioré pour qu'aucune récupération ou réparation ne soit rentable avant de renoncer à la responsabilité pour cet élément.

(e) Nonobstant le § (d), une personne ou organisme responsable selon le présent règlement peut transférer la responsabilité sur des éléments d'aéronef classés comme irrécupérables à un organisme dans un but de formation ou de recherche sans mutilation.

.

M.B.600 – CHAPITRE F : ORGANISME DE MAINTENANCE

M.B.601 - DOMAINE D'APPLICATION

Le présent chapitre établit les conditions à remplir par un organisme pour la délivrance ou le maintien des agréments d'entretien d'aéronefs et/ou d'éléments d'aéronef non listés dans le § M.B.201 (g).

M.B.602 - DEMANDE DE DÉLIVRANCE, DE MODIFICATION OU DE RENOUVELLEMENT

(a) Une demande de délivrance, de modification ou de renouvellement d'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 du manuel d'organisme de maintenance 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.

(c) Un postulant qui satisfait aux exigences du présent chapitre 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.

M.B.603 - DOMAINES COUVERTS PAR L'AGRÉMENT

(a) Un organisme participant à des activités relevant du présent chapitre ne doit pas exercer ses activités sans avoir été agréé par l'Autorité de l'aviation civile. Le modèle de certificat d'agrément à utiliser à cette fin figure à l'appendice IV du présent règlement.

(b) Le manuel d'organisme de maintenance visé au § M.B.604 doit préciser l'étendue des travaux pour lesquels l'agrément est demandé. L'appendice V du présent règlement définit l'ensemble des classes et qualifications possibles selon le chapitre F.

(c) Un organisme de maintenance agréé peut fabriquer, conformément aux données d'entretien, une gamme limitée de pièces utilisables dans un programme de travail suivi dans ses propres installations, comme indiqué dans le manuel d'organisme de maintenance.

M.B.604 - MANUEL D'ORGANISME DE MAINTENANCE

(a) L'organisme de maintenance doit fournir à l'Autorité de l'aviation civile, un manuel contenant au moins les informations suivantes :

(1) une déclaration signée par le Dirigeant Responsable pour confirmer que l'organisme travaillera en permanence conformément au présent règlement et au manuel à tout moment ; et

(2) une description générale de la portée des travaux autorisés de l'organisme dans le cadre de l'agrément ; et

(3) les titres, fonctions, tâches, responsabilités et noms des personnes nommées conformément au § M.B.606 (a) & (b) ; et

(4) un organigramme montrant les chaînes de responsabilités associées entre les personnes mentionnées dans le § M.B.606 (a) & (b) ; et

(5) une description des procédures d'établissement de la compétence du personnel de certification ainsi que la liste et le périmètre d'intervention de ces personnels ; et

(6) ;une liste des lieux où est effectué l'entretien, ainsi qu'une description générale des installations ; et

(7) des procédures spécifiant comment l'organisme de maintenance garantit une mise en conformité avec le présent règlement notamment :

a. une description de la méthode utilisée pour établir et conserver les enregistrements de travaux d'entretiens exigés au § M.B.614 ;

b. une description des procédures d'établissement et des conditions de signature des certificats de remise en service ;

c. le cas échéant, une description des activités sous-traitées et une liste des organismes sous-traitants ;

d. une description des procédures à suivre pour respecter les dispositions du § M.B.202 et du 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 ;

e. 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 ;

f. une description des procédures à suivre pour apporter des changements qui ont une incidence sur l'agrément de l'organisme de maintenance notamment tel que spécifié au § M.B.617 ;

(8) les procédures de modification du manuel de l'organisme de maintenance.

(b) L'organisme de maintenance doit veiller à ce que des exemplaires du Manuel d'organisme de maintenance soient distribués à tous les organismes et à toutes les personnes concernées. Il doit également veiller à ce que le Manuel soit modifié selon les besoins de manière à être constamment à jour.

(c) Le manuel de l'organisme de maintenance et ses amendements doivent être approuvés par l'Autorité de l'aviation civile.

(d) Des exemplaires de toutes les modifications apportées au manuel de l'organisme de maintenance 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 au manuel peuvent être agréés par une procédure (ci-après nommé approbation indirecte).

Note : *Des orientations relatives à la structure et au contenu du* ***Manuel d'Organisme de maintenance (MOM)*** *figurent dans le guide à l'attention des organismes agréés RANT 08 Part M Chapitre F.*

M.B.605 - LOCAUX

L'organisme doit s'assurer que :

(a) les locaux sont adaptés à tous les travaux prévus et que les ateliers et halls spécialisés sont cloisonnés comme il convient, afin d'assurer une protection contre la contamination et l'environnement ;

(b) les bureaux sont disponibles pour la gestion du travail programmé, y compris en particulier pour la réalisation des enregistrements des travaux d'entretien ;

(c) des locaux de stockage sûrs sont fournis pour les pièces, les équipements, les outillages et les matériels. Les conditions de stockage doivent assurer l'isolation des éléments et matériels d'aéronef en état de fonctionnement, et des matériels, équipements et outillages inutilisables. Les conditions de stockage doivent être conformes aux instructions des fabricants pour éviter la détérioration et l'endommagement des éléments stockés. L'accès aux locaux de stockage doit être sécurisé et limité au personnel habilité.

M.B.606 - EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERSONNEL

(a) L'organisme doit désigner un dirigeant responsable qui détient les droits statutaires pour assurer que tous les travaux d'entretien exigés par le client peuvent être financés et effectués selon les spécifications exigées par le présent règlement.

(b) L'organisme doit nommer une personne ou un groupe de personnes ; il lui incombera de s'assurer que l'organisme est toujours conforme au présent chapitre. Cette personne ou ce groupe de personnes doit en dernier ressort rendre compte au Dirigeant responsable.

(c) Toutes les personnes visées au § (b) doivent pouvoir démontrer qu'elles possèdent des connaissances appropriées, un passé et une expérience satisfaisante dans le domaine de l'entretien d'aéronefs et/ou d'éléments d'aéronef.

(d) L'organisme doit employer du personnel qualifié pour le travail normalement prévu par contrat. L'emploi temporaire de personnel sous-traitant est permis dans le cas d'un travail plus important que prévu et uniquement pour le personnel ne délivrant pas de certificat de remise en service.

(e) La qualification de tous les personnels impliqués dans l'entretien doit être démontrée et enregistrée.

(f) Le personnel qui effectue des tâches spécialisées comme le soudage, les essais/le contrôle non destructif autre que le contraste des couleurs, doit être qualifié conformément à une norme reconnue ou acceptable officiellement.

(g) L'organisme de maintenance doit employer suffisamment de personnel de certification pour délivrer des certificats d'autorisation de remise en service d'aéronefs et d'éléments d'aéronef conformément aux dispositions du M.B.612 et M.B.613. Ils doivent respecter les exigences du RANT 01 PART 66. L'organisme doit veiller à ce que tout le personnel impliqué dans toute activité d'entretien et de gestion 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.

(h) Par dérogation au § g), l'organisme peut recourir à un personnel de certification qualifié conformément aux dispositions ci-dessous, lorsqu'il fournit une assistance à l'entretien aux exploitants qui ont des activités commerciales, sous réserve des procédures appropriées qui doivent être approuvées selon le manuel de l'organisme :

(1) pour une consigne de navigabilité prévol répétitive qui atteste de façon spécifique que l'équipage peut exécuter cette consigne de navigabilité, l'organisme peut délivrer une habilitation de personnel de certification limitée au commandant de bord sur la base de la licence détenue par l'équipage, à condition que l'organisme vérifie qu'une formation pratique suffisante a été dispensée afin de s'assurer que cette personne peut appliquer la consigne de navigabilité selon la norme requise ;

(2) dans le cas d'un aéronef fonctionnant en dehors d'un endroit où une assistance est fournie, l'organisme peut délivrer une habilitation de personnel de certification limitée au commandant de bord, sous réserve que l'organisme vérifie qu'une formation pratique suffisante a été dispensée afin de s'assurer que cette personne peut appliquer la consigne de navigabilité selon la norme requise.

M.B.607 - PERSONNEL CHARGÉ DE LA CERTIFICATION

(a) Outre les dispositions du § M.B.606(g), le personnel chargé de la certification ne peut exercer ses prérogatives que si l'organisme s'est assuré que :

(1) le personnel chargé de la certification peut démontrer qu'il satisfait aux exigences du § 66.A.20(b) du RANT 01 PART 66, sauf dans le cas où le RANT 01 PART 66 renvoie à la réglementation d'un autre État membre de l'OACI, auquel cas il doit satisfaire aux exigences de ladite réglementation ; et

(2) ce personnel chargé de la certification a une bonne connaissance des aéronefs et/ou éléments d'aéronef à entretenir ainsi que des procédures associées établies par l'organisme.

(b) Dans les cas non prévus suivants, lorsqu'un aéronef est immobilisé au sol en un lieu autre que la base principale, où aucun personnel chargé de la certification qualifié n'est disponible, l'organisme titulaire du contrat d'entretien peut délivrer une habilitation de certification ponctuelle :

(1) à l'un de ses employés titulaires des qualifications de type sur aéronefs des mêmes technologies, construction et systèmes ; ou

(2) à toute personne ayant au moins trois (3) années d'expérience en matière d'entretien et titulaire d'une licence d'entretien 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 conserve des documents attestant que cette personne possède l'expérience et la licence requises.

Tous ces cas doivent être rapportés à l'Autorité compétente dans un délai de sept (7) jours à compter de la délivrance de cette autorisation de certification. L'organisme d'entretien agréé

délivrant l'autorisation de certification ponctuelle doit s'assurer qu'un entretien pouvant ainsi affecter la sécurité du vol fera l'objet d'une deuxième vérification.

(c) L'organisme d'entretien agréé doit enregistrer tous les détails concernant le personnel chargé de la certification et tenir à jour une liste de tous les membres du personnel de certification, ainsi que le champ d'application de l'agrément dans le cadre du manuel de l'organisme, en application du § M.B.604 (a) (5).

(d) L'organisme doit s'assurer que tout le personnel chargé de la certification reçoive une formation continue suffisante au cours de chaque période de deux (02) 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 § M.B.607 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 respecté.

M.B.608 - ÉLEMENTS D'AÉRONEF, INSTRUMENTS ET OUTILLAGES

(a) L'organisme doit :

(1) détenir les instruments et outillages décrits dans les données d'entretien du § M.B.609 ou des équivalents vérifiés et répertoriés dans le manuel de l'organisme d'entretien, le cas échéant pour un entretien au jour le jour dans les limites de son domaine d'agrément ; et

(2) démontrer qu'il a accès à tous les autres instruments et outillages utilisés uniquement occasionnellement.

(b) Les outillages et instruments doivent être contrôlés et étalonnés selon une norme reconnue officiellement. Les enregistrements de ces étalonnages et la norme utilisée doivent être conservés par l'organisme.

(c) L'organisme doit examiner, classer et ranger d'une façon appropriée tous les éléments d'aéronef approvisionnés.

M.B.609 - DONNÉES D'ENTRETIEN

L'organisme de maintenance agréé doit détenir et utiliser des données à jour applicables spécifiées dans le § M.B.401 dans l'exécution de l'entretien, y compris les modifications et réparations. Dans le

cas de données d'entretien fournies par le client, il est nécessaire d'avoir ces données seulement lorsque le travail est en cours.

M.B.610 - ORDRES DES TRAVAUX D'ENTRETIEN

Avant d'entamer l'entretien, un ordre de travail écrit doit être signé entre l'organisme et l'organisme sollicitant l'entretien afin d'établir clairement les travaux d'entretien à effectuer.

M.B.611 - NORMES D'ENTRETIEN

Tout l'entretien doit être effectué conformément aux exigences du § M.B.400 chapitre D du présent règlement.

M.B.612 - CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE D'AÉRONEF

A l'issue de tous les travaux d'entretien exigés conformément au présent chapitre, un certificat de remise en service d'aéronef doit être délivré conformément au § M.B.801 lorsqu'il a été vérifié que tout l'entretien commandé a été correctement effectué par l'organisme conformément aux procédures indiquées au point M.B.604, en tenant compte de la disponibilité et de l'utilisation de données d'entretien spécifiées au point M.B.609 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… ».*

M.B.613 - CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE D'ÉLÉMENTS D'AÉRONEF

(a) À l'issue de tous les travaux d'entretien des éléments d'aéronef exigés conformément au présent chapitre F, un certificat de remise en service des éléments d'aéronef doit être délivré conformément au § M.B.802. Le formulaire «ANAC-TOGO AIR form 1» doit être délivré excepté pour les éléments dont l'entretien répond aux exigences des § M.B.502 (b), M.B.502 (d) ou M.B.502 (e) et pour les éléments fabriqués conformément au § M.B.603 (c).

(b) Le document du certificat de remise en service des éléments d'aéronef, «ANAC-TOGO AIR form 1», peut être généré à partir d'une base de données informatique.

M.B.614 - ENREGISTREMENTS DES TRAVAUX D'ENTRETIEN

(a) L'organisme de maintenance agréé doit enregistrer tous les détails du travail effectué. Les enregistrements nécessaires pour prouver que toutes les conditions ont été respectées pour la

délivrance du certificat de remise en service, y compris les documents du sous-traitant, doivent être conservés.

(b) L'organisme de maintenance agréé doit fournir une copie de chaque certificat de remise en service au propriétaire de l'aéronef, ainsi qu'une copie de toute donnée de réparation/modification spécifique approuvée utilisée pour les réparations/modifications effectuées.

(c) L'organisme de maintenance agréé doit conserver une copie de tous les enregistrements des travaux d'entretien et de toutes les données d'entretien associées, pendant une durée d'au moins trois (3) 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 paragraphe doivent être stockés dans un endroit sûr pour les protéger des dommages, altérations et vols ;

(2) tous les supports de sauvegarde informatique doivent être stockés dans un endroit différent de celui contenant les données de travail dans un environnement garantissant qu'ils resteront en bon état ;

(3) lorsqu'un organisme de maintenance agréé cesse son activité, tous les enregistrements des entretiens conservés couvrant les trois dernières années doivent être remis au dernier propriétaire ou client de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef concerné ou stockés comme indiqué par l'Autorité de l'aviation civile ;

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

Note 1 : *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 de l'exploitant ou du propriétaire d'aéronef.*

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

M.B.615 - PRÉROGATIVES DE L'ORGANISME

L'organisme d'entretien agréé conformément au présent Chapitre F peut :

(a) effectuer des travaux d'entretien sur tout aéronef et/ou tout élément d'aéronef pour lequel il est agréé, aux lieux précisés sur le certificat d'agrément et dans le manuel de l'organisme d'entretien ;

(b) organiser l'exécution de services spécialisés, sous le contrôle de l'organisme d'entretien, par un autre organisme dûment qualifié soumis aux procédures appropriées mises en place dans le cadre du manuel de l'organisme d'entretien directement approuvé par l'Autorité de l'aviation civile ;

(c) entretenir tout aéronef et/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 au vol de l'aéronef, soit du besoin d'effectuer un entretien occasionnel, conformément aux conditions définies dans le manuel d'entretien de l'organisme d'entretien ;

(d) délivrer des certificats d'autorisation de remise en service, à l'issue des travaux d'entretien, conformément au § M.B.612 ou M.B.613.

M.B.616 - BILAN ORGANISATIONNEL

Afin de s'assurer que l'organisme de maintenance agréé continue à répondre aux exigences du présent chapitre, il doit organiser régulièrement des bilans organisationnels.

M.B.617 - MODIFICATIONS APPORTÉES À L'ORGANISME DE MAINTENANCE AGRÉÉ

Afin de permettre à l'Autorité de l'aviation civile de déterminer si le présent règlement est toujours respecté, l'organisme de maintenance agréé doit l'informer de toute proposition relative aux modifications suivantes, avant que ces modifications n'aient lieu :

(1) le nom de l'organisme ;

(2) Le site de l'organisme ;

(3) d'autres sites où se situe l'organisme ;

(4) le dirigeant responsable ;

(5) l'une quelconque des personnes spécifiées au § M B.606 (b) ;

(6) les installations, instruments, outils, matériels, procédures, domaine d'application et portée des travaux ou personnels de certification qui pourraient affecter l'agrément.

Dans le cas de propositions de changements dans le personnel dont la direction ne serait pas avisée au préalable, ces changements doivent être notifiés le plus rapidement possible.

M.B.618 - MAINTIEN DE LA VALIDITÉ DE L'AGRÉMENT

(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 chapitre et s'acquitte de tous les droits prescrits par l'Autorité de l'aviation civile ;

(2) l'organisme reste conforme au présent chapitre, conformément aux dispositions relatives au traitement des constatations tel que spécifié dans le § M.B.619 ; et

(3) l'Autorité de l'aviation civile ait accès à l'organisme pour déterminer si le présent règlement est toujours respecté ; 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, le certificat d'agrément doit être restitué à l'Autorité de l'aviation civile.

M.B.619 - 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 conformément aux procédures applicables, le titulaire de l'agrément 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.

M.B.625 - SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE

L'organisme de maintenance agréé qui est exposé aux risques de sécurité liés à la fourniture des services d'entretien d'aéronefs de son domaine d'agrément, doit établir et maintenir un système de gestion de la sécurité adapté à la taille et à la complexité des activités de son domaine d'agrément 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.*

M.B.626 – 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 agrément 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 agrément d'organisme de maintenance délivré par un autre État contractant, elle prend en compte cet agrément et les changements apportés par la suite. À cette fin, elle établit une liaison appropriée avec l'État contractant qui a délivré l'agrément d'origine.

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

M.B.700 – CHAPITRE G : ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

M.B.701 - DOMAINE D'APPLICATION

Le présent chapitre établit les conditions de délivrance ou de maintien des agréments des organismes pour la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs.

M.B.702 - DEMANDE DE DÉLIVRANCE OU DE MODIFICATION

Une demande de délivrance ou de modification d'agrément d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit être effectuée au moyen d'un formulaire et selon une procédure établie par l'Autorité de l'aviation civile.

M.B.703 - DOMAINES COUVERTS PAR L'AGRÉMENT

(a) Un modèle d'agrément est inclus dans l'appendice V.

(b) Pour le transport aérien commercial, l'agrément doit accompagner le permis d'exploitation aérienne délivré par l'Autorité de l'aviation civile, pour l'aéronef exploité.

(c) Le domaine d'application pour lequel l'agrément est demandé est défini dans les spécifications de gestion du maintien de la navigabilité conformément au § M.B.704.

M.B.704 - SPÉCIFICATIONS DE LA GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

(a) L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit fournir des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité (Manuel de gestion de maintien de la navigabilité - MGN ou Manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant - MME) contenant les informations suivantes :

(1) une déclaration signée par le dirigeant responsable pour confirmer que l'organisme travaillera conformément au présent règlement et aux spécifications à tout moment ; et

(2) le domaine d'application de l'organisme et une description des types et des modèles d'aéronef auxquels le manuel s'applique ; et

(3) les titres, fonctions et noms des personnes nommées conformément aux § M.B.706 (a), M.B.706 (c), M.B.706 (d) ; et

(4) un organigramme montrant les chaînes de responsabilités entre toutes les personnes mentionnées aux § M.B.706 (a), M.B.706 (c) et M.B.706 (d) ; et

(5) une liste du personnel d'examen de navigabilité visé au § M.B.707 précisant, le cas échéant, les personnels habilités à émettre des avis ou recommandations pour la délivrance des autorisations de vol conformément au § M.B.711 (c) ; et

(6) une description générale et l'emplacement des installations ; et

(7) la liste des programmes d'entretien des aéronefs approuvés ou, pour les aéronefs ne participant pas à des opérations de transport aérien commercial, la liste des programmes d'entretien «génériques» ou «de référence» ; et

(8) des procédures spécifiant comment l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité garantit une mise en conformité avec le présent règlement; notamment :

i) une description des procédures afin de s'assurer du respect des dispositions du § M.B.201 (a) comprenant, s'il y a lieu une description des arrangements administratifs entre l'exploitant ou le propriétaire et l'organisme de maintenance agréé;

ii) une description des méthodes à employer pour établir et conserver les enregistrements de maintien de navigabilité de l'exploitant ou du propriétaire exigés par le § M.B.305 et M.B.714 ;

iii) une description de l'établissement et de la tenue d'un système d'analyse et de suivi permanent du fonctionnement et de l'efficacité du programme d'entretien qui permette de corriger toute lacune que ce programme pourrait présenter;

iv) le cas échant, une description des procédures à utiliser pour suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation et communiquer des données à ce sujet conformément au § M.B.303 (b) ;

v) une description des procédures à suivre pour respecter les spécifications des § M.B.202 et M.B.303 (c) et (e) du présent règlement ;

vi) une description des procédures à suivre pour notifier les cas importants survenus en service ;

vii) une description des procédures à suivre pour respecter le M.B.303(d) concernant l'évaluation des renseignements relatifs au maintien de la navigabilité et la mise en application des mesures éventuellement jugées nécessaires ;

viii) une description des procédures à suivre pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;

ix) une description des procédures mises en place pour veiller à ce que les pannes impactant la navigabilité soient enregistrées et rectifiées ;

(9) les procédures d'amendement des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité ; et

(b) Le manuel des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité doit respecter les principes des facteurs humains.

(c) Le manuel des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité doit être mis à la disposition du personnel de gestion du maintien de la navigabilité et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions. Toutes les modifications apportées au manuel des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité doivent être communiquées sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels elles ont été distribuées.

(d) L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit veiller à ce que le manuel des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité soit modifié selon les besoins de manière à être constamment à jour. L'organisme incorporera dans le manuel des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité, les dispositions obligatoires dont l'Autorité de l'aviation civile exigera l'insertion.

(e) Le manuel des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité et ses amendements doivent être approuvés par l'Autorité de l'aviation civile. Lorsque les aéronefs exploités ne sont pas immatriculés au Togo, le manuel des spécifications de gestion du maintien de la navigabilité et ses amendements doivent être acceptable pour l'État d'immatriculation.

(f) Nonobstant le § (e), des modifications mineures aux spécifications peuvent être approuvées de manière indirecte selon une procédure d'approbation indirecte. La procédure d'approbation indirecte doit définir les modifications mineures admissibles, être établie par l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité en application des spécifications et être approuvée par l'Autorité de l'aviation civile.

(g) L'appendice VIII au présent règlement présente des exemples de plans de manuel de gestion de maintien de la navigabilité - MGN / manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant – MME.

M.B.705 - LOCAUX

L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit mettre à la disposition du personnel décrit dans le § M.B.706, une salle de travail convenable, dans des sites appropriés.

M.B.706 - EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERSONNEL

(a) L'organisme doit désigner un Dirigeant responsable qui détient les droits statutaires pour assurer que toutes les activités de gestion du maintien de la navigabilité peuvent être financées et effectuées conformément au présent règlement.

(b) Pour le transport aérien commercial, le Dirigeant responsable du § (a) doit également être la personne qui détient les droits statutaires pour assurer que toutes les opérations de l'exploitant peuvent être financées et effectuées selon les exigences requises pour la délivrance d'un permis d'exploitation aérien.

(c) Une personne ou un groupe de personnes doit être nommé(e); il lui incombera de s'assurer que l'organisme est toujours conforme au présent chapitre. Cette personne ou ce groupe de personnes doit en dernier ressort rendre compte au Dirigeant responsable.

(d) Pour le transport aérien commercial, le Dirigeant responsable doit nommer un responsable désigné. Cette personne sera responsable de la gestion et de la supervision des activités de maintien de la navigabilité, conformément au § (c).

(e) Le responsable désigné visé au § (d) ne doit pas être employé par un organisme agréé RANT 08 PART 145 lié à l'exploitant par un contrat, sauf approbation spécifique de l'Autorité de l'aviation civile

(f) L'organisme doit employer du personnel qualifié et suffisant pour le travail prévu.

(g) Toutes les personnes des § (c) et (d) doivent posséder des connaissances pertinentes, un passé et des expériences appropriées relatives au maintien de la navigabilité des aéronefs.

(h) La qualification de l'ensemble du personnel impliqué dans la gestion du maintien de la navigabilité doit être enregistrée.

(i) *Réservé*

(j) L'organisme doit indiquer et actualiser, dans les spécifications de gestion du maintien de la navigabilité, les titres et noms des personnes nommées conformément aux § M.B.706 (a), M.B.706 (c) et M.B.706 (d).

(k) Pour tous les aéronefs lourds et les aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial, l'organisme doit établir et contrôler la compétence du personnel intervenant dans la gestion du maintien de la navigabilité et/ou l'audit de qualité suivant une procédure et une norme approuvées par l'Autorité de l'aviation civile.

M.B.707 - PERSONNEL DE REVUE DE LA NAVIGABILITÉ

(a) Pour être habilité à effectuer le suivi et des vérifications de la navigabilité un organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé doit avoir du personnel de revue de navigabilité compétent pour formuler des avis ou recommandations de navigabilité.

(1) Pour tous les aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial et les aéronefs dont la MTOM est supérieure à 2 730 kg, à l'exception des ballons, ce personnel doit avoir :

a) au moins cinq (5) années d'expérience dans le domaine du maintien de la navigabilité ; et

b) une licence homologuée conformément au RANT 01 PART 66 ou un diplôme d'ingénieur aéronautique ou un titre national équivalent ; et

c) une formation d'entretien aéronautique ; et

d) Nonobstant les § a) à c), les exigences énoncées au § M.B.707 a) 1 b) peuvent être remplacées par cinq (5) années d'expérience en matière de maintien de la navigabilité en complément des années d'expérience requises au titre du § M.B.707 a) 1 a).

(2) Pour les aéronefs ne servant pas au transport aérien commercial dont la MTOM est inférieure ou égale à 2 730 kg, ainsi que les ballons, ce personnel doit avoir :

a) au moins trois (3) années d'expérience dans le domaine du maintien de la navigabilité ; et

b) une licence homologuée conformément au RANT 01 PART 66 ou un diplôme d'ingénieur aéronautique ou un titre national équivalent ; et

c) une formation d'entretien aéronautique appropriée ; et

d) nonobstant les § a) à c), les exigences énoncées au § M.B.707 (a) 2 b) peuvent être remplacées par quatre (4) années d'expérience en matière de maintien de la navigabilité en complément des années d'expérience requises au titre du § M.B.707 (a) 2)a).

(b) Le personnel de revue de navigabilité nommé par l'organisme du maintien de la navigabilité agréé peut recevoir une habilitation de cet organisme que si cela est officiellement accepté par l'Autorité de l'aviation civile après la réalisation d'une revue de navigabilité satisfaisante sous contrôle.

(c) L'organisme doit s'assurer que le personnel de revue de navigabilité de l'aéronef peut justifier d'une expérience de gestion du maintien de la navigabilité récente appropriée.

(d) Le personnel de revue de navigabilité doit être identifié sur une liste comprenant chaque personne avec sa référence d'habilitation de revue de navigabilité.

(e) L'organisme doit tenir un enregistrement de tout le personnel de revue de navigabilité, qui doit inclure les détails de toute qualification appropriée ainsi qu'un résumé de l'expérience et la formation pertinente en matière de gestion de la navigabilité et une copie de l'autorisation. Cet enregistrement doit être conservé au moins deux (2) ans après que le personnel de revue de navigabilité a quitté l'organisme.

M.B.708 - GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

(a) Toute la gestion du maintien de la navigabilité doit être effectuée conformément aux dispositions du § M.B.300 Chapitre C du présent règlement.

(b) Pour tout aéronef géré, l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé doit :

(1) développer et contrôler un programme d'entretien pour les aéronefs gérés, y compris tout programme de fiabilité applicable ;

(2) Soumettre le programme d'entretien des aéronefs et ses modifications à l'Autorité de l'aviation civile pour approbation, sauf s'il est soumis à une procédure d'approbation indirect conformément au § M.B.302 (c), et fournir une copie du programme au propriétaire des aéronefs non exploités pour le transport aérien commercial ;

(3) gérer l'approbation ou l'acceptation de l'approbation des modifications et des réparations ;

(4) s'assurer que tous les travaux d'entretien sont effectués conformément au programme d'entretien approuvé et lancés conformément au M.B.800 Chapitre H du présent règlement ;

(5) s'assurer que toutes les consignes de navigabilité applicables et les consignes opérationnelles ayant une incidence sur le maintien de navigabilité, sont appliquées ;

(6) s'assurer que tous les défauts découverts pendant l'entretien programmé ou reporté sont corrigés par une organisation d'entretien convenablement agréée ;

(7) s'assurer que l'aéronef est donné à un organisme de maintenance convenablement agréé chaque fois que cela est nécessaire ;

(8) coordonner l'entretien programmé, l'application des consignes de navigabilité, le remplacement des pièces à durée de vie limitée, et l'inspection des éléments d'aéronef pour s'assurer que le travail est correctement effectué ;

(9) gérer et archiver tous les enregistrements de maintien de navigabilité et/ou les comptes rendus matériels de l'exploitant ;

(10) s'assurer que le devis de masse et centrage correspond à l'état actuel de l'aéronef ;

(11) obtenir et évaluer les renseignements et les recommandations relatifs au maintien de la navigabilité diffusés par l'organisme responsable de la conception de type, et mettre ensuite en œuvre les mesures jugées nécessaires, selon une procédure acceptable pour l'Autorité de l'aviation civile ;

(12) s'assurer que les certificats de type ou les certificats de type restreint des produits aéronautiques concernés et qui sont sous son agrément sont toujours valides et ne sont pas suspendus ou révoqués.

Note : *En application des exigences du RANT 08 Part 21 §21.B.215, §21.B.216, lorsque le certificat de type ou le certificat de type restreint du produit aéronautique est suspendu ou révoqué, le certificat de navigabilité concerné n'est plus valide. Dans cette situation, l'organisme de gestion de maintien de navigabilité est tenu d'appliquer les mesures*

recommandées par l'Etat de conception et les mesures additionnelles demandées, au besoin, par l'Autorité de l'aviation civile. Le maintien sur le registre togolais d'immatriculation des aéronefs orphelins, ne peut se faire que sur autorisation exceptionnelle du Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile conformément aux conditions spécifiques qu'il a approuvées.

(c) Dans le cas de transport aérien commercial, lorsque l'exploitant n'est pas agréé conformément au RANT 08 PART 145, il doit conclure un contrat d'entretien écrit entre l'exploitant, un organisme agréé PART 145 ou un autre exploitant, qui détaille les fonctions spécifiées dans les § M.B.301 (a) (1) M.B.301 (a) (3), M.B.301 (a) (5) et M.B.301 (a) (6), assure qu'en dernier ressort l'entretien est effectué par un organisme agréé PART 145 et définit le support des fonctions qualité du § M.B.712 (b). Les contrats d'entretien en base des aéronefs, d'entretien en ligne programmé des aéronefs et d'entretien des moteurs, et tous ses avenants, doivent être approuvés par l'Autorité de l'aviation civile. Cependant, dans le cas :

(1) d'un aéronef nécessitant un entretien en ligne, le contrat peut prendre la forme de bon de commande ou d'ordres de travaux individuels adressés à l'organisme de maintenance RANT 08 PART 145 ;

(2) d'entretien d'éléments d'aéronef, y compris l'entretien des moteurs, le contrat mentionné au § c) peut prendre la forme de bon de commande ou d'ordres de travaux individuels adressés à l'organisme de maintenance RANT 08 PART 145.

M.B.709 - DOCUMENTATION

(a) L'organisme agréé de gestion du maintien de la navigabilité doit détenir et utiliser les données d'entretien à jour applicables conformément au § M.B.401 pour exécuter les tâches de maintien de la navigabilité visées au § M.B.708. Ces données peuvent être fournies par le propriétaire ou l'exploitant, à condition qu'un contrat en bonne et due forme ait été conclu avec ledit propriétaire ou exploitant. Si tel est le cas, l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit uniquement conserver ces données pendant la durée du contrat, sauf dispositions contraires du § M.B.714.

(b) Pour les aéronefs ne participant pas à des opérations de transport aérien commercial, l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé peut établir des programmes d'entretien « de référence » ou « génériques » afin de permettre l'agrément initial et/ou l'extension du domaine d'application d'un agrément en l'absence des contrats visés à l'appendice I du présent règlement. Les programmes d'entretien « de référence » ou « génériques » ne remettent cependant pas en question la nécessité d'établir un programme d'entretien des aéronefs adéquat en application du § M.B.302, en temps voulu avant l'exercice des prérogatives visées au § M.B.711.

M.B.710 - REVUE DE NAVIGABILITÉ

(a) L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit effectuer périodiquement un examen complet et documenté du ou des aéronef(s) sous sa gestion afin de vérifier que :

(1) les heures de vol de la cellule, des moteurs et des hélices ainsi que les cycles de vol associés ont été correctement enregistrés ; et

(2) le manuel de vol correspond à la configuration de l'aéronef et reflète l'état de la dernière révision ; et

(3) tous les travaux d'entretien à effectuer sur l'aéronef conformément au programme d'entretien approuvé ont bien été exécutés ; et

(4) tous les défauts connus ont été rectifiés ou, le cas échéant, reportés d'une manière contrôlée ; et

(5) toutes les consignes de navigabilité applicables ont été suivies et correctement enregistrées ; et

(6) toutes les modifications et réparations effectués sur l'aéronef ont été enregistrées et sont conformes au RANT 08 PART 21 ; et

(7) tous les éléments d'aéronef à durée de vie limitée montés sur l'aéronef sont correctement identifiés, enregistrés et n'ont pas dépassé leur durée de vie approuvée ; et

(8) tous les travaux d'entretien ont été effectués conformément au présent règlement ; et

(9) le devis de masse actuel reflète la configuration de l'aéronef et est valide ; et

(10) l'aéronef est conforme à la dernière révision de sa définition de type approuvée ; et

(11) s'il y a lieu, l'aéronef possède un certificat acoustique correspondant à la configuration actuelle de l'aéronef conformément au RANT 08 PART 21.

(b) Le personnel de revue de navigabilité de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé doit entreprendre une étude physique de l'aéronef. Pour cette étude, le personnel de revue de navigabilité qui n'est pas qualifié conformément au RANT 01 PART 66 doit être assisté par du personnel qualifié.

(c) Par l'étude physique de l'aéronef, le personnel de revue de navigabilité doit s'assurer que :

(1) toutes les marques et plaques signalétiques nécessaires sont correctement montées ; et

(2) l'aéronef est conforme à son manuel de vol approuvé ; et

(3) la configuration de l'aéronef est conforme à la documentation approuvé ; et

(4) aucun défaut évident ne peut être détecté, et qui n'a pas été rectifié selon le § M.B.403 ; et

(5) aucune incohérence ne peut être trouvée entre l'aéronef et l'examen documenté des enregistrements du § (a).

(d) L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité peut obtenir le privilège d'émettre des avis ou recommandations relatifs à la délivrance ou au renouvellement du certificat de navigabilité suivant les modalités prescrites par l'Autorité de l'aviation civile. L'avis ou la recommandation relative à la délivrance ou au renouvellement du certificat de navigabilité peut uniquement être formulé :

(1) par le personnel de revue de navigabilité dûment agréé conformément au § M.B.707 au nom de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé ;

(2) lorsqu'il a été vérifié que la revue de navigabilité a été entièrement effectuée et qu'il n'existe pas de défaut de conformité dont il est connu qu'il porte gravement atteinte à la sécurité du vol.

(e) L'avis ou la recommandation de navigabilité pour la délivrance ou au renouvellement du certificat de navigabilité peut être anticipé d'une période maximum de soixante (60) jours.

(f) Une copie de l'avis ou de la recommandation de navigabilité formulée pour un aéronef doit être envoyée à l'Autorité de l'aviation civile accompagnée de la demande et du dossier postulant délivrance ou renouvellement de Certificat de Navigabilité (CDN).

(g) Les tâches de revue de navigabilité ne doivent pas être sous-traitées.

(h) Si la revue de navigabilité n'est pas concluante, l'Autorité de l'aviation civile doit en être informée 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 de la conclusion de cette revue.

M.B.711 - PRÉROGATIVES DE L'ORGANISME

(a) Un organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé conformément à la Section B, Chapitre G, du présent règlement, peut :

(1) gérer le maintien de la navigabilité des aéronefs, à l'exception des aéronefs servant au transport aérien commercial, tels qu'ils figurent sur la liste du certificat d'agrément ;

(2) gérer le maintien de la navigabilité des aéronefs utilisés pour des opérations de transport aérien commercial figurant à la fois sur la liste du certificat d'agrément et sur la liste du permis d'exploitation aérien ;

(3) organiser l'exécution de tâches limitées de maintien de la navigabilité avec un organisme sous-traitant, travaillant selon son système qualité, figurant sur la liste du certificat d'agrément.

(b) Un organisme agréé de gestion du maintien de la navigabilité peut, en outre, être agréé pour effectuer des revues de navigabilité telles que visées par le § M B.710 en formulant un avis ou une recommandation de navigabilité adressé(e) à l'Autorité de l'aviation civile.

(c) Un organisme de gestion du maintien de la navigabilité dont l'agrément comprend les prérogatives visées au § M.B.711 (b) peut également être habilité à formuler un avis ou une recommandation sur une autorisation de vol conformément au § 21.B.1706 du RANT 08 Part 21, aux aéronefs particuliers pour lesquels il est habilité à formuler un avis ou une recommandation de navigabilité, lorsque l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité atteste la conformité avec les conditions de vol approuvées, sous réserve d'une procédure approuvée adéquate dans les spécifications visées au § M.B.704.

M.B.712 - SYSTÈME QUALITÉ

(a) Pour s'assurer que l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé continue à répondre aux exigences du présent règlement, il doit mettre en place un système qualité et nommer un responsable qualité afin de contrôler la conformité aux procédures requises pour assurer le maintien de la navigabilité des aéronefs et l'adéquation de ces procédures. Ce contrôle doit comporter un système de retour de l'information au Dirigeant responsable afin de garantir l'application d'éventuelles actions correctives.

(b) Le système qualité doit contrôler les activités du paragraphe M.B.700 Chapitre G du présent règlement. Il doit au moins inclure les fonctions suivantes :

(1) contrôler que toutes les activités du Chapitre G du présent règlement sont effectuées conformément aux procédures approuvées ; et

(2) contrôler que tout l'entretien sous-traité est réalisé conformément au contrat ; et

(3) contrôler que les exigences du présent règlement sont toujours respectées.

(c) Les enregistrements de ces activités doivent être conservés au moins deux (2) ans.

(d) En cas de transport commercial aérien, le système qualité défini au Chapitre G du présent règlement doit faire partie intégrante du système qualité de l'exploitant.

(e) Dans le cas d'un petit organisme ne gérant pas le maintien de la navigabilité d'un aéronef utilisé dans le transport aérien commercial, le système qualité peut être remplacé par des bilans organisationnels réguliers soumis à l'approbation de l'Autorité de l'aviation civile. Dans le cas où il

n'existe pas de système qualité, l'organisme ne doit pas sous-traiter à d'autres parties les tâches de gestion du maintien de la navigabilité.

M.B.713 - MODIFICATIONS APPORTÉES À L'ORGANISME AGRÉÉ DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

Afin de permettre à l'Autorité de l'aviation civile de déterminer si le présent règlement est toujours respecté, l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé doit l'informer de toute proposition relative aux modifications suivantes, avant que ces modifications n'aient lieu :

(1) le nom de l'organisme ;

(2) le site de l'organisme ;

(3) d'autres sites où se situe l'organisme ;

(4) le Dirigeant responsable ;

(5) l'une quelconque des personnes spécifiées au § M B.706 (c) ;

(6) les installations, procédures, étendue des travaux et personnel qui pourraient affecter l'agrément.

Dans le cas de propositions de changements dans le personnel dont la direction ne serait pas avisée au préalable, ces changements doivent être notifiés le plus rapidement possible.

M.B.714 - ARCHIVAGE

(a) L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit enregistrer tous les détails des travaux effectués. Les enregistrements exigés par le § M.B.305, et le cas échéant le § M.B.306, doivent être conservés.

(b) Si l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité possède la prérogative prévue au § M.B.711 (b), il doit conserver une copie de chaque avis ou recommandation de navigabilité formulé(e) ainsi que tous les documents annexes.

(c) Si l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité possède la prérogative prévue au § M.B.711 (c), il doit conserver une copie de chaque avis ou recommandation sur l'autorisation de vol formulé(e) conformément aux exigences du RANT 08 PART 21.

(d) L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit conserver une copie de tous les enregistrements visés aux § (b) et (c) au moins deux (02) ans après que l'aéronef a été définitivement retiré du service.

(e) Les enregistrements doivent être stockés dans un endroit sûr pour les protéger des dommages, altérations et vols.

(f) Tous les supports de sauvegarde informatique doivent être stockés dans un endroit différent de celui contenant les données de travail dans un environnement garantissant qu'ils resteront en bon état.

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

Note 1 : *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 maintien de la navigabilité figurent dans un guide à l'attention de l'exploitant ou du propriétaire d'aéronef.*

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

(h) Lorsque la gestion du maintien de navigabilité d'un aéronef est transférée à un autre organisme ou à une autre personne, tous les enregistrements conservés doivent être transférés à cet organisme ou cette personne. Les périodes de temps prescrites pour la conservation des enregistrements doivent continuer d'être observées par cet organisme ou cette personne.

(i) Lorsqu'un organisme de gestion du maintien de la navigabilité cesse son activité, tous les enregistrements conservés doivent être transférés au propriétaire de l'aéronef.

M.B.715 - MAINTIEN DE LA VALIDITÉ DE L'AGRÉMENT

(a) Un agrément est délivré pour une durée de validité de douze (12) mois renouvelable. Il reste valide sous réserve que :

(1) l'organisme reste conforme au présent règlement, conformément aux dispositions relatives au traitement des constatations ; et

(2) l'Autorité de l'aviation civile ait accès à l'organisme pour déterminer si le présent règlement est toujours respecté ; et

(3) 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, le certificat d'agrément doit être restitué à l'Autorité de l'aviation civile.

M.B.716 - 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 conformément aux procédures applicables, le titulaire de l'agrément d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité doit déterminer la cause racine et définir un plan d'actions correctives et convaincre l'Autorité que ces actions correctives sont satisfaisantes dans les délais fixés en accord avec l'Autorité de l'aviation civile.

M.B.725 - SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE

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

M.B.730 - CYBERSECURITE EN GESTION DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

(a) **A compter du 26 novembre 2026**, l'organisme de gestion de maintien de la navigabilité 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 et aux renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité.

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

M.B.800 – CHAPITRE H : CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE (CRS)

M.B.801 - CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE D'AÉRONEF

(a) Excepté pour les aéronefs remis en service par un organisme d'entretien agréé conformément au RANT 08 PART 145, le certificat de remise en service doit être délivré conformément au présent chapitre.

(b) Un aéronef ne peut être remis en service tant qu'un certificat de remise en service n'a pas été rempli, signé et délivré à l'issue de tout entretien, une fois établi que tous les travaux d'entretien exigés ont été correctement effectués et de façon satisfaisante conformément à des données et des procédures acceptables pour l'Autorité de l'aviation civile, par :

(1) un personnel chargé de la certification compétent, au nom de l'organisme d'entretien agréé conformément à la Section B, Chapitre F, du présent règlement ; ou

(2) un personnel chargé de la certification conformément aux exigences énoncées dans le RANT 01 PART 66 lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, sauf pour les tâches d'entretien complexes énumérées dans l'appendice VI pour lesquelles le § (1) s'applique ; ou

(3) le pilote-propriétaire conformément au § M.B.803, à condition qu'il ait reçu une formation pratique suffisante afin de s'assurer qu'il peut effectuer les tâches spécifiées selon la norme requise.

(c) Par dérogation au § M.B.801(b) (2) pour les aéronefs ELA1 ne participant pas au transport aérien commercial, les tâches complexes d'entretien énumérées dans l'appendice VI peuvent être effectuées par le personnel chargé de la certification visé au § M.B.801(b) (2).

(d) Par dérogation au § M.B.801(b), dans des situations imprévues, lorsqu'un aéronef est immobilisé au sol en un lieu où aucun organisme d'entretien agréé conformément aux exigences du présent règlement ou du RANT 08 PART 145, et aucun personnel de certification compétent ne sont disponibles, le propriétaire peut autoriser toute personne ayant au minimum trois (3) années d'expérience utile dans le domaine de l'entretien et détenant les qualifications appropriées, à effectuer les travaux d'entretien en conformité avec les exigences énoncées dans le Chapitre D du présent règlement et à autoriser la remise en service de l'aéronef. Dans ce cas, le propriétaire doit :

(1) obtenir et conserver dans les registres de l'aéronef le détail de tous les travaux effectués et des qualifications de la personne qui délivre le certificat ; et

(2) veiller à ce que tout travail d'entretien fasse l'objet d'une deuxième vérification par une personne dûment autorisée visée au § M.B.801 (b) ou un organisme approuvé conformément à la Section B, Chapitre F, du présent règlement, ou conformément au RANT 08 PART 145 le plus rapidement possible et dans un délai n'excédant pas sept (7) jours ; et

(3) informer l'Autorité de l'aviation civile et l'organisme responsable de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef en cas de sous-traitance conformément au § M.B.201(e), dans un délai de sept (07) jours suivant la délivrance de l'habilitation de certification.

(e) Dans le cas d'une autorisation de remise en service conformément au § M.B.801 (b) (2) ou au § M.B.801(c), le personnel chargé de la certification peut être assisté dans l'exécution des tâches d'entretien par une ou plusieurs personnes placées sous son contrôle direct et permanent.

(f) 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 ; ainsi que

(2) l'emplacement où les travaux ont été effectués et la date à laquelle ces travaux ont été effectués ; ainsi que

(3) l'identité de l'organisme et/ou de la personne délivrant l'autorisation de remise en service, notamment :

(i) le nom et la référence de l'organisme d'entretien agréé conformément à la Section B, Chapitre F, du présent règlement, ainsi que le nom du personnel out des personnels chargé(s) de la certification délivrant un tel certificat ; ou

(ii) dans le cas du § M.B.801 (b)(2) ou du § M.B.801 (c), l'identité, et le cas échéant, le numéro de licence du personnel ou des personnels chargé de la certification délivrant ce certificat ;

(4) 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.*

(g) Par dérogation au § (b) et sans préjudice des dispositions du § (h), lorsque les travaux d'entretien prévus ne peuvent être menés à bien, un certificat de remise en service peut être délivré dans les limites convenues applicables aux aéronefs. Cela, ainsi que toute limitation applicable de la navigabilité ou de l'exploitation, doit être inscrit sur le certificat de remise en service de l'aéronef avant qu'il ne soit délivré, au titre des informations requises au § (f) (4).

(h) Un certificat de remise en service ne doit pas être délivré en cas de non- conformité connue mettant gravement en danger la sécurité du vol.

M.B.802 - CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE D'ÉLÉMENTS D'AÉRONEF

(a) Un certificat de remise en service doit être délivré à l'issue de tout entretien effectué sur un élément d'aéronef conformément au § M.B.502.

(b) Le certificat d'autorisation de remise en service identifié comme étant le formulaire « ANAC-TOGO AIR Form 1 » constitue le certificat de remise en service des éléments d'aéronef, sauf lorsqu'un tel entretien d'éléments d'aéronef a été effectué conformément au § M.B.502 (b) ou M.B.502 (d), auquel cas l'entretien est soumis à des procédures de remise en service d'aéronef conformément au§ M.B.801.

M.B.803 - HABILITATION DU PILOTE-PROPRIÉTAIRE

(a) Pour être qualifiée de pilote-propriétaire, une personne doit :

(1) être titulaire d'une licence de pilote (ou équivalent) valable délivrée ou validée par l'Autorité de l'aviation civile pour la qualification de type ou de classe de l'aéronef; et

(2) être propriétaire ou copropriétaire de l'aéronef ;

Ce propriétaire doit :

(i) être l'une des personnes physiques inscrites sur le formulaire d'immatriculation ; ou

(ii) être membre d'une entité juridique à but non lucratif dans le domaine des loisirs, l'entité juridique étant indiquée sur le document d'immatriculation comme propriétaire ou exploitant, et être directement associé au processus décisionnel de l'entité juridique et désigné par elle pour effectuer les travaux d'entretien dévolus au pilote-propriétaire.

(b) En ce qui concerne les aéronefs à motorisation non complexe ayant une MTOM maximale de 2730 kg, les planeurs, les planeurs motorisés ou les ballons exploités à des fins privées, le pilote-propriétaire peut délivrer un certificat de remise en service à l'issue d'un entretien limité du pilote-propriétaire comme prévu dans l'appendice VII.

(c) Le champ de l'entretien limité du pilote-propriétaire doit être précisé dans le programme d'entretien de l'aéronef visé au § M.B.302.

(d) Le certificat de remise en service doit être mentionné dans les carnets de bord et donner les détails essentiels des travaux effectués, les données d'entretien utilisées, la date à laquelle ces travaux ont été effectués et l'identité, la signature et le numéro de licence pilote du pilote-propriétaire délivrant ce certificat.

.

M.B.900 – CHAPITRE I : CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

M.B.901 – DÉLIVRANCE, RENOUVELLEMENT ET MAINTIEN DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

(a) L'Autorité de l'aviation civile, dans le cadre de la surveillance de la navigabilité des aéronefs immatriculés au Togo, délivre et renouvelle les certificats de navigabilité à des intervalles déterminés conformément aux exigences du RANT 08 PART 21, chapitre H.

(b) La demande de délivrance et de renouvellement de certificat de navigabilité s'effectue conformément aux procédures établies par l'Autorité de l'aviation civile.

(c) Chaque aéronef sera doté d'un manuel de vol, de plaques indicatrices ou de documents indiquant les limites d'emploi approuvées dans lesquelles l'aéronef est jugé en état de navigabilité, conformément aux dispositions du règlement applicable de navigabilité et comportant les instructions et renseignements complémentaires nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'aéronef.

Note : *À compter du 26 novembre 2026, les renseignements nécessaires à la sécurité d'utilisation du RPA comprennent les renseignements applicables au RPS et à la liaison C2.*

M.B.902 – AMENDEMENT AU CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

(a) L'Autorité de l'aviation civile, dans le cadre de la surveillance de la navigabilité des aéronefs immatriculés au Togo, peut amender ou modifier les certificats de navigabilité conformément aux exigences du RANT 08 Part 21, chapitre H, § 21.B.813.

M.B.1000 – CHAPITRE J : RÉSERVÉ

(Réservé)

M.B.1100 – CHAPITRE K : MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ – APPROBATIONS PARTICULIERES

M.B.1101 – APPROBATION POUR LES VOLS A TEMPS DE DEROUTEMENT PROLONGÉ (EDTO)

Pour l'approbation des aspects navigabilité pour l'exploitation EDTO, l'exploitant doit :

(a) s'assurer, dans le cas des avions équipés de deux turbomachines, que la certification de type autorise expressément les vols EDTO avec le seuil de temps envisagé, tenant compte du niveau de sécurité requis qui devra être maintenu dans les conditions susceptibles de se présenter au cours d'un tel vol ;

(b) s'assurer que les renseignements et procédures ci-après concernant les vols EDTO sont indiqués ou référencés dans le manuel de vol :

(1) la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, le cas échéant,

(2) le temps maximum de vol, un moteur en panne, pour lequel la fiabilité et la capacité des composants et systèmes à temps limité de l'aéronef et du moteur a été approuvé conformément aux exigences de navigabilité établies pour l'EDTO,

(3) une liste d'équipements additionnels installés pour être en conformité avec les exigences de navigabilité EDTO,

(4) les données de performance additionnelles, comprenant les limitations et les procédures de vols appropriées à l'EDTO, et

(5) une déclaration stipulant que les systèmes de l'avion associés à EDTO satisfont aux critères de navigabilité et de performance requis, mais que la conformité à ces critères ne constitue pas une autorisation opérationnelle à effectuer des vols EDTO ;

(c) établir un manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant (MGN ou M.M.E) comprenant :

(1) le Compte Rendu Matériel (CRM ou technical log book) EDTO,

(2) les procédures de remise en service avant un vol EDTO,

(3) les procédures de remise en service après un dégagement,

(4) les procédures de contrôle, d'acceptation et de stockage des pièces et équipements EDTO,

(5) une procédure supplémentaire EDTO, s'il ya lieu,

(6) les contrats d'entretien avec les organismes Partie 145 pour les aéronefs exploités en vol EDTO incluant les points particuliers liés à l'exploitation EDTO :

i. la consommation/analyse d'huile,
ii. vérification de l'état (condition trend monitoring),
iii. le contrôle des pièces EDTO,
iv. la formation,
v. la prévention des erreurs d'entretien ;

(d) développer un programme d'entretien de l'aéronef comprenant :

(1) l'identification des opérations spécifiques EDTO et les tâches et procédures pour conformité au document CMP EDTO dernière révision. Les tâches d'entretien EDTO ne peuvent faire l'objet d'aucune autorisation exceptionnelle ou utilisation de tolérance au préalable d'un vol EDTO,
(2) la visite pré-vol EDTO dont le programme doit être détaillé,
(3) les tâches obligatoires EDTO (AD/CN, limitations de navigabilité),
(4) l'identification et la gestion des équipements spécifiques EDTO ;

(e) développer un programme de fiabilité associé au programme d'entretien incluant le suivi de fiabilité EDTO en complément du programme existant ; le programme doit répertorier les évènements et incorporer une procédure de suivi. L'exploitant aérien doit démontrer sa capacité à maintenir le niveau de fiabilité requis pour l'approbation EDTO et démontrer la maturité et la fiabilité du système de propulsion ;

(f) développer un programme de suivi de la consommation / analyse d'huile des moteurs et de l'APU le cas échéant ;

(g) développer un programme de suivi de la performance des moteurs, ce programme se confortera aux instructions du constructeur et des pratiques de l'industrie. Il portera également sur la vérification de l'état des moteurs (engine condition trend monitoring) ;

(h) veiller à ce que la LME (Liste Minimale d'Equipements) ne soit pas moins restrictive que la LMER (Liste Minimale d'Equipements de Référence) notamment par la prescription de durées limitatives de tolérances techniques pour les systèmes tels que : électriques y compris les batteries, hydrauliques, pneumatiques, instruments de vol, carburant, commandes de vol, protection givrage, démarrage et allumage moteur, équipements liés à la propulsion, navigation et communications, propulsion, APU, conditionnement d'air et pressurisation, suppression de feu en soute, protection feu moteur, équipements de secours, autres équipements nécessaires pour les opérations EDTO. La liste minimale d'équipements (LME) comportera un préambule détaillé notamment sur le principe de la LME, la gestion des pannes cumulées, la limitation dans le temps des éléments inopérants ;

(i) développer un Programme de formation et de qualification EDTO et s'assurer que le personnel de maintenance impliqué dans les opérations d'entretien EDTO est formé conformément à ce programme ;

(j) s'assurer que les procédures liées à l'entretien EDTO permettent d'éviter les erreurs humaines en maintenance ;

(k) mettre en place un système de compte-rendu d'événement EDTO à l'autorité de l'aviation civile. Ce système doit permettre contrôler et de prendre des actions correctives nécessaires suite aux événements EDTO.

Note : *L'appendice IX contient les éléments détaillés sur l'approbation de navigabilité des aéronefs exploités en EDTO.*

M.B.1102 – APPROBATION RVSM

(a) Un exploitant ou un propriétaire d'aéronef qui souhaite utiliser tout type d'aéronef dans un espace aérien RVSM doit avoir obtenu de l'Autorité de l'aviation civile l'approbation de navigabilité, prouvant que l'aéronef pour lequel l'approbation est sollicitée a la capacité de performances de navigation dans le plan vertical requise pour l'exploitation RVSM, compte tenu de sa conformité avec les critères des spécifications de performances minimales des circuits de bord (MASPS). Les performances de navigation verticale seront au moins conformes à celle de l'appendice X.

(b) L'approbation de l'exploitation RVSM ne sera délivrée pour les aspects navigabilité que si la certification de type de l'aéronef autorise expressément les vols RVSM. A défaut, l'aéronef doit être modifié pour être compatible avec l'exploitation RVSM.

(c) Le manuel de vol doit contenir ou référencer une déclaration stipulant que les systèmes de l'aéronef associés à RVSM satisfont aux critères de navigabilité et de performance requis, mais que la conformité à ces critères ne constitue pas une autorisation opérationnelle à effectuer des vols RVSM.

(d) Les aéronefs pour lesquels l'approbation RVSM est sollicitée doivent être capables de répondre aux exigences de maintien d'altitude conformément aux critères de la spécification de performances minimales de système aéronef des circuits de bord (MASPS) et aux procédures de navigabilité pertinentes définies par l'Autorité de l'aviation civile (voir appendice X du présent règlement).

(e) Le postulant doit démontrer à l'Autorité que les systèmes sont certifiés, installés, entretenus et exploités conformément aux exigences du présent règlement.

(f) La demande d'approbation de navigabilité en espace RVSM doit comprendre :

(1) les documents de navigabilité, prouvant qu'une approbation de navigabilité RVSM a été octroyée à l'aéronef par l'autorité de certification de l'Etat de conception ;

(2) une description de l'équipement de bord utilisé en exploitation RVSM ;

(3) le programme de formation des personnels chargés de la maintenance ;

(4) l'historique des performances, s'il y a lieu ;

(5) la liste minimale d'équipement (LME), qui ne peut être moins restrictive que la Liste Minimale d'Equipements de Référence (LMER) et doit détailler les limitations de capacité RVSM induite par les reports de défauts concernant des équipements RVSM ;

(6) le programme d'entretien identifiant les équipements RVSM et les tâches d'entretien associées ;

(7) un programme de surveillance des performances. Ce programme doit garantir que les performances de tenue d'altitude de chaque groupe de types d'aéronefs seront surveillées au moins une fois tous les deux (02) ans ou à des intervalles de mille (1 000) heures de vol par aéronef, si cette période est plus longue. Lorsqu'un groupe de types d'aéronefs d'un exploitant ou propriétaire d'aéronef ne comprend qu'un seul aéronef, la surveillance de cet aéronef doit s'effectuer dans la période spécifiée.

Note : *L'Autorité de l'aviation civile doit s'assurer que les exploitants ou propriétaires d'aéronefs ont pris les dispositions appropriées pour le contrôle périodique des performances de tenue d'altitude. Elle doit recevoir les comptes rendus de performance de tenue d'altitude produits par les agences de surveillance régionales établies en application des dispositions pertinentes du RANT 11. A cet effet, l'exploitant ou le propriétaire d'aéronef doit mettre en œuvre des mesures correctrices immédiates à l'égard des aéronefs ou des groupes de types d'aéronef qui, d'après ces comptes rendus, ne respectent pas les critères de tenue d'altitude établis pour le vol en espace aérien RVSM*.

(g) Les pratiques d'entretien et d'inspection établies doivent être acceptables pour l'Autorité de l'Aviation civile.

(h) Les documents d'entretien applicables aux aéronefs concernés par l'exploitation en espace RVSM doivent être révisés convenablement.

(i) Le programme d'entretien doit inclure, pour chaque type d'aéronefs, les procédures et pratiques d'entretien spécifiées dans les instructions pour le maintien de la navigabilité des détenteurs du certificat de type des aéronefs, des moteurs et APU ainsi que instructions des fabricants d'éléments d'aéronefs.

(j) L'exploitant ou le propriétaire d'aéronef doit mettre en place un système de compte-rendu d'événement RVSM à l'Autorité de l'aviation civile. Ce système doit permettre de collecter, d'analyser et de prendre des actions correctives et préventives nécessaires suite aux événements RVSM.

M.B.1103 – APPROBATION CAT II / III

(a) L'approbation de l'exploitation CAT II/III ne sera délivrée pour les aspects navigabilité que si la certification de type de l'aéronef autorise expressément les vols CAT II/III. A défaut, l'aéronef doit être modifié pour être compatible avec l'exploitation CAT II/III.

(b) La certification des aéronefs et des équipements pour des opérations de CAT II/III doit se faire conformément aux exigences respectives applicables de l'Etat de conception pour les opérations tout temps CAT II/III.

(c) Le manuel de vol doit contenir ou référencer une déclaration stipulant que les systèmes de l'avion associés à CAT II/III satisfont aux critères de navigabilité et de performance requis, mais que la conformité à ces critères ne constitue pas une autorisation opérationnelle à effectuer des vols CAT II/III.

(d) L'exploitant doit développer un programme d'entretien de l'aéronef conforme aux instructions de maintien de navigabilité et aux exigences applicables.

(e) Le système de gestion de la navigabilité de l'exploitant aérien doit porter sur tous les équipements pertinents exigés, incluant la quantité exigée, le minimum exigé et tous les essais de maintenance d'aéronef pertinents, conformément aux dispositions du manuel de vol et/ou du programme d'entretien de l'aéronef.

(f) L'exploitant doit développer une liste minimale d'équipement (LME), qui ne peut être moins restrictive que la LMER et qui doit détailler les limitations de capacité CAT II/III induite par les reports de défauts concernant des équipements nécessaires à l'exploitation CAT II/III.

(g) Le M.M.E ou le MGN doit traiter au minimum des éléments suivants :

(1) la maintenance, l'étalonnage et la vérification de la précision des systèmes de bord reliés aux opérations de CAT II ou III, conformément aux instructions de maintien de navigabilité et aux exigences stipulées dans le programme de maintenance approuvé ;

(2) les procédures de remise en service pour les opérations de CAT II ou III comprenant notamment :

- le déclassement de l'aéronef pour des opérations de CAT II ou III parce que l'intégrité d'un ou de plusieurs systèmes requis pour cette exploitation est remise en cause, ou selon les conditions définies par l'Autorité de l'aviation civile ;
- le déclassement de l'aéronef en raison des critères de défectuosité, d'inspection ou de calendrier, le cas échéant ;
- le reclassement de l'aéronef au niveau des opérations de CAT II ou III à la suite de

l'exécution des travaux de maintenance requis ;

(3) la formation initiale et de remise à niveau de tout le personnel qui doit exécuter des tâches reliées au calendrier de maintenance de CAT II/III, y compris les inscriptions dans les carnets et les critères relatifs aux marquages et à la remise en service ;

(4) Le programme de surveillance de la fiabilité qui comprend les procédures de comptes rendus des constatations.

(h) L'exploitant doit établir un système de compte rendu à l'autorité de l'aviation civile. Ce système doit permettre de procéder à des vérifications continues de l'autorisation à exécuter des opérations de catégorie II ou Ill. Le système de compte rendu doit être utilisé pendant une période de temps convenue pour garantir que les normes requises de performances sont bien maintenues en service. (Voir l'appendice XI – Systèmes de compte rendu).

M.B.1104 – APPROBATION PBN

(a) Pour l'approbation des aspects navigabilité pour l'exploitation PBN, le propriétaire ou l'exploitant doit :

(1) démontrer que la certification de type de l'aéronef autorise expressément les vols PBN. A défaut, l'aéronef doit être modifié pour être compatible avec l'exploitation PBN ;

(2) s'assurer que les renseignements et procédures ci-après concernant les vols PBN sont indiqués ou référencés dans le manuel de vol ou dans une lettre de conformité du constructeur ou tout autre document équivalent :

(i) une liste d'équipements et logiciels pertinents installés pour être en conformité avec les exigences de navigabilité PBN,

(ii) une déclaration stipulant que les systèmes de l'aéronef associés à PBN satisfont aux critères de navigabilité et de performance requis, mais que la conformité à ces critères ne constitue pas une autorisation opérationnelle à effectuer des vols PBN ;

Note : *Concernant les points (1) et (2) ci-dessus, l'appendice XII donne la liste des scénarios possibles portant sur l'admissibilité de l'aéronef à l'exploitation PBN.*

(3) établir un manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant (MGN ou M.M.E) contenant les spécificités de navigabilité pour l'exploitation PBN, y compris les procédures de mise à jour des bases de données de navigation, de contrôle, et de vérification d'intégrité et signalement des erreurs aux fournisseurs de ces bases de données, s'il y a lieu ;

(4) développer un programme d'entretien de l'aéronef comprenant les tâches de maintenance liées à l'exploitation PBN ;

(5) veiller à ce que la LME (Liste Minimale d'Equipements) ne soit pas moins restrictive que la LMER (Liste Minimale d'Equipements de Référence) notamment par les prescriptions liées à l'exploitation PBN ;

(6) s'assurer que le personnel d'entretien a reçu une formation adaptée aux procédures spécifiques de maintenance PBN ;

(7) mettre en place un système de compte-rendu d'événement PBN à l'autorité de l'aviation civile. Ce système doit permettre contrôler et de prendre des actions correctives nécessaires suite aux événements PBN tels que :

(i) erreurs de navigation non associées à des passages de la navigation inertielle à la radionavigation,

(ii) déviations inattendues de la trajectoire latérale ou verticale imputables à des données de navigation incorrectes,

(iii) indication fortement trompeuse sans avertissement de défaillance,

(iv) panne totale ou pannes multiples de l'équipement de navigation PBN,

(v) problèmes dans les installations de navigation au sol entraînant des erreurs de navigation importantes.

Note 1 : *Conformément à l'exigence du RANT 06 Part OPS 1.D.063, l'Autorité de l'aviation civile délivre une approbation sous forme d'autorisation opérationnelle pour mener les opérations basées sur des spécifications de navigation fondée sur les performances. Elle délivre une approbation particulière pour les opérations basées sur des spécifications de navigation à autorisation obligatoire (AR) en PBN.*

Note 2 : *Des orientations sur les approbations particulières pour les spécifications de navigation à autorisation obligatoire (AR) en PBN figurent dans le Manuel d'approbation opérationnelle de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9997 de l'OACI).*

(b) L'exploitant ou le propriétaire doit conserver les informations en rapport avec les exigences d'approbation PBN du point (a) ci-dessus pendant au moins le temps de l'opération faisant l'objet de l'approbation spécifique.

(c) Pour l'approbation des modifications qui touchent aux aspects navigabilité de l'exploitation PBN, l'exploitant ou le propriétaire doit fournir la documentation pertinente à l'autorité de l'aviation civile conformément aux dispositions du point (a) ci-dessus et aux procédures applicables.

M.B.1105 – APPROBATION ADS-B

(Réservé)

M.B.1106 – APPROBATION EFB

(a) Équipement EFB

(1) Lorsque des EFB portables sont utilisées à bord d'un aéronef, le propriétaire/l'exploitant veille à ce qu'elles n'affectent pas la performance des systèmes de bord, l'équipement ou la capacité de piloter l'aéronef.

(b) Fonctions EFB

(1) Lorsque des EFB sont utilisées à bord d'un aéronef, le propriétaire/l'exploitant doit :

(i) évaluer les risques de sécurité associés à chaque fonction EFB ;

(ii) établir et documenter les procédures pour l'utilisation du dispositif et de chacune des fonctions EFB, ainsi que les exigences de formation s'y rapportant ;

(iii) veiller à ce que, en cas de défaillance d'une EFB, l'équipage de conduite dispose rapidement de renseignements suffisants pour la sécurité de la conduite du vol.

Note : *Le Manuel de gestion de la sécurité (Doc 9859 de l'OACI) contient des orientations sur la gestion des risques de sécurité*.

(2) L'Autorité de l'aviation civile délivre une approbation particulière pour l'utilisation opérationnelle des fonctions EFB servant à assurer la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

(c) Approbation spécifique EFB

(1) Lorsqu'elle délivre une approbation particulière pour l'utilisation des EFB, l'Autorité de l'aviation civile en tant qu'Autorité de l'Etat d'exploitant veille à ce que :

(i) l'équipement EFB et le matériel d'installation connexe, y compris les interactions avec les systèmes de bord, s'il y a lieu, répondent aux exigences appropriées de certification de navigabilité ;

(ii) l'exploitant ait évalué les risques de sécurité liés aux opérations appuyées par la ou les fonctions EFB ;

(iii) l'exploitant ait établi les exigences en matière de redondance des renseignements (s'il y a lieu) contenus dans et affichés par la ou les fonctions EFB ;

(iv) l'exploitant ait établi et documenté des procédures pour la gestion de la ou des fonctions EFB, y compris toutes bases de données qui pourraient être utilisées ;

(v) l'exploitant ait établi et documenté les procédures pour l'utilisation de l'EFB et de la ou des fonctions EFB, et les exigences en matière de formation s'y rapportant.

(d) Pour l'approbation des aspects navigabilité pour l'exploitation EFB, le propriétaire ou l'exploitant doit :

(1) s'assurer que dans le cas d'EFB de type fixe certifié intégrant des logiciels non approuvés, les renseignements qui sont indiqués ou référencés dans le manuel de vol ou dans la lettre de conformité du constructeur ou tout autre document équivalent comporte une déclaration stipulant que :

- l'EFB est partitionné de manière à séparer les pièces certifiées des pièces non certifiées ;
- l'adéquation, l'intégrité et la précision des applications dans la partie non certifiée de l'EFB n'ont pas été évaluées et l'on n'a pas vérifié ou certifié la conformité de ces applications aux critères d'exécution mis en place ;
- l'approbation d'une installation d'EFB à bord d'un aéronef ne constitue donc pas une approbation opérationnelle pour quelque usage que ce soit de cet EFB ;

(2) disposer d'un manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant (MGN ou M.M.E) contenant les spécificités de navigabilité pour l'exploitation EFB, le cas échéant ;

(3) développer un programme d'entretien de l'aéronef comprenant les tâches de maintenance liées à l'exploitation EFB, le cas échéant ;

(4) veiller à ce que la LME (Liste Minimale d'Equipements) ne soit pas moins restrictive que la LMER (Liste Minimale d'Equipements de Référence) notamment par les prescriptions liées à l'exploitation EFB ;

(5) s'assurer que le personnel d'entretien a reçu une formation adaptée aux procédures spécifiques de maintenance EFB, le cas échéant.

(e) Pour l'approbation des modifications d'un aéronef en vue de l'utilisation d'EFB de type portatif ou fixe, le propriétaire ou l'exploitant doit fournir à l'Autorité de l'aviation civile, la documentation pertinente d'acceptation de la modification approuvée.

Note : *Des orientations relatives au processus d'approbation particulière EFB figurent dans un guide établi par l'Autorité de l'aviation civile à l'attention du propriétaire ou de l'exploitant d'aéronef.*

APPENDICES

APPENDICE I. ACCORD RELATIF AU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

1. Quand un propriétaire charge un organisme de maintien de navigabilité agréé selon le Chapitre G du présent règlement conformément au § M.B. 201 d'effectuer des tâches de gestion de maintien de navigabilité, à la demande de l'Autorité de l'aviation civile, une copie de l'accord doit être envoyée par le propriétaire à l'Autorité de l'aviation civile de l'État où l'aéronef est immatriculé une fois signé par les deux parties.
2. L'accord doit être élaboré en tenant compte des dispositions du présent règlement qui définit les obligations des signataires en matière de maintien de la navigabilité de l'aéronef.
3. Il doit comprendre au minimum :
   - l'immatriculation de l'aéronef ;
   - le type d'aéronef ;
   - le numéro de série de l'aéronef ;
   - le nom du propriétaire de l'aéronef ou du loueur enregistré ou les références de la société, y compris l'adresse ;
   - les références de l'organisme de gestion de maintien de la navigabilité section B, Chapitre G, y compris l'adresse.
4. Il doit stipuler que :

   « Le propriétaire confie à l'organisme agréé la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef, le développement d'un programme d'entretien qui devra être approuvé par l'Autorité de navigabilité de l'État où l'aéronef est immatriculé, et l'organisation de l'entretien de l'aéronef conformément au dit programme d'entretien dans un organisme agréé.

   Conformément au présent accord, les deux signataires s'engagent à respecter leurs obligations respectives du présent accord.

   Le propriétaire certifie en toute bonne foi que toutes les informations fournies à l'organisme agréé concernant le maintien de la navigabilité de l'aéronef sont et seront exactes et que l'aéronef ne sera pas modifié sans approbation préalable de l'organisme agréé.

   En cas de non-conformité, du fait d'un quelconque des signataires, cet accord est rendu nul. Dans ce cas, le propriétaire est entièrement responsable de toute tâche liée au maintien de la navigabilité de l'aéronef et le propriétaire s'engage à informer l'autorité de l'aviation civile et

l'Autorité compétente d'aviation civile où l'aéronef est immatriculé, dans un délai de deux (2) semaines. »

5. Quand un propriétaire sous-traite auprès d'un organisme de maintien de navigabilité agréé selon le § M.B. 201, les obligations de chaque partie sont les suivantes :

5.1 Obligations de l'organisme agréé :

1) avoir le type d'aéronef dans le domaine d'application de son agrément ;

2) respecter les conditions suivantes nécessaires au maintien de la navigabilité de l'aéronef :

a) élaborer un programme d'entretien de l'aéronef, comprenant le cas échéant un programme de fiabilité défini ;
b) indiquer les tâches d'entretien (dans le programme d'entretien) qui peuvent être effectuées par le pilote-propriétaire conformément au § M.B.803 (c) ;
c) organiser l'approbation du programme d'entretien de l'aéronef ;
d) une fois le programme d'entretien de l'aéronef approuvé, en fournir une copie au propriétaire ;
e) organiser une inspection permettant de faire la transition avec l'ancien programme d'entretien de l'aéronef ;
f) organiser tout l'entretien à effectuer par un organisme d'entretien agréé ;
g) mettre en place l'exécution de toutes les consignes de navigabilité applicables ;
h) s'assurer que tous les défauts détectés au cours de l'entretien programmé ou des examens de navigabilité, ou signalés par le propriétaire, sont rectifiés par un organisme d'entretien agréé ;
i) coordonner l'entretien programmé, l'application des consignes de navigabilité, le remplacement des pièces à durée de vie limitée, et les exigences d'inspection des éléments d'aéronef ;
j) informer le propriétaire chaque fois que l'aéronef doit être confié à un organisme d'entretien agréé ;
k) gérer tous les enregistrements techniques ;
l) archiver tous les enregistrements techniques ;

3) veiller à faire approuver toute modification à apporter à l'aéronef conformément au règlement d'organisme de conception de type PART 21 avant qu'elle ne soit effectuée ;

4) faire approuver toutes les réparations à effectuer sur l'aéronef conformément à au règlement d'organisme de conception de type avant qu'elles ne soient effectuées ;

5) informer l'Autorité compétente de l'État d'immatriculation chaque fois que l'aéronef n'est pas présenté à l'organisme d'entretien agréé par le propriétaire à la demande de l'organisme agréé ;

6) informer l'Autorité compétente de l'État d'immatriculation chaque fois que les présentes dispositions n'ont pas été respectées ;

7) effectuer l'examen de navigabilité de l'aéronef, si nécessaire, et délivrer le certificat d'examen de navigabilité ou envoyer la recommandation à l'Autorité compétente de l'État d'immatriculation ;

8) dans un délai de dix jours, envoyer à l'Autorité compétente de l'État d'immatriculation une copie de tout certificat d'examen de navigabilité délivré ou prolongé ;

9) établir tous les comptes rendus d'événements exigés par les réglementations applicables ;

10) informer l'Autorité compétente de l'État d'immatriculation chaque fois que le présent accord est dénoncé par l'autre partie.

5.2 Obligations du propriétaire :

1) avoir une connaissance globale du programme d'entretien approuvé ;

2) avoir une connaissance globale du présent règlement ;

3) présenter l'aéronef à l'organisme d'entretien agréé en accord avec l'organisme agréé à la date indiquée par l'organisme agréé ;

4) ne pas modifier l'aéronef sans consulter au préalable l'organisme agréé ;

5) informer l'organisme agréé de tout entretien effectué exceptionnellement sans que l'organisme agréé en ait été informé et en l'absence de contrôle de cet organisme ;

6) signaler à l'organisme agréé, en utilisant le carnet de bord, toutes les déficiences constatées au cours des opérations ;

7) informer l'Autorité compétente de l'État d'immatriculation chaque fois que le présent accord est dénoncé par l'autre partie ;

8) informer l'Autorité compétente de l'État d'immatriculation et l'organisme agréé chaque fois que l'aéronef est vendu ;

9) établir tous les comptes rendus d'événements exigés par les réglementations applicables ;

10) communiquer régulièrement à l'organisme agréé les heures de vol de l'aéronef et toute autre information relative à son utilisation, comme convenu avec l'organisme agréé ;

11) mentionner le certificat de remise en service dans les carnets de bord, comme indiqué au § M.B.803 (d), lorsque les travaux d'entretien sont effectués par le pilote-propriétaire sans dépasser les limites des tâches d'entretien établies par le programme d'entretien approuvé, comme prévu au § M.B.803 (c) ;

12) informer l'organisme agréé de gestion du maintien de la navigabilité responsable de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef au plus tard trente (30) jours après la fin des tâches d'entretien effectuées par le pilote-propriétaire conformément au § M.B.305 (a).

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

Les présentes instructions ne concernent que l'utilisation du formulaire ANAC-TOGO AIR Form 1 à des fins de maintenance. Il y a lieu de se référer à l'appendice I du RANT 08 Part 21 qui couvre l'utilisation du formulaire ANAC-TOGO AIR Form 1 pour des produits, pièces et équipements nouveaux ou pour des prototypes de produits, pièces et équipements.

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 de l'aviation civile.

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 1

«CERTIFICAT D'AUTORISATION DE MISE EN SERVICE FORMULAIRE 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 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. 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 défectuosité(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-TOGO 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 présent règlement, le certificat d'aptitude à la remise en service des éléments d'aéronef visé au § M.B.613:

«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 RANT08 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 présent règlement, 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 parle présent règlement ;

c) lorsque l'entretien a été effectué conformément à des exigences autres que celles énoncées dans le présent règlement. 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 au RANT 08 PART 145, la mention «sauf dispositions contraires mentionnées dans la case 12» 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 145 ;

c) lorsque l'entretien a été effectué conformément à des exigences autres que celles énoncées dans le 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 exigences 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

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

1. Autorité compétente en matière d'agrément/pays *Approving competent authority/Country*	**2. CERTIFICAT D'AUTORISATION DE MISE EN SERVICE** ***AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE*** **FORMULAIRE 1 DE L'ANAC** *ANAC-TOGO AIR FORM 1*	3. Numéro de traçage du formulaire *Form Tracking Number*
4. Nom et adresse de l'organisme *Organisation Name and Address*		5. Bon de commande / contrat / facture *WorkOrder/Contract/Invoice*

6 .Élément *Item*	7. Description *Description*	8 Numéro de référence de la pièce *Part Number*	9. Quantité *Quantity*	10. Numéro de série *Serial Number*	11 État /travaux *Status/Work*

12 Observations
Remarks

13a. Certifie que les éléments identifiés ci-dessus ont été fabriqués conformément / *Certify that the items identified above were manufactured in conformity to* ☐ Aux données de définition approuvées et sont en état de fonctionner en toute sécurité / *Approved design data and are in a condition of safe operation* ☐ Aux données de définition non approuvées indiquées dans la case 12 / *Non-approved design data specified in block 12*		14a ☐ PART 145 B.050 - Remise en service / *PART 145 B.050 Release to service* ☐ Autre réglementation visée à la case 12 / *Other regulation specified in block 12* 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 / *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*	
13b. Signature autorisée *Authorised Signature*	13c Numéro de l'agrément / autorisation *Approval / Autorisation Number*	14b. Signature autorisée *Authorised Signature*	14c Numéro de certification/ d'agrément *Certificate / Approval Ref.No*
13d Nom *Name*	13e Date (jj mmm aaaa) *Date (dd mmm yyyy)*	14d Nom *Name*	14e Date (jj mmm aaaa) *Date (dd mmm yyyy)*

RESPONSABILITES DE L'UTILISATEUR / INSTALLATEUR *USER / INSTALLER RESPONSIBILITIES*

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.»

This certificate does not automatically constitute authority to install

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

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.

Form ANAC-TOGO/AIR/FORM 001 **Edition 02 Révision 00** ***(Edition 02 Revision 00)***

APPENDICE III. SYSTÈME DE CLASSES ET DE CATÉGORIES UTILISÉ POUR L'AGRÉMENT 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 du Chapitre F du RANT 08 PART M et du 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, l'organisme 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 paragraphe. 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 prévoie 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 prévoie 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'aéronef spécifique. 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 prévoie les procédures CND.

8. Dans le cas des organismes de maintenance agréés conformément au 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 «*limitations*» a pour but de laisser à l'Autorité de l'aviation civile 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 § 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 points M.BA.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 par le tableau suivant :

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 A 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 A SPÉCIFIER

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

13. *Tableau*

CLASSE	CATÉGORIES	LIMITATIONS	BASE	LIGNE
AÉRONEF	**A1** Avions de plus de 5700 kg	[Catégorie réservée aux organismes de maintenance agréés conformément au RANT	[OUI/ NON]	[OUI/ NON]

13. *Tableau*

CLASSE	CATÉGORIES	LIMITATIONS	BASE	LIGNE
		08 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		
	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 Twin Otter	[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]

CLASSE	CATÉGORIES	LIMITATIONS	BASE	LIGNE
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	**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] *Exemple: PT6A - régulateur de carburant*		
	C2 Pilote Automatique			
	C3 Communication et Navigation			
	C4 Portes et Panneaux			
	C5 Génération Électrique			
	C6 Aménagement			
	C7 Moteur – APU			

13. *Tableau*

CLASSE	CATÉGORIES	LIMITATIONS	BASE	LIGNE
	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			
SERVICES SPECIALISÉS	**D1** Contrôles Non Destructifs	[Doit préciser la ou les méthodes CND particulières]		

APPENDICE IV. AGRÉMENT DE L'ORGANISME DE MAINTENANCE VISÉ AU RANT08 PART M CHAPITRE F

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
NATIONAL CIVIL AVIATION AGENCY

REPUBLIQUE TOGOLAISE
TOGOLESE REPUBLIC

Travail-Liberté-Patrie

CERTIFICAT D'AGREMENT POUR L'ENTRETIEN DES AERONEFS
AIRCRAFT MAINTENANCE APPROVAL CERTIFICATE

N° XXX-AM

Conformément à la loi n° 2016-011 du 07 juin 2016 portant Code de l'Aviation Civile et au règlement RANT 08 PART M, Chapitre F 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 M, Chapter F** 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 of Togo hereby certifies:*

NOM ET ADRESSE DE L'ORGANISME
COMPANY NAME AND ADDRESS

comme organisme de maintenance agréé RANT 08 PART M, Chapitre F 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 M, Chapter F 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 approuvé de l'organisme de maintenance visé au RANT 08 PART M, Chapitre F, et**
   This approval is limited to that specified in the "scope of work" section of the approved maintenance organisation manual as referred to in RANT 08 PART M, Chapter F, and
2. **Le présent agrément exige de respecter des procédures définies dans le manuel approuvé de l'organisme de maintenance, et**
   This approval requires compliance with the procedures specified in the approved maintenance organization manual, and
3. **Le présent agrément est valide tant que l'organisme de maintenance agréé respecte les exigences du RANT 08 PART M, Chapitre F.**
   This approval is valid whilst the approved maintenance organisation remains in compliance with the requirements of RANT 08 Part M, Chapter F.
4. **Sous réserve du respect des conditions précitées, le présent agrément est valable tant qu'il n'a pas fait l'objet d'une renonciation, d'un remplacement, d'une péremption, d'une suspension ou d'un retrait.**

Subject to compliance with the foregoing conditions, this approval shall remain valid unless the approval has previously been surrendered, superseded, expired, suspended or revoked.

Certificat valable jusqu'au :
This certificate is valid till: ----------
Délivré à Lomé, le *:*
Issued at Lomé, on: ----------
Date de la première délivrance :
Date of first issuance : ----------

Le Directeur Général,
The Director General,

(Signature)

(Nom du Directeur General)
(Name of the Director General)

Formulaire ANAC-TOGO/AIR/FORM 003 **Edition 02 Révision 00 *(Edition 02 Revision 00)***

TABLEAU D'AGREMENT DE L'ORGANISME D'ENTRETIEN

MAINTENANCE ORGANISATION APPROVAL SCHEDULE

Nom de l'organisme:

Organisation Name :

Référence:

Reference:

ACTIVITES AUTORISEES

AUTHORIZED SCOPE

CLASSE ***CLASS***	**CATÉGORIE** ***RATING***	**LIMITATIONS** ***LIMITATION***
AÉRONEF (**) *AIRCRAFT(**)*	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
MOTEUR (**) ENGINE (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
ÉLÉMENTS 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 «**domaine d'activité**» du manuel 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 "**scope of work**" section of the latest approved maintenance organisation manual.*

Il porte sur l'emplacement des installations de maintenance indiqué dans la section « **description générale des installations** » du manuel le plus récent approuvé de l'organisme d'entretien.
*It covers the locations of maintenance facilities per "**Facilities general description"** section of the latest approved maintenance organization manual.*

Référence du manuel de l'organisme de maintenance:
Maintenance Organisation Manual Reference:

Valable jusqu'au :
Valid till : ----------

Délivré à Lomé le:
Issued at Lome, on ----------

Date de la première délivrance :
Date of first issuance ----------

Le Directeur Général,
The Director General,

(Signature)

(Nom du Directeur General)
(Name of the Director General)

Formulaire ANAC-TOGO/AIR/FORM 003 **Edition 02 Révision 00 *(Edition 02 Revision 00)***

APPENDICE V. AGRÉMENT DE L'ORGANISME DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ VISÉ AU RANT 08 PART M CHAPITRE G

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
NATIONAL CIVIL AVIATION AGENCY

REPUBLIQUE TOGOLAISE
TOGOLESE REPUBLIC

Travail-Liberté-Patrie

CERTIFICAT D'AGREMENT POUR LA GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE
APPROVAL CERTIFICATE FOR CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT

N° XXX-GMN

Conformément à la loi n° 2016-011 du 07 juin 2016 portant Code de l'Aviation Civile et au RANT 08 PART M, Chapitre G relatif à l'agrément des organismes de gestion de maintien navigabilité 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 M, chapter G relating to the approval of civil aircraft continuous airworthiness management organisations, for the time being in force and subject to the conditions specified below, the National Civil Aviation Agency of Togo hereby certifies:

[NOM ET ADRESSE DE L'ORGANISME] / *NAME AND ADDRESS OF THE ORGANISATION*

comme organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé RANT 08 PART M, Chapitre G, pour gérer le maintien de la navigabilité des aéronefs énumérés dans la liste figurant dans le tableau d'agrément joint et, lorsque cela est stipulé, pour émettre des recommandations de navigabilité à l'autorité de l'aviation civile. *as approved RANT 08 PART M, chapter G continuous airworthiness management organisations to manage the continuous airworthiness of the aircraft listed in the attached schedule of approval, and when stipulated, to issue airworthiness recommendation to the civil aviation authority.*

CONDITIONS :

1. **Le présent agrément est limité aux tâches indiquées dans la section «champ de l'agrément » du manuel approuvé de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité visé au RANT 08 PART M, Chapitre G, et**
   This approval is limited to that specified in the scope of approval section of the approved continuing airworthiness management exposition as referred to in RANT 08 PART M, chapter G, and
2. **Le présent agrément implique le respect des procédures prévues dans le manuel approuvé de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité visée au RANT 08 PART M.**
   This approval requires compliance with the procedures specified in the regulation RANT 08 PART M approved continuing airworthiness management exposition.
3. **Le présent agrément est valable tant que l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité respecte les exigences du RANT 08 PART M.**
   This approval is valid whilst the approved continuing airworthiness management organisation remains in compliance with RANT 08 PART M.
4. **Lorsque dans le cadre de son système qualité, l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité s'assure par contrat les services d'un ou de plusieurs organismes, le présent agrément reste valable à condition que le ou lesdits organismes s'acquittent de leurs obligations contractuelles.**
   Where the continuing airworthiness management organisation contracts under its Quality System the service of an/several organisation(s), this approval remains valid subject to such organisation(s) fulfilling applicable contractual obligations.
5. **Sous réserve du respect des conditions 1 à 4 ci-dessus, le présent agrément reste valable tant qu'il n'a pas fait l'objet d'une renonciation, d'un remplacement, d'une péremption, d'une suspension ou d'un retrait.**
   Subject to compliance with the conditions 1 to 4 above, this approval shall remain valid unless the approval has previously been surrendered, superseded, expired, suspended or revoked.

Dans le cas où le présent formulaire est également utilisé pour les titulaires d'un PEA (Permis d'exploitation aérienne), le numéro du PEA doit être ajouté à la référence, en plus du numéro standard, et la condition 5 doit être remplacée par les conditions supplémentaires suivantes:
If this form is also used for AOC holders, the AOC number shall be added to the reference, in addition to the standard number, and the condition 5 shall be replaced by the following extra conditions:

6. **Le présent agrément ne constitue pas une autorisation d'exploiter les types d'aéronefs visés au tableau d'agrément ci-joint. L'autorisation d'exploiter des aéronefs est donnée par le permis d'exploitation aérienne (PEA).**
   This approval does not constitute an authorisation to operate the types of aircraft referred in paragraph 1. The authorisation to operate the aircraft is the Air Operator Certificate (AOC).
7. **L'expiration, le retrait ou la suspension du PEA invalide automatiquement le présent agrément en ce qui concerne les immatriculations d'aéronefs mentionnées sur le PEA sauf si l'Autorité de l'aviation civile déclare explicitement le contraire**
   Termination, suspension or revocation of the AOC automatically invalidates the present approval in relation to the aircraft registrations specified in the AOC, unless otherwise explicitly stated by the civil aviation authority.
8. **Sous réserve du respect des conditions énoncées ci-dessus, le présent agrément reste valable tant qu'il n'a pas fait l'objet d'une renonciation, d'un remplacement, d'une péremption, d'une suspension ou d'un retrait.**
   Subject to compliance with the previous conditions, this approval shall remain valid unless the approval has previously been surrendered, superseded, expired, suspended or revoked.

Certificat valable jusqu'au :
This certificate is valid till: ----------

Délivré à Lomé, le :
Issued at Lomé, on: ----------

Date de la première délivrance :
Date of first issuance : ----------

Le Directeur Général,
The Director General,

(Signature)

(Nom du Directeur General)
(Name of the Director General)

Formulaire ANAC-TOGO/AIR/FORM 014 **Edition 02 Révision 00 *(Edition 02 Revision 00)***

TABLEAU D'AGREMENT D'ORGANISME DE GESTION DE MAINTIEN DE NAVIGABILITE

CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANISATION APPROVAL SCHEDULE

Nom de l'organisme:
Organisation Name:

Référence:
Reference:

ACTIVITES AUTORISEES
AUTHORIZED SCOPE

Type/série/groupe de l'aéronef [1] *Aircraft type/Series/Group*	**Revue et Recommandations de navigabilités autorisées** [2] *Airworthiness review and recommendation authorized*	**Organisme(s) travaillant dans le cadre d'un système qualité** *Organisation(s) working under quality system*
	[OUI / NON] (***)	
	[OUI / NON] (***)	
	[OUI / NON] (***)	
	[OUI i / NON] (***)	
	[OUI / NON] (***)	
	[OUI / NON] (***)	
	[OUI / NON] (***)	
	[OUI / NON] (***)	

Ce tableau d'agrément est limité aux points mentionnés dans le champ d'application de l'agrément visé dans la section §…… du manuel le plus récent approuvé de gestion du maintien de la navigabilité.
This approval schedule is limited to that specified in the scope of approval contained in the latest approved continuing airworthiness management exposition section § ……..

Référence du manuel de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité :
Continuing Airworthiness Management Exposition Reference :

Valable jusqu'au :
Valid till :
Délivré à Lomé le :
Issued at Lomé on :
Date de la première délivrance :
Date of first issuance :

Le Directeur Général
The Director General

(Signature)

(Nom du Directeur General)
(Name of the Director General)

Formulaire ANAC-TOGO/AIR/FORM 014 **Edition 02 Révision 00 *(Edition 02 Revision 00)***

[1] *Mentionner les types d'aéronefs concernés par l'agrément (ex : Airbus A300-600, ATR 42-200 / 300series/ Boeing 737-100/200 etc.)*
[2] *Indiquer en face de chaque type d'aéronef si oui ou non l'organisme est habilité à faire des revues de navigabilité*

APPENDICE VI. TÂCHES D'ENTRETIEN COMPLEXES

Les tâches suivantes constituent les tâches d'entretien complexes visées aux § M.B.502 (d) (3), M.B.801 (b) (2) et au § M.B.801 (c):

1. La modification, la réparation ou le remplacement par rivetage, collage, contre-placage ou soudage d'une des pièces de cellule d'aéronef suivantes :

   a) une poutre de caisson;

   b) une lisse ou membrane d'aile;

   c) un longeron;

   d) une semelle de longeron;

   e) une pièce d'une poutre en treillis;

   f) l'âme d'une poutre;

   g) une quille ou quille d'angle d'une coque d'hydravion ou d'un flotteur;

   h) une pièce de compression en tôle ondulée dans une aile ou un empennage;

   i) Une nervure principale d'aile;

   j) une contrefiche principale de surface d'aile ou d'empennage;

   k) un bâti-moteur;

   l) un longeron ou cadre de fuselage;

   m) une pièce d'une armature latérale, armature horizontale ou cloison;

   n) une contrefiche ou une ferrure support de fauteuil ;

   o) un remplacement de rails de fixation fauteuils;

   p) une contrefiche secondaire ou principale de train d'atterrissage;

   q) un essieu;

   r) une roue, et

   s) un ski ou un support de ski, à l'exclusion du remplacement d'un revêtement à coefficient de frottement réduit.

2. La modification ou réparation d'une des pièces suivantes :

   a) revêtement de l'aéronef, ou le revêtement d'un flotteur d'aéronef, si le travail nécessite l'utilisation d'un support, bâti ou gabarit;

b) revêtement d'aéronef soumis à des contraintes de pressurisation, si l'endommagement du revêtement mesure plus de quinze (15) cm dans une direction quelconque;

c) une pièce porteuse d'un système de commande, y compris un manche pilote, une pédale, un arbre, un quadrant, un renvoi, un tube de transmission, un guignol commande de gouverne et une ferrure forgée ou moulée, à l'exclusion de:

i) l'emboutissage d'un raccord de réparation ou d'une garniture de câble, et

ii) le remplacement d'un embout de tube symétrique fixé par rivetage, et

d) toute autre structure, non répertoriée au § (1), qu'un fabricant a identifié comme structure primaire dans son manuel d'entretien, son manuel de réparations structurales ou ses instructions de maintien de la navigabilité.

3. L'exécution des travaux d'entretien suivants sur des moteurs à pistons:

a) démontage et réassemblage d'un moteur à pistons à d'autres fins que l'alinéa (i) pour avoir accès aux assemblages piston/cylindre; ou (ii) pour retirer le panneau auxiliaire arrière en vue d'inspecter et/ou remplacer les commandes de pompes à huile lorsque cela ne nécessite pas de retirer et de remonter des engrenages intérieurs;

b) démontage puis remontage des démultiplicateurs;

c) soudage et brasage de joints, autres que des petits travaux de soudure des dispositifs d'évacuation des fumées exécutés par un soudeur dûment agréé ou autorisé, à l'exception du remplacement d'éléments d'aéronef;

d) intervention sur des pièces particulières de systèmes assujettis au passage au banc d'essai, sauf le remplacement ou l'ajustement de pièces qui peuvent normalement être remplacées ou ajustées en service.

4. L'équilibrage d'une hélice, sauf :

a) pour la certification de l'équilibrage statique lorsque le manuel d'entretien l'exige;

b) pour l'équilibrage dynamique sur des hélices installées au moyen d'instruments électroniques d'équilibrage lorsque le manuel d'entretien ou d'autres données de navigabilité approuvées l'autorisent.

5. Toute autre tâche nécessitant:

a) des outillages, équipements ou installations spéciaux, ou

b) des procédures de coordination bien définies en raison de la longueur des tâches et de l'intervention de personnes différentes.

APPENDICE VII. ENTRETIEN LIMITÉ DU PILOTE-PROPRIÉTAIRE

Outre les exigences énoncées dans ce RANT08 PART M, les critères de base suivants doivent être respectés avant d'entreprendre tout travail d'entretien selon les conditions de l'entretien par le pilote-propriétaire :

a) Compétence et responsabilité

1. Le pilote propriétaire est toujours responsable de tout travail d'entretien effectué par ses soins.

2. Avant d'exécuter les tâches d'entretien qui lui incombent, le pilote-propriétaire **doit s'assurer qu'il a les compétences pour le faire**. Les pilotes-propriétaires ont le devoir de se familiariser avec les méthodes standard d'entretien de leur aéronef et avec le programme d'entretien de l'aéronef. **Si le pilote-propriétaire n'est pas compétent pour la tâche à effectuer, la tâche ne peut être certifiée par lui**.

3. Il incombe au pilote-propriétaire (ou à l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité, visé dans la Section B , Chapitre G, du présent règlement, qu'il a sous-traité) de préciser les tâches qui, dans le programme d'entretien, lui incombent selon ces principes de base, et de s'assurer que le document est rempli dans les délais.

4. L'approbation du programme d'entretien doit être effectuée conformément à la sous-section M.B.302.

b) Tâches

Le pilote-propriétaire peut effectuer des inspections visuelles ou des opérations simples pour vérifier l'état général, détecter les défauts évidents et s'assurer du fonctionnement normal de la cellule, des moteurs et des systèmes et composants.

Les tâches d'entretien ne doivent pas être effectuées par le pilote-propriétaire lorsque la tâche:

1) est étroitement liée aux aspects de sécurité et que sa mauvaise exécution compromettrait gravement la navigabilité de l'aéronef, ou bien lorsqu'il s'agit d'une tâche d'entretien qui influe sur la sécurité des vols, comme indiqué au § M.B.402 (a) et/ou;
2) implique de retirer des composants ou un ensemble d'éléments essentiels;
3) implique de se conformer aux consignes de navigabilité ou à un point des limitations de navigabilité, sauf si ces consignes ou limitations l'autorisent expressément et/ou;
4) requiert l'utilisation d'un outillage spécial, étalonné (sauf clé dynamométrique à déclenchement et pince à sertir) ; et/ou

5) nécessite l'utilisation de matériels d'essai ou des essais particuliers (par exemple, Contrôle Non Destructif - CND, essais de systèmes ou vérification opérationnelle de l'avionique) ; et/ou
6) consiste en des inspections spécifiques non programmées (par exemple un contrôle d'atterrissage lourd) ; et/ou
7) touche à des systèmes essentiels pour les vols en IFR ; et/ou
8) est mentionnée dans l'appendice VI ou il s'agit d'une tâche d'entretien d'un composant conformément au § M.B.502 a),b),c) ou d).

Les critères 1 à 8 énumérés ci-dessus prévalent sur des instructions moins restrictives délivrées conformément au programme d'entretien visé au § M.B.302 (d).

Toute tâche décrite dans le manuel de vol de l'aéronef comme tâche de préparation de l'aéronef au vol (par exemple, assembler les ailes d'un planeur ou exécuter les visites pré-vol), est considérée comme incombant au pilote et non comme une tâche d'entretien incombant au pilote-propriétaire et ne requiert donc pas de certificat de remise en service.

c) *Exécution des tâches d'entretien incombant au pilote-propriétaire et registres*

Les données d'entretien mentionnées au § M.B.401 doivent toujours être disponibles pendant l'entretien effectué par le pilote-propriétaire et doivent être respectées. Le certificat de remise en service doit détailler les données ayant trait à l'exécution des tâches d'entretien par le pilote-propriétaire, conformément au § M.B.803 (d).

Le pilote-propriétaire doit informer l'organisme agréé de gestion du maintien de la navigabilité responsable de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef (le cas échéant) au plus tard trente (30) jours après la fin des tâches d'entretien effectuées par le pilote-propriétaire conformément au § M.B.305 (a).

APPENDICE VIII. MANUEL DE GESTION DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE (MGN) OU MANUEL DE SPECIFICATIONS DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT– (M.M.E.)

(a) Plan d'un manuel de gestion de maintien de la navigabilité (MGN) ou manuel de spécifications de maintenance d'un exploitant (M.M.E.)

(1) L'objectif du MGN ou du M.M.E. est de définir les procédures, les moyens et les méthodes d'un exploitant. La conformité à leur contenu garantit la conformité aux exigences du RANT 08 PART M chapitre G et représente la condition préalable pour obtenir l'approbation, par l'Autorité de l'aviation civile, du système de gestion du maintien de la navigabilité ou du système d'entretien d'un exploitant ou d'un organisme dument agréé.

(2) La structure du MGN ou du M.M.E. se présente comme indiquée à l'annexe 1 au présent appendice.

(3) Lorsqu'un exploitant ou un organisme dûment agréé RANT 08 PART M chapitre G détient également un agrément RANT 08 PART-145 ou RANT 08 PART M chapitre F, le M.O.E. peut constituer la base du M.M.E. ou du MGN dans un document combiné. La structure de ce document se présente comme indiquée à l'annexe 2 au présent appendice.

ANNEXE 1

PARTIE 0 - ORGANISATION GENERALE

0.1. ENGAGEMENT DU DIRIGEANT RESPONSABLE

0.2. INFORMATION GENERALE

0.2.1 – Brève description de l'organisme

0.2.2 – Relations avec d'autres organismes

0.2.3 – Aéronefs gérés – Composition de la flotte – Référence des Programmes d'Entretien

0.2.4 – Type d'exploitation

0.2.5 – Emplacement des escales (partie réservée pour exploitant d'aéronef)

0.3. PERSONNEL

0.3.1 – Dirigeant responsable

0.3.2 – Responsable désigné (pour le transport commercial aérien)

0.3.3 – Coordination de la gestion du maintien de la navigabilité

0.3.4 – Tâches et responsabilités

0.3.5 – Ressources humaines et politique de formation

0.4 ORGANIGRAMME

0.4.1 – Organigramme général

0.4.2 – Organigramme de gestion du maintien de la navigabilité

0.5. Procédure de notification à l'Autorité des évolutions des activités, agréments, implantations et personnel de l'organisme (exploitant en matière d'entretien)

0.6 Procédure d'amendement

PARTIE 1 - PROCEDURES DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

1.1. Utilisation du C.R.M et application de la LME/MEL

1.2. Programme d'Entretien aéronef – Développement et Amendement

1.3. Planification et enregistrement des travaux d'entretien et de leur date d'exécution, responsabilités, archivage, accès

1.4. Exécution et contrôle des consignes de navigabilité

1.5. Analyse de l'efficacité du programme d'entretien

1.6. Procédures de mise en œuvre des modifications optionnelles

1.7. Traitement des modifications et réparations

1.8. Notification des défauts

1.8.1 – Notification des défauts liés à l'entretien

- Analyses
- Liaison avec les constructeurs et les Autorités réglementaires
- Procédures relatives aux travaux reportés

1.8.2 – Constats d'événements intervenus en exploitation et en maintenance

- Liste des évènements et incidents
- Renseignements à fournir

1.9. Activités d'ingénierie

1.10. Programmes de fiabilité

1.11. Visite prévol

1.12. Pesée de l'aéronef

1.13. Procédures de vol de contrôle (Ces procédures peuvent faire l'objet de la 2ème partie, Procédures d'entretien de l'atelier)

1.14. Exemples de documents, étiquettes et formulaires utilisés

PARTIE 2 - PROCEDURES DU SYSTEME QUALITE

2.1. Politique qualité du suivi de la gestion de navigabilité, programme d'assurance qualité et procédures d'audit qualité

2.2. Surveillance de l'activité de gestion de la navigabilité

2.3. Surveillance de l'efficacité du programme d'entretien

2.4. Surveillance que tout l'entretien est effectué par un organisme de maintenance

- Entretien de l'aéronef
- Moteurs
- Equipements

2.5. Surveillance que tout l'entretien sous-traité est effectué en accord avec le contrat de sous-traitance comprenant la surveillance des autres sous-traitants retenus par le sous-traitant lui-même.

2.6 Personnel de l'audit qualité

PARTIE 3 - CONTRAT DE MAINTENANCE

3.1. Procédure de sélection d'un sous-traitant ou organisme de maintenance.

3.1.1 – Liste détaillée des sous-traitants en entretien

3.1.2 – Procédures techniques appropriées identifiées dans les contrats de sous-traitance

3.2. Audit aéronef

PARTIE 4 - PROCEDURES DE REVUE DE NAVIGABILITE

Sous-partie A : Revue de navigabilité non réalisée par l'organisme dûment agréé de l'exploitant

4.0 Appel à un organisme dûment agréé extérieur

Sous-partie B : Revue de navigabilité réalisée par l'organisme dûment agréé de l'exploitant

4.1 Locaux et personnel de revue de navigabilité

4.2 Procédures générales d'une revue de navigabilité

4.3 Examen des enregistrements de l'aéronef

4.4 Procédure de visite de l'aéronef

4.5 Procédure complémentaire pour l'importation d'un aéronef

4.6 Recommandation fournie à l'Autorité pour l'obtention d'un CDN

4.7 Emission d'un avis ou recommandation sur la navigabilité

4.8 Responsabilités, conservations et accessibilités des enregistrements des revues de Navigabilité

Partie 4B - PROCEDURE DE FORMULATION D'AVIS OU DE RECOMMANDATION SUR LAISSEZ-PASSER

4.B.1 Conformité aux conditions de vols

4.B.2 Formulation d'avis ou de recommandation sur un Laissez-passer

4.B.3 Personnes autorisées à formuler un avis ou une recommandation sur un Laissez-passer

4.B.4 Interface avec l'Autorité locale pour le vol

4.B.5 Responsabilités, conservations et accessibilités des enregistrements des Laissez-passer

Partie 5 ANNEXES

5.1 Exemples de documents

5.2 Liste du personnel de revue de navigabilité

5.3 Liste des sous-traitants pour l'exécution des de tâches limitées de maintien de la navigabilité

5.4 Liste des organismes de maintenance en contrat

5.5. Copie des contrats des sous-traitants effectuant des tâches de maintien de la gestion de navigabilité

5.6 Copie des contrats avec les organismes de maintenance

ANNEXE 2

PARTIE 0 - ORGANISATION GENERALE

(Identique à la partie 0 de la structure du MGN/ M.M.E à l'Annexe 1 ci-dessus)

PARTIE 1 - ORGANISATION DE L'ATELIER

PARTIE 2 - PROCEDURES D'ENTRETIEN DE L'ATELIER

PARTIE L2-PROCEDURES COMPLEMENTAIRES D'ENTRETIEN EN LIGNE

PARTIE 3 - PROCEDURES DU SYSTEME QUALITE DE L'ATELIER ET DE L'EXPLOITANT

Y compris les procédures de qualification du personnel d'entretien de l'exploitant non couvert par le règlement RANT 08 PART 145.

PARTIE 4 - EXPLOITANTS SOUS CONTRAT

PARTIE 5 - APPENDICES (Exemples de documents)
Note : *Ces sections correspondent au M.O.E. du règlement RANT 08 PART 145*

PARTIE 6 PROCEDURES D'ENTRETIEN OPS

(Identiques à la partie 1 - *Procédures de gestion du maintien de la navigabilité* de la structure du MGN / M.M.E présenté à l'Annexe 1 ci-dessus)

PARTIE 7 ENTRETIEN SOUS-TRAITE PAR UN EXPLOITANT

7.1. Procédure de sélection des sous-traitants

7.2. Liste détaillée des sous-traitants en entretien

7.3. Procédures techniques appropriées identifiées dans les contrats de sous-traitance

7.4. Audit aéronef

PARTIE 8 PROCEDURES DE REVUE DE NAVIGABILITE

(Identiques à la partie 4 - Procédures de revue de navigabilité de la structure de MGN/ M.M.E présentée à l'Annexe 1 ci-dessus)

PARTIE 8B - PROCEDURE DE FORMULATION D'AVIS OU DE RECOMMANDATION SUR LAISSEZ-PASSER

(Identiques à la partie 4B -de la structure de MGN / M.M.E présentée à l'Annexe 1 ci-dessus)

PARTIE 9 ANNEXES

(Identiques à la partie 5 -de la structure de MGN / M.M.E présentée à l'Annexe 1 ci-dessus)

Note : *Lorsqu'un exploitant détient un agrément RANT 08 Part 145 mais ne désire pas déposer d'un document commun MME/MOE, alors le MGN / M.M.E. devrait comprendre la même structure que celle présentée à l'Annexe 1 ci-dessus.*

APPENDICE IX. AU § M.B 1101 – APPROBATION EDTO

1. Conditions relatives au certificat de type de l'avion

(a) Une autorisation EDTO est délivrée à un exploitant donné pour un couple avion/moteur donné et pour une exploitation EDTO donnée. Les parties essentielles permettant d'arriver en finale à une autorisation EDTO sont les suivantes :

(1) certification du couple avion/moteur pour des missions EDTO. Pour qu'un avion bimoteur puisse être exploité en EDTO, une évaluation doit être effectuée au préalable afin de s'assurer que la conception est adaptée pour des opérations EDTO. La validation de cette capacité est introduite dans le manuel de vol (AFM), la fiche de navigabilité /TCDS de l'avion et du moteur en question. Le document CMP est défini à cette étape ;

(2) validation de l'expérience en service sur la flotte mondiale. En complément et dans le cadre de la certification du couple avion/moteur, il doit être démontré que le moteur et les systèmes avions ont un niveau de fiabilité acceptable pour l'exploitation EDTO selon les critères réglementaires en vigueur calculé et ce, sur la flotte mondiale.

2. Exigences EDTO liées à la gestion du maintien de navigabilité et la maintenance

(a) L'exploitant doit rédiger un manuel de maintenance EDTO définissant :

(1) les tâches et responsabilités de tout le personnel impliqué dans les opérations EDTO ;

(2) les exigences établies pour la conformité du système d'entretien au regard des opérations EDTO pour le maintien de la navigabilité pour la marque et pour le modèle de combinaison cellule- moteurs ;

(3) les procédures mises en œuvre au regard des exigences de l'exploitation EDTO et qui devront être clairement définies.

(b) L'exploitant devra établir, pour le type d'avion considéré, une liste des systèmes essentiels pour lesquels une surveillance particulière sera mise en œuvre. Cette liste doit être consignée dans un document approprié (p. ex. le Manuel de référence rapide QRH) et être facilement accessible à l'équipage de conduite. Elle devra comprendre les procédures, les limitations et les normes applicables en plus des renseignements indiquant des exigences à respecter avant un vol EDTO. En outre, cette liste devra contenir des indications à l'intention de l'équipage de conduite pour qu'il puisse prendre des mesures si l'un ou l'autre des articles spécifiés tombe en panne ou devient défectueux au cours de toute phase du vol.

(c) Des procédures spécifiques du système d'entretien liées à l'EDTO doivent traiter des pratiques, de la formation et de la qualification minimum liées à l'entretien pour une exploitation EDTO.

(d) Les modifications et additions intéressant la navigabilité et réalisées dans le but de qualifier les systèmes de bord pour les vols EDTO devront être communiquées à l'Autorité de l'aviation civile.

(e) Tout changement, apporté aux procédures pratiques ou aux limites concernant l'entretien et la formation en vue de la qualification pour les vols EDTO, devra être soumis à l'Autorité de l'aviation civile préalablement à son adoption.

(f) Le programme de maintenance devra contenir les normes, éléments indicatifs et directives nécessaires à l'exploitation prévue. Le système de contrôle de la maintenance envisagé en prévision d'une autorisation EDTO devra être revu pour s'assurer qu'il offre une base suffisante pour la mise au point et l'inclusion d'exigences de maintenance EDTO spécifiques définies pour la combinaison cellule-moteurs. Les directives nécessaires à l'exploitation EDTO doivent prendre en compte les éléments ci-dessous :

(i) des procédures devront être établies dans le but d'éviter qu'un avion soit engagé dans un vol EDTO après arrêt d'un groupe motopropulseur ou défaillance d'un système principal au cours d'un vol précédent, tant que la cause de cette défaillance n'aura pas été positivement établie et que les mesures adéquates n'auront pas été appliquées ;

(ii) les modifications et inspections requises devront être rapidement appliquées lorsqu'elles peuvent avoir une incidence sur la fiabilité du système de propulsion ;

(iii) une procédure devra être établie pour s'assurer que l'équipement de bord continuera à être maintenu au niveau de performance et de fiabilité nécessaire aux vols EDTO ;

(iv) une procédure de contrôle des pièces devra être établie pour assurer que les pièces appropriées sont installées sur les aéronefs EDTO ;

(v) le compte-rendu matériel devra être examiné et rempli, s'il y a lieu, pour assurer que les procédures prévues dans la LME, les tâches différées et les vérifications de maintenance y ont été consignées et que les procédures de vérification des systèmes ont été respectées. Les inspections avant un vol EDTO doivent être exécutées par une personne habilitée et qui a reçu la formation appropriée.

(g) L'objectif du programme de formation des personnels impliqués dans l'exploitation EDTO est d'assurer que les personnels en question ont la formation nécessaire pour gérer et accomplir

correctement toutes les tâches associées en insistant sur la nature spécifique de l'entretien EDTO. De plus, le programme d'audit qualité de l'exploitant ou de l'organisme agrée RANT 08 PART 145 devra permettre de s'assurer que les mécaniciens travaillant sur les aéronefs EDTO ont bien reçu une formation adaptée. Le contenu de la formation doit comprendre :

(1) le cadre réglementaire ;
(2) les pratiques et procédures EDTO telles que figurant dans le Manuel de Maintenance EDTO ;
(3) les restrictions figurant sur la MEL EDTO ; et
(4) une revue des règles et pratiques de base relatives à l'entretien.

(h) Un programme de fiabilité établi doit être appliqué avant l'approbation, et poursuivi après l'approbation. Le programme de fiabilité d'un avion EDTO doit être conçu de manière à permettre l'identification et la prévention de défaillance des systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO. Ce programme de fiabilité doit comporter une évaluation de la performance des systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO durant les opérations de maintenance planifiées afin de détecter les tendances au mauvais fonctionnement de ces systèmes et de prendre les actions correctives appropriées.

(i) L'évaluation doit indiquer au minimum les heures de fonctionnement des groupes motopropulseurs au cours de la période considérée, le taux d'arrêts en vol, quelles qu'en soient les causes, et le nombre de déposes sur une période moyenne glissante de douze (12) mois. Toute tendance négative soutenue imposerait à l'exploitant de procéder à une évaluation immédiate, en consultation avec l'Autorité de l'aviation civile. L'évaluation peut nécessiter des mesures correctrices ou l'imposition de restrictions opérationnelles.

(j) Le programme de fiabilité doit être orienté événement et comprendre :

(1) des procédures de compte-rendu d'événements EDTO ;
(2) l'évaluation de la fiabilité du système de propulsion ;
(3) le programme de démarrage de l'APU en vol ;
(4) le programme de contrôle de la consommation d'huile ;
(5) le programme de suivi des tendances des moteurs ;
(6) le programme de vérification après entretien.

(k) La maturité et la fiabilité du système de propulsion doivent être telles que le risque de perte totale de puissance pour des raisons indépendantes soit extrêmement faible.

Note : *Si une évaluation statistique ne suffit pas à elle seule, exemple, lorsque la taille de la flotte est réduite, les données d'exploitation de l'exploitant aérien seront étudiées au cas par cas.*

(l) En complément aux exigences définies au § M.B.202 du présent règlement, les événements EDTO suivants doivent faire l'objet de compte-rendu à l'Autorité de l'aviation civile et au détenteur du certificat de type dans les soixante-douze (72) heures :

(1) arrêts moteur en vol (IFSD) ;

(2) pannes ayant motivé un déroutement ou un retour à la base ;

(3) variations de puissance intempestives ;

(4) incapacité de contrôle des moteurs, d'obtenir la puissance désirée, pompages ;

(5) défaillances sur tout système EDTO significatif.

(m) Le compte-rendu d'événements EDTO associé doit identifier :

(1) l'avion ;

(2) les moteurs ;

(3) temps total, cycles et heures depuis dernière visite ;

(4) pour les systèmes, les heures depuis révision générale ou de la dernière inspection de l'élément défectueux ;

(5) phase de vol ;

(6) les actions correctives. ;

(n) L'exploitant doit transmettre à l'Autorité de l'aviation civile un rapport relatif au bilan d'exploitation EDTO tous les 3 mois à partir de la date de décision donnant autorisation d'exploitations en EDTO. Ce rapport doit aussi être soumis à l'Autorité de l'aviation civile lors du renouvellement du PEA/AOC.

(o) Ce rapport doit comprendre pour les aspects de la gestion du maintien de navigabilité, en plus des informations demandées pour l'exploitation :

(1) un rapport de fiabilité du couple cellule/moteur et de l'APU pour la compagnie et pour la flotte mondiale ;

(2) une analyse des événements en exploitation et des incidents requis par la règlementation en vigueur ;

(3) le nombre de vols EDTO effectués ;

(4) le nombre de vols EDTO effectués en tolérance technique LME et leur nature.

APPENDICE X. AU § M.B.1102 – APPROBATION RVSM

1. Systèmes des aéronefs

(1) *Equipement pour les Exploitations RVSM***.** L'équipement minimal en exploitation RVSM doit être composé des éléments suivants :

(i) deux systèmes indépendants de mesurage d'altitude. Chaque système doit être composé des éléments suivants :

(A) source/système statique dédoublé(e), ayant une protection de glace s'il (si elle) est situé (e) dans les zones où il neige ;

(B) équipement servant à mesurer la pression statique détectée par la source statique, la convertissant en altitude pression et affichant l'altitude pression à l'équipage de conduite :

(C) équipement servant à fournir un signal à code chiffré correspondant à l'altitude pression affichée, à des fins de compte rendu automatique de pression ;

(D) correction des erreurs à source statique (SSEC), si elle est nécessaire pour que soient remplis les critères de performance exigés en espace RVSM ; et

(E) des signaux portant des références à une altitude sélectionnée par le pilote pour le contrôle et alertes automatiques.

(ii) un transpondeur du radar secondaire de surveillance ayant un système de compte rendu d'altitude qui peut être connecté au système de mesure d'altitude utilisé pour le maintien de la hauteur.

(iii) un système d'Alerte d'altitude. La valeur nominale du seuil de l'alerte d'altitude ne doit pas être supérieure à +/- quatre-vingt-dix (90) mètres (trois-cent (300) pieds).

(iv) un système de contrôle automatique d'altitude ayant une performance de maintien de la hauteur qui soit conforme aux exigences de navigabilité définies par l'Autorité de l'aviation civile.

(2) Les performances de navigation verticale de l'équipement RVSM seront au moins conformes aux critères ci-après :

(i) Dans le cas des groupes d'aéronefs dont la conception et la construction sont nominalement identiques dans tous les aspects qui pourraient avoir une incidence sur la précision de la tenue d'altitude, les performances de tenue d'altitude seront telles que la moyenne de l'erreur verticale totale (TVE) pour un groupe d'aéronefs donné ne sera pas supérieure à 25 m (80 ft), avec un écart type qui ne dépassera pas $28 – 0{,}013z^2$ pour $0 \leq z \leq 25$, lorsque z est la TVE moyenne exprimée en mètres, ou $92 – 0{,}004z^2$ pour $0 \leq z \leq$

80, lorsque z est exprimée en pieds. En outre, les composantes de la TVE doivent avoir les caractéristiques suivantes :

(A) l'erreur de système altimétrique (ASE) moyenne du groupe ne dépassera pas 25 m (80 ft) ;

(B) la somme de la valeur absolue de l'ASE moyenne et de trois écarts types de l'ASE ne dépassera pas 75 m (245 ft) ;

(C) les différences entre le niveau de vol autorisé et l'altitude-pression indiquée effectivement suivie pendant le vol seront symétriques de part et d'autre d'une moyenne de 0 m, avec un écart type qui ne dépasse pas 13,3 m (43,7 ft) et, d'autre part, la réduction de la fréquence des différences ayant une amplitude croissante sera au moins exponentielle.

(ii) Dans le cas d'un aéronef pour lequel les caractéristiques de la cellule et du montage du système altimétrique sont uniques et qui ne peut donc pas être classé dans un des groupes d'aéronefs visés au § (i), les performances de tenue d'altitude seront telles que les composantes de la TVE de l'aéronef auront les caractéristiques suivantes :

(A) ASE ne dépassera pas 60 m (200 ft), dans toutes les conditions de vol ;

(B) les différences entre le niveau de vol autorisé et l'altitude-pression indiquée effectivement suivie pendant le vol seront symétriques de part et d'autre d'une moyenne de 0 m, avec un écart type qui ne dépasse pas 13,3 m (43,7 ft) et, d'autre part, la réduction de la fréquence des différences ayant une amplitude croissante sera au moins exponentielle.

2. Approbation de navigabilité

(1) Les données d'approbation de navigabilité RVSM doivent contenir au minimum les éléments suivants :

(1) une déclaration précisant à quel programme de données s'appliquent le groupe d'aéronefs ou des aéronefs n'appartenant pas à des groupes ainsi que les normes de construction applicables ;

(2) une définition de l'(des) enveloppe(s) de vol applicable(s) ;

(3) des données qui prouvent le respect des critères de performance en exploitation RVSM ;

(4) les procédures qu'il faut utiliser pour s'assurer que tous les aéronefs dont les demandes d'approbation de navigabilité ont été déposées remplissent les critères RVSM. Ces procédures incluront les références de Bulletins de Service applicables du Manuel de vol des Aéronefs ;

(5) les instructions de maintenance qui assurent le maintien de la navigabilité pour l'approbation RVSM ;

(6) les performances passées : l'historique pertinent de l'exploitation, lorsqu'il existe, devra être incorporé à la demande. Le demandeur devra prouver que les changements nécessaires dans la formation et dans les pratiques d'exploitation et de maintenance en vue d'améliorer les performances de tenue d'altitude, ont été apportés.

(2) Pour assurer le maintien de la navigabilité d'exploitation RVSM, les éléments suivants doivent être révisés et mis à jour :

(i) *Programme d'entretien* : l'exploitant doit établir un programme d'entretien prenant en compte les exigences d'exploitation RVSM ;

(ii) *Manuel de Réparation Structurale*. Le Manuel de Réparation Structurale avec attention particulière sur les zones entourant chaque source statique, les détecteurs de l'angle d'attaque, et les portes si leur détecteur peut avoir un impact sur le courant d'air autour des détecteurs antérieurement mentionnés ;

(iii) *Liste Minimale d'Equipement de Référence (MMEL) et la liste Minimale d'Equipements de l'exploitant (MEL)* : une LME, adaptée de la liste minimale d'équipements de Référence (LMER) et des règlements opérationnels pertinents, doit inclure les équipements nécessaires à l'exploitation en espace aérien RVSM et détailler les limitations d'exploitation RVSM induites par le report de défaut d'aéronefs.

(3) L'ensemble des données doit inclure les détails de toutes procédures spéciales qui pourraient être nécessaires pour assurer le maintien du respect des critères d'approbation RVSM.

(4) *Modification après approbation*. Toute variation /modification de l'installation initiale qui affecte l'approbation RVSM doit être communiquée au constructeur de l'aéronef ou à l'organisme agréé du modèle, accepté par l'autorité responsable.

(5) *Participation aux programmes de vérification / surveillance des performances* : ce planning doit au minimum inclure une vérification d'un échantillon du parc aérien de l'exploitant ou du propriétaire par un système indépendant de surveillance de l'altitude.

3. Procédures de maintenance

(1) Généralités.

(i) l'intégrité des caractéristiques des systèmes exigés d'approbation d'exploitation RVSM doit être vérifiée aux moyens des tests et inspections programmés conjointement avec un programme d'entretien approuvé. L'exploitant doit examiner ses procédures de maintenance et résoudre tout problème pertinent lié au maintien de la navigabilité.

(ii) les équipements de maintenance adéquats pour permettre le respect des procédures d'entretien RVSM doivent être disponibles.

(iii) les personnels impliques dans l'exploitation d'aéronefs en espace RVSM doivent recevoir la formation appropriée. L'objectif du programme de formation des personnels impliqués dans l'exploitation en espace RVSM est d'assurer que les personnels en question ont la formation nécessaire pour gérer et accomplir correctement toutes les tâches associées en insistant sur la nature spécifique de l'exploitation en espace RVSM. De plus, le programme d'audit qualité de l'exploitant ou des organismes agrées RANT 08 PART M & PART 145 devra permettre de s'assurer que les personnels impliqués dans la gestion du maintien de navigabilité et les techniciens de maintenance travaillant sur les aéronefs exploités en espace RVSM ont bien reçu une formation adaptée.

APPENDICE XI. SYSTEME DE COMPTE RENDU POUR LES OPERATIONS CAT II/III

(a) Le système de compte rendu doit englober toutes les approches, réussies ou non, donner les motifs des échecs et consigner les pannes des éléments du système.

(b) Pour les opérations de catégorie II, il peut être suffisant de distinguer entre approches réussies et approches non réussies et de prévoir un questionnaire que doit remplir l'équipage de conduite de manière à fournir des données sur les approches réelles/les exercices d'approches qui n'ont pas été couronnés de succès. Les données ci-après à titre d'exemple pourraient être utiles pour évaluer un système de catégorie II :

(1) l'aérodrome et la piste utilisés ;

(2) les conditions météorologiques ;

(3) l'heure ;

(4) la raison de l'anomalie entraînant une approche interrompue ;

(5) la qualité du contrôle de vitesse ;

(6) l'état de la compensation au moment du débrayage de la commande automatique de vol ;

(7) la compatibilité de la commande automatique de vol ;

(8) le directeur de vol et les données brutes ; et

Pour les opérations de catégorie III, on doit suivre une procédure analogue, mais plus rigoureuse. On peut utiliser un équipement d'enregistrement, par exemple un enregistreur perfectionné de données de vol, pour obtenir des données nécessaires. Toute irrégularité d'atterrissage devrait faire l'objet d'une enquête approfondie faisant appel à toutes les données disponibles pour en déterminer la cause. L'impossibilité d'identifier positivement et d'éliminer la cause d'un atterrissage signalé comme insatisfaisant peut compromettre l'avenir de l'opération en question.

APPENDICE XII. AU § M.B 1104 - APPROBATION PBN

Scénarios d'éligibilité pour l'approbation opérationnelle

Scénario	État de certification de l'aéronef	Mesures à prendre par l'exploitant ou le propriétaire
1	Aéronef de type conçu et certifié pour l'application PBN. Documentation dans l'AFM, le TC ou le STC.	Aucune mesure particulière, l'aéronef est admissible pour l'application PBN.
2	Aéronef équipé pour l'application PBN, mais non certifié à cet effet. Pas de déclaration dans l'AFM. Le constructeur a émis un SB.	Obtenir du constructeur le SB (et les pages modifiées en conséquence de l'AFM).
3	Aéronef équipé pour l'application PBN. Pas de déclaration dans l'AFM. Pas de SB disponible. Le constructeur a émis une déclaration de conformité.	Vérifier si la déclaration de conformité est acceptable par l'autorité de réglementation de l'État d'immatriculation de l'aéronef.
4	Aéronef équipé pour l'application PBN. Pas de déclaration dans l'AFM. SB non disponible ou déclaration de conformité du constructeur non disponible.	Établir une demande détaillée à l'intention de l'État d'immatriculation montrant comment les équipements existants de l'aéronef répondent aux exigences de l'application PBN. Solliciter si possible l'aide du constructeur.
5	Aéronef non équipé pour l'application PBN.	Effectuer les modifications de l'aéronef conformément au SB du constructeur, ou établir une demande de modification majeure de concert avec un organisme de conception approuvé, dans le but d'obtenir une approbation de l'État d'immatriculation (STC).