

# République du Togo

Travail - Liberté - Patrie

Ministère chargé de l'Aviation Civile

-----



## RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES NATIONAUX DU TOGO

### RANT 08 – PART 21

#### NAVIGABILITE DES AERONEFS

#### NAVIGABILITE INITIALE DES AERONEFS ET DELIVRANCE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

2<sup>ème</sup> édition / Révision 00 / Septembre 2025

**ADOpte PAR**

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

**ET AMENDE PAR**

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



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## **RANT 08 – PART 21**

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
navigabilité**

Page : I

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

**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 XI	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION A - GENERALITES	A-1 à A-17	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - CHAPITRE A	B-A-1 à B-A-4	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - CHAPITRE B	B-B-1 à B-B-6	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - CHAPITRE C	B-C-1 à B-C-1	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - CHAPITRE D	B-D-1 à B-D-5	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - CHAPITRE E	B-E-1 à B-E-1	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - CHAPITRE F	B-F-1 à B-F-1	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - CHAPITRE G	B-G-1à B-G-1	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - CHAPITRE H	B-H-1 à B-H-9	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - CHAPITRE I	B- I-1à B-I-3	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - CHAPITRE J	B-J-1 à B-J-1	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - CHAPITRE K	B-K-1 à B-K-2	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - CHAPITRE L	B-L-1 à B-L-1	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - CHAPITRE M	B-M-1 à B-M-4	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - CHAPITRE N	B-N-1 à B-N-1	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - CHAPITRE O	B-O-1 à B-O-1	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - CHAPITRE P	B-P-1 à B-P-5	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - CHAPITRE Q	B-Q-1 à B-Q-2	02	02/09/2025	00	02/09/2025
SECTION B - CHAPITRE R	B-R-1 à B-R-1	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE - INTRODUCTION	APP.0-1 à APP.0-1	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE I	APP.I-1 à APP.I-7	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE II	APP.II-1 à APP.II-1	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE III	APP.III-1 à APP.III-2	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE IV	APP.IV-1 à APP.IV-1	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-1	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE VIII	APP.VIII-1 à APP.VIII-1	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE IX	APP.IX-1 à APP.IX-1	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE X	APP.X-1 à APP.X-1	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-2	02	02/09/2025	00	02/09/2025
APPENDICE XIII	APP.XIII-1 à APP.XIII-2	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'Édition initiale du RANT 08 Part 21 contenant les préinscriptions réglementaires relative à la navigabilité initiale des aéronefs et la délivrance de certificat de navigabilité.	Annexe 08 de l'OACI, Toutes éditions et amendements jusqu'à l'Amendement 104.
02	00	Septembre 2025	Cet amendement concerne : <ul style="list-style-type: none"><li>- l'ajout et l'amendement de certaines définitions afin de prendre en compte les amendements de l'Annexe 8 et harmoniser les définitions avec celles des RANT 08 Part M et RANT 08 Part 145 ;</li><li>- l'ajout de dispositions relatives aux dérogations aux dispositions de la réglementation ;</li><li>- l'amendement de l'objet du chapitre B afin de préciser que l'acceptation des certificats de type concerne non seulement les aéronefs mais aussi les moteurs et hélices qui font l'objet d'une certification de type distincte;</li><li>- l'ajout d'une note relative aux types de renseignements à transmettre dans le cadre des comptes rendus d'évènements ;</li><li>- des précisions relatives à l'accès et à l'application des directives de navigabilité par les propriétaires/exploitants ;</li><li>- des précisions relatives à la reconnaissance et à l'acceptation des codes de navigabilité et des certificats des types ;</li><li>- l'ajout des dispositions applicables en cas de suspension ou révocation du certificat de type par l'Etat de conception ;</li><li>- des précisions des responsabilités d'un propriétaire ou exploitant d'aéronef lorsqu'il applique des modifications et réparations à un aéronef ;</li><li>- diverses précisions sur la classification, la demande, le transfert, la délivrance, le maintien de validité et l'amendement des certificats de navigabilité (CDN) et des certificats de navigabilité pour Exportation (CDN Export) ;</li><li>- des précisions relatives aux limitations et conditions d'utilisation d'un certificat de navigabilité pour Exportation (CDN Export) et d'un laissez-passer par un exploitant ;</li><li>- la modification des dispositions relatives à l'applicabilité et la demande d'un certificat acoustique ;</li><li>- l'ajout de dispositions relatives à l'admissibilité pour installation des pièces et équipements PMA et EPA qui sont produits dans les systèmes réglementaires respectifs de la FAA et de l'EASA ainsi que leurs identifications ;</li><li>- des corrections et précisions des dispositions applicables lorsqu'un aéronef d'un Etat tiers est endommagé sur le territoire togolais ;</li><li>- l'ajout des exigences relatives aux avions télépilotés, aux hélicoptères télépilotés, aux postes de télépilotage (RPS) et aux liaisons C2, et modèle de certificat de navigabilité d'un RPA ;</li><li>- les responsabilités des États en cas de modifications et de réparations par des tiers ;</li><li>- l'amendement de certains formulaires pour apporter des corrections et précisions jugées nécessaires (ANAC-TOGO AIR Form 24; ANAC-TOGO AIR Form 45) ;</li><li>- amélioration de la mise en forme du formulaire ANAC-TOGO AIR FORM 1 ;</li></ul>	Annexe 08 de l'OACI, Amendements 105 à 110  Doc 9760 de l'OACI



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

### Navigabilité initiale des aéronefs et délivrance de certificat de navigabilité

Page : **IV**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

			<ul style="list-style-type: none"><li>- suppression du tableau « Enregistrement des révisions » ;</li><li>- ajout du tableau « Liste des références » ;</li><li>- la modification de la pagination du texte et correction de diverses erreurs de nature rédactionnelle.</li></ul>	
--	--	--	---	--



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
navigabilité**

Page : **V**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

### LISTE DES REFERENCES

Références	Source	Titre	N° Révision	Date Révision
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

<b>ADMINISTRATION DU DOCUMENT .....</b>	<b>I</b>
LISTE DES PAGES EFFECTIVES .....	II
LISTE DES AMENDEMENTS .....	III
LISTE DES REFERENCES.....	V
TABLE DES MATIÈRES .....	VI
<b>SECTION A.    GENERALITES .....</b>	<b>A-1</b>
21.A.001. Généralités .....	A-1
21.A.002. Champ d'application .....	A-1
21.A.003. Définitions .....	A-1
21.A.004. Abréviations et acronymes .....	A-16
21.A.005. Dispositions transitoires.....	A-17
<b>SECTION B.    EXIGENCES TECHNIQUES .....</b>	<b>B-A-1</b>
<b>21.B.100 - CHAPITRE A — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.....</b>	<b>B-A-1</b>
21.B.100.    Objet .....	B-A-1
21.B.101.    Pannes, mauvais fonctionnements et défauts.....	B-A-1
21.B.102.    Consignes de navigabilité et renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité .....	B-A-3
<b>21.B.200 - CHAPITRE B — CERTIFICATS DE TYPE ET CERTIFICATS DE TYPE RESTREINTS ...</b>	<b>B-B-1</b>
21.B.200.    Objet .....	B-B-1
21.B.201.    Applicabilité.....	B-B-1
21.B.202.    Codes de navigabilité .....	B-B-1
21.B.203.    Conditions spéciales.....	B-B-1
21.B.204.    Base de certification de type .....	B-B-2
21.B.205.    Désignation des exigences applicables en matière de protection de l'environnement .....	B-B-2
21.B.206.    Modifications nécessitant un nouveau certificat de type .....	B-B-2
21.B.207.    Conformité à la base de certification de type et aux exigences de protection de l'environnement .....	B-B-2
21.B.208.    Acceptation d'un certificat de type .....	B-B-2
21.B.209.    Acceptation d'un certificat de type restreint.....	B-B-3
21.B.210.    Définition de type .....	B-B-3
21.B.211.    Inspection et essais .....	B-B-3
21.B.212.    Essais en vol.....	B-B-3
21.B.213.    Certificat de type accepté .....	B-B-3
21.B.214.    Obligations du titulaire .....	B-B-4
21.B.215.    Suspension du certificat de type par l'Etat de conception.....	B-B-4



21.B.216.	Révocation du certificat de type par l'Etat de conception.....	B-B-4
21.B.217.	Transfert d'un certificat de type .....	B-B-5
21.B.218.	Durée et maintien de la validité .....	B-B-6
21.B.219.	Archivage.....	B-B-6
21.B.220.	Manuels et Instructions pour le maintien de la navigabilité .....	B-B-6
21.B.221.	Renseignements relatifs à l'aéronef - Limites d'emploi .....	B-B-6
<b>21.B.300 - CHAPITRE C — (NON APPLICABLE) .....</b>		<b>B-C-1</b>
<b>21.B.400 - CHAPITRE D — MODIFICATIONS DES CERTIFICATS DE TYPE ET DES CERTIFICATS DE TYPE RESTREINTS .....</b>		<b>B-D-1</b>
21.B.401.	Objet .....	B-D-1
21.B.402.	Modifications standard.....	B-D-1
21.B.403.	Classification des modifications de la définition de type .....	B-D-1
21.B.404.	Admissibilité.....	B-D-1
21.B.405.	Demande .....	B-D-2
21.B.406.	Modifications majeures et mineures .....	B-D-3
21.B.407.	Justification de modifications mineures et majeures .....	B-D-3
21.B.408.	Désignation des spécifications de certification et des exigences de protection de l'environnement applicables .....	B-D-3
21.B.409.	Approbation .....	B-D-3
21.B.410.	Archivage.....	B-D-3
21.B.411.	Documentation et instructions pour le maintien de la navigabilité .....	B-D-4
21.B.412.	Obligations et marquage PA ou équivalent .....	B-D-4
21.B.413.	Responsabilités du propriétaire ou de l'exploitant d'aéronef .....	B-D-4
21.B.414.	Notification de défauts ou d'incompatibilité.....	B-D-5
<b>21.B.500 - CHAPITRE E — CERTIFICATS DE TYPE SUPPLÉMENTAIRES .....</b>		<b>B-E-1</b>
<b>21.B.600 - CHAPITRE F — PRODUCTION HORS AGRÉMENT D'ORGANISME DE PRODUCTION .....</b>		<b>B-F-1</b>
<b>21.B.700 – CHAPITRE G — AGRÉMENT D'ORGANISME DE PRODUCTION .....</b>		<b>B-G-1</b>
<b>21.B.800 - CHAPITRE H — CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ .....</b>		<b>B-H-1</b>
21.B.801.	Objet .....	B-H-1
21.B.802.	Applicabilité.....	B-H-1
21.B.803.	Classification.....	B-H-1
21.B.804.	Demande .....	B-H-2
21.B.805.	Langue et modèle de certificat .....	B-H-3
21.B.806.	Amendement ou modification .....	B-H-3
21.B.807.	Conditions de transfert et redélivrance dans les États contractants .....	B-H-3
21.B.808.	Inspections.....	B-H-4
21.B.809.	Constatations.....	B-H-4



21.B.810.	Délivrance.....	B-H-5
21.B.811.	Renouvellement.....	B-H-6
21.B.812.	Maintien de la validité.....	B-H-6
21.B.813.	Amendement au certificat de navigabilité.....	B-H-7
21.B.814.	Identification de l'aéronef.....	B-H-7
21.B.815.	Aéronef endommagé et coopération entre Etat.....	B-H-7
<b>21.B.900 - CHAPITRE I — CERTIFICATS ACOUSTIQUES.....</b>		<b>B-I-1</b>
21.B.901.	Objet.....	B-I-1
21.B.902.	Applicabilité.....	B-I-1
21.B.903.	Demande.....	B-I-1
21.B.904.	Délivrance.....	B-I-1
21.B.905.	Amendement ou modification.....	B-I-3
21.B.906.	Conditions de transfert.....	B-I-3
21.B.907.	Inspections.....	B-I-3
21.B.908.	Durée et maintien de la validité.....	B-I-3
<b>21.B.1100 - CHAPITRE J — AGRÉMENT D'ORGANISME DE CONCEPTION.....</b>		<b>B-J-1</b>
<b>21.B.1200 - CHAPITRE K — PIÈCES ET ÉQUIPEMENTS.....</b>		<b>B-K-1</b>
21.B.1201.	Objet.....	B-K-1
21.B.1202.	Conformité aux conditions techniques applicables.....	B-K-1
21.B.1203.	Approbation des pièces et équipements.....	B-K-1
21.B.1204.	Autorisation de délivrance des pièces et équipements pour installation.....	B-K-1
21.B.1205.	Admissibilité pour installation des pièces et équipements PMA et EPA qui sont produits dans les systèmes réglementaires respectifs de la FAA et de l'EASA.....	B-K-2
<b>21.B.1300 - CHAPITRE L — (NON APPLICABLE).....</b>		<b>B-L-1</b>
<b>21.B.1400 - CHAPITRE M — RÉPARATIONS.....</b>		<b>B-M-1</b>
21.B.1401.	Objet.....	B-M-1
21.B.1402.	Réparations standard.....	B-M-1
21.B.1403.	Admissibilité.....	B-M-1
21.B.1404.	Démonstration de capacité.....	B-M-2
21.B.1405.	Demande.....	B-M-2
21.B.1406.	Classification des réparations.....	B-M-3
21.B.1407.	Acceptation d'une approbation de réparation.....	B-M-3
21.B.1408.	Production des pièces de réparation.....	B-M-3
21.B.1409.	Réalisation des réparations.....	B-M-3
21.B.1410.	Limitations.....	B-M-3
21.B.1411.	Détérioration non réparée.....	B-M-3
21.B.1412.	Archivage.....	B-M-4
21.B.1413.	Documentation et Instructions pour le maintien de la navigabilité.....	B-M-4



21.B.1414	Obligations et marquage PA (Part Approval ) .....	B-M-4
<b>21.B.1500 - CHAPITRE N — (NON APPLICABLE) .....</b>		<b>B-N-1</b>
<b>21.B.1600 - CHAPITRE O — AUTORISATIONS SELON LES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES .....</b>		<b>B-O-1</b>
<b>21.B.1700 - CHAPITRE P — AUTORISATION DE VOL .....</b>		<b>B-P-1</b>
21.B.1701.	Champ d'application .....	B-P-1
21.B.1702.	Admissibilité .....	B-P-1
21.B.1703	Demande d'autorisation de vol .....	B-P-1
21.B.1704	Conditions de vol .....	B-P-2
21.B.1705	Demande d'approbation des conditions de vol .....	B-P-2
21.B.1706	Approbation des conditions de vol.....	B-P-3
21.B.1707.	Délivrance d'une autorisation de vol.....	B-P-3
21.B.1708.	Modifications.....	B-P-3
21.B.1709.	Langue.....	B-P-4
21.B.1710.	Transférabilité .....	B-P-4
21.B.1711	Inspections.....	B-P-4
21.B.1712	Durée et maintien de la validité .....	B-P-4
21.B.1713	Renouvellement de l'autorisation de vol.....	B-P-4
21.B.1714	Obligations du titulaire d'une autorisation de vol.....	B-P-4
21.B.1715	Archivage.....	B-P-4
21.B.1716	Autorisation et condition de vol pour les aéronefs endommagés.....	B-P-5
21.B.1717	Cas d'un aéronef tiers endommagé .....	B-P-5
<b>21.B.1800 - CHAPITRE Q — IDENTIFICATION DES PRODUITS, PIÈCES ET ÉQUIPEMENTS .....</b>		<b>B-Q-1</b>
21.B.1801	Identification des produits.....	B-Q-1
21.B.1802	Traitement des données d'identification .....	B-Q-1
21.B.1803	Identification des pièces et équipements.....	B-Q-2
21.B.1804	Identification des pièces critiques.....	B-Q-2
<b>21.B.1900 - CHAPITRE R — DÉROGATIONS .....</b>		<b>B-R-1</b>
21.B.1901	Accord de dérogation.....	B-R-1
21.B.1902	Demande de dérogation .....	B-R-1
21.B.1903	Notification de la dérogation .....	B-R-1
<b>APPENDICES .....</b>		<b>APP.0-1</b>
<b>INTRODUCTION : FORMULAIRES ANAC-TOGO.....</b>		<b>APP.0-1</b>
<b>APPENDICE I. CERTIFICAT D'AUTORISATION DE MISE EN SERVICE .....</b>		<b>APP.I-1</b>
<b>APPENDICE II. CERTIFICAT D'EXAMEN DE NAVIGABILITE .....</b>		<b>APP.II-1</b>
<b>APPENDICE III. AUTORISATION DE VOL .....</b>		<b>APP.III-1</b>



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
navigabilité**

Page : X

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

<b>APPENDICE IV. AUTORISATION DE VOL (DELIVREE PAR UN ORGANISME AGREE) .....</b>	<b>APP.IV-1</b>
<b>APPENDICE V. CERTIFICAT DE NAVIGABILITE RESTREINT .....</b>	<b>APP.V-1</b>
<b>APPENDICE VI. CERTIFICAT DE NAVIGABILITE .....</b>	<b>APP.VI-1</b>
<b>APPENDICE VII. CERTIFICAT ACOUSTIQUE .....</b>	<b>APP.VII-1</b>
<b>APPENDICE VIII. ATTESTATION DE CONFORMITE DE L'AERONEF .....</b>	<b>APP.VIII-1</b>
<b>APPENDICE IX. CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE.....</b>	<b>APP.IX-1</b>
<b>APPENDICE X. CERTIFICAT D'AGREMENT D'UN ORGANISME DE PRODUCTION .....</b>	<b>APP.X-1</b>
<b>APPENDICE XI. LETTRE D'AGREMENT .....</b>	<b>APP.XI-1</b>
<b>APPENDICE XII. SPECIFICATIONS DE CERTIFICATION.....</b>	<b>APP.XII-1</b>
<b>APPENDICE XIII. CERTIFICAT DE NAVIGABILITE – AERONEF TELEPILOTE.....</b>	<b>APP.XIII-1</b>



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
navigabilité**

Page : **XI**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

**Page laissée intentionnellement blanche**



## **SECTION A. GENERALITES**

### **21.A.001. Généralités**

(Réservé)

### **21.A.002. Champ d'application**

Le présent règlement fixe les exigences techniques et les procédures administratives afférentes à la certification, en matière de navigabilité et d'environnement, des produits, pièces et équipements, et spécifie les conditions de :

- a) délivrance de certificats de navigabilité, de certificats de navigabilité restreints, d'autorisations de vol et de certificats d'autorisation de mise en service ;
- b) acceptation des approbations de réparations et de modifications;
- c) conformité aux exigences en matière de protection environnementale ;
- d) délivrance des certificats de limitation de nuisances ;
- e) identification des produits, pièces et équipements ;
- f) adoption ou d'émission des consignes de navigabilité.

Dans le cadre de l'applicabilité des exigences techniques du présent règlement, les dispositions relatives aux systèmes d'aéronefs télépilotés sont applicables à compter du **26 novembre 2026**.

Les autres amendements introduits sont applicables à compter de la date d'adoption du présent règlement.

### **21.A.003. Définitions**

Aux fins du présent règlement, les définitions suivantes s'appliquent :

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

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

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

- i) un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 1 200 kg, non classé comme aéronef à motorisation complexe;
- ii) un planeur ou motoplaneur d'une MTOM n'excédant pas 1 200 kg ;
- iii) un ballon dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m<sup>3</sup> pour les ballons à air chaud, 1 050 m<sup>3</sup> pour les ballons à gaz et



300 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> pour les dirigeables à air chaud et 1 000 m<sup>3</sup> pour les dirigeables à gaz ;

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

- i) un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 2 000 kg, non classé comme aéronef à motorisation complexe ;
- ii) un planeur ou motoplaneur d'une MTOM n'excédant pas 2 000 kg ;
- iii) un ballon ;
- iv) un dirigeable à air chaud ;
- v) un dirigeable à gaz présentant toutes les caractéristiques suivantes :
- poids statique de 3 % maximum,
  - poussée non dirigée (sauf inversion de poussée),
  - conception simple et classique: de la structure, du système de commande et du système de ballonnets,
  - commandes non assistées;
- vi) un aéronef à voilure tournante très léger.

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

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

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

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

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

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

**Aérodyn** : 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 visibilité, le transport de marchandises dangereuses et l'exploitation à temps de déroutement prolongé.

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

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

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

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

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

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

**Certificat de type :**

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



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

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

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

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

**Certificat navigabilité individuels restreints** : certificat individuel délivré aux aéronefs conformes à un certificat de type restreint. Les certificats de navigabilité restreints ne sont pas automatiquement reconnus par les autres États de l'OACI, car les conditions de délivrance de ces certificats ne sont pas équivalentes aux normes minimales définies dans l'Annexe 8 de l'OACI. Ils ne permettent donc la circulation de l'aéronef qu'au-dessus du territoire national. Le survol des autres pays de l'OACI ne pourra se faire que si ces derniers délivrent une autorisation appropriée conformément à l'article 40 de la Convention de Chicago.

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

**Conception de type :**

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

**Conditions d'utilisation prévues :**

- i) **Jusqu'au 25 novembre 2026** : Conditions révélées par l'expérience ou que l'on peut considérer logiquement comme susceptibles de se produire pendant le temps de service de l'aéronef, compte tenu des utilisations auxquelles l'aéronef est déclaré apte. Ces conditions sont celles qui se rapportent à l'état de l'atmosphère, à la topographie, au fonctionnement de l'aéronef, à l'efficacité du personnel et à tous les éléments dont dépend la sécurité de vol. Les conditions d'utilisation prévues ne comprennent pas :



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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

**En état de navigabilité :**

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

**Elément d'aéronef :**

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

**Enregistrements de maintenance :** Enregistrements indiquant les détails des travaux de maintenance effectués sur un aéronef, 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 déféctuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

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



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

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

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

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

**État de construction** :

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

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

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

**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* : Il s'agit d'un certificat d'approbation émis par un représentant agréé de l'organisme de



*maintenance qui stipule que la maintenance effectuée sur un aéronef ou un élément d'aéronef a été exécutée de façon satisfaisante en utilisant les méthodes, techniques, et pratiques, prescrites dans le manuel de maintenance à jour du constructeur ou instructions pour le maintien de la navigabilité élaborées par son fabricant, ou en utilisant d'autres méthodes, techniques, et pratiques acceptables pour l'Autorité de l'aviation civile.*

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

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

**Interruption de la liaison C2 (applicable à compter du 26 novembre 2026)** : Toute situation temporaire pendant laquelle la liaison C2 est indisponible, discontinuée, 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.

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



**Maintenance :**

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

**Modification mineure :** Modification autre qu'une modification majeure.



**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 agréées en vertu du règlement RANT 08 PART 145.

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

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



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

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

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

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

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

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

**Produit aéronautique :**

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

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

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

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

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

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

**Réparation majeure** : Toute réparation d'un produit aéronautique qui peut avoir un effet appréciable sur la résistance structurale, les performances, le fonctionnement du ou des moteurs, les caractéristiques de vol ou d'autres qualités qui influent sur les caractéristiques du produit en matière de navigabilité ou d'environnement.

**Réparation mineure** : Réparation autre qu'une réparation majeure.

**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.*



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

### Navigabilité initiale des aéronefs et délivrance de certificat de navigabilité

Page : A-15

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

**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.



#### **21.A.004. Abréviations et acronymes**

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

<b>AD :</b>	<i>Airworthiness Directive</i>
<b>ANAC :</b>	<i>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</i>
<b>CDN :</b>	<i>Certificat de Navigabilité</i>
<b>CN :</b>	<i>Consigne de Navigabilité</i>
<b>CS-VLA :</b>	<i>Spécifications de certification pour aéronef très léger (Certification Specification for Very Light Aircraft)</i>
<b>CS-22 :</b>	<i>Spécifications de certification pour planeurs et motoplaneurs</i>
<b>EASA :</b>	<i>European Aviation Safety Agency</i>
<b>EDTO :</b>	<i>Vol à temps de déroutement prolongé (Extended Diversion Time Operations)</i>
<b>ELA :</b>	<i>(European Light Aircraft) aéronef léger européen</i>
<b>EPA :</b>	<i>(European Part Approval) signifie « approbation de pièce européenne »</i>
<b>ETOPS :</b>	<i>Vol à grande distance des avions à deux turbomachines</i>
<b>ETSO :</b>	<i>(European Technical Standard Order) « spécification technique européenne »</i>
<b>FAA :</b>	<i>Federal Aviation Administration of the United States of America</i>
<b>LME :</b>	<i>Liste Minimale d'Equipements</i>
<b>LMER :</b>	<i>Liste Minimale d'Equipements de Référence</i>
<b>LSA:</b>	<i>Avion léger pour le sport (Light Sport Aircraft)</i>
<b>MASPS :</b>	<i>Normes de performances minimales de système d'aéronef (Minimum Aircraft System Performance Specification)</i>
<b>MTOM :</b>	<i>(Maximum Take Off Mass) Masse maximale au décollage (on emploie aussi indifféremment le MTOW (Maximum Take Off Weight) Poids maximum au décollage</i>
<b>OACI :</b>	<i>Organisation de l'aviation civile internationale</i>
<b>OMA :</b>	<i>Organisme de Maintenance Agréé</i>
<b>PMA :</b>	<i>Part Manufacturer Approval</i>
<b>QoSD :</b>	<i>Qualité de service fournie</i>
<b>QoSR :</b>	<i>Qualité de service requise</i>
<b>RPA :</b>	<i>Aéronef télépiloté (Remotely piloted aircraft)</i>
<b>RPAS :</b>	<i>Système d'aéronef télépiloté (Remotely piloted aircraft system)</i>
<b>RPS :</b>	<i>Poste de télépilotage (Remote pilot station)</i>
<b>RVSM :</b>	<i>Minimum de séparation verticale réduit</i>
<b>SSEC :</b>	<i>Correction des erreurs à source statique (Static Source Error Correction)</i>
<b>STC :</b>	<i>Certificat de type supplémentaire (Supplemental Type Certificate)</i>
<b>TC :</b>	<i>Certificat de Type (Type Certificate)</i>
<b>TCDS :</b>	<i>Type Certificate Data Sheet</i>
<b>TSO :</b>	<i>Prescription de Norme Technique (Technical Standard Order)</i>



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

### Navigabilité initiale des aéronefs et délivrance de certificat de navigabilité

Page : **A-17**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

#### **21.A.005. Dispositions transitoires**

a) Choisir de se conformer aux exigences RPAS

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



## **SECTION B. EXIGENCES TECHNIQUES**

### **21.B.100 - CHAPITRE A — DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

#### **21.B.100. Objet**

Le présent chapitre s'applique à tout propriétaire ou exploitant d'aéronef enregistré sur le registre togolais d'immatriculation.

#### **21.B.101. Pannes, mauvais fonctionnements et défauts**

##### *a) Système de recueil, d'examen et d'analyse des données*

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 analyser les rapports et les informations ayant trait aux pannes, mauvais fonctionnements, défauts ou tout autre événement qui a ou qui est susceptible d'avoir des effets préjudiciables sur le maintien de la navigabilité de l'aéronef, moteur ou hélice, de la pièce ou de l'équipement sous sa responsabilité. Des informations sur ce système doivent être mises à la disposition de l'Autorité de l'aviation civile, du constructeur du produit ou du fabricant de la pièce ou de l'équipement conformément aux règlements applicables.

##### *b) Comptes rendus d'événements*

- 1) le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef inscrit 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 rendre compte à l'Autorité de l'aviation civile ou au titulaire du certificat de type, du certificat de type restreint, du certificat de type supplémentaire, de l'agrément de conception d'une réparation majeure, de l'autorisation TSO ou ETSO ou équivalent, ou de tout autre agrément pertinent, de toute panne, mauvais fonctionnement, défaut ou autre problème — lié à un produit, une pièce ou un équipement— qui a abouti ou qui peut aboutir à des conditions pouvant compromettre la sécurité.
- 2) Ces rapports doivent être transmis, dès que possible, sous une forme et d'une manière établie par l'Autorité de l'aviation civile, et en aucun cas pas plus de soixante-douze (72) heures après l'identification de la condition pouvant compromettre la sécurité, à moins que des circonstances exceptionnelles n'empêchent cela.

##### *c) Examen des événements rapportés*

Lorsqu'un événement rapporté conformément au présent règlement, provient d'une déficience dans la conception, ou d'une déficience de production, le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef inscrit 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 se rapprocher du titulaire du certificat de type, du certificat de type restreint, du certificat de type supplémentaire, de l'agrément de conception d'une



réparation majeure, de l'autorisation TSO ou ETSO ou équivalent , ou de tout autre agrément pertinent, ou du constructeur, selon le cas, pour investiguer et rechercher la cause de la déficience et rapporter à l'Autorité de l'aviation civile les résultats et informer celle-ci de toutes les actions entreprises afin de remédier à cette déficience.

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

d) *Dispositions additionnelles sur le recueil, les comptes rendus et l'examen d'événements*

- 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, défauts 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, défauts 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.

**21.B.102. Consignes de navigabilité et renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité**

a) L'Etat de conception ou l'Etat de conception d'une modification délivre une consigne de navigabilité lorsque:

1) il a constaté qu'une condition compromettant la sécurité existait dans un aéronef (du fait d'une déficience dans l'aéronef) ou dans un moteur, au niveau d'une hélice, d'une pièce ou d'un équipement monté sur cet aéronef ; et

2) que cette condition existe ou se développe dans un autre aéronef ou élément d'aéronef.

b) L'Autorité de l'aviation civile met en place un système permettant de surveiller et d'obtenir les consignes de navigabilité de l'État de conception ou de l'État de conception d'une modification. L'Autorité de l'aviation civile adopte directement les consignes de navigabilité émises par les autorités primaires de certification (États de conception ou de États de conception d'une modification). Ces consignes de navigabilité sont directement applicables sur les aéronefs inscrits sur le registre togolais d'immatriculation ainsi que sur les éléments d'aéronefs associés. Il appartient aux exploitants ou propriétaires d'aéronefs de se procurer les différentes consignes de navigabilité et d'en étudier l'applicabilité sur leurs aéronefs afin de prendre les décisions qui s'imposent en ce qui concerne la navigabilité des aéronefs ou éléments d'aéronef concernés.

c) Le principe énoncé au § b) ci-dessus est également applicable, en général aux renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité. L'Autorité de l'aviation civile coordonne, s'il y a lieu, avec l'État de conception ou l'État de conception d'une modification, sur les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité. Elle communique aux propriétaires ou exploitants d'aéronefs concernés, en cas de nécessité, les conclusions de sa coordination avec l'État de conception ou l'État de conception de la modification.

**Note 1 :** *L'accès aux consignes de navigabilité par les propriétaires/exploitants se fera directement à travers les sites web des autorités primaires de certification. Ils pourront également y accéder à travers les sites web sécurisés des constructeurs d'aéronefs et d'éléments d'aéronef.*

**Note 2 :** *Une circulaire de l'autorité de l'aviation civile donnera des précisions sur l'adoption et les responsabilités des parties prenantes.*



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

### Navigabilité initiale des aéronefs et délivrance de certificat de navigabilité

Page : B-A-4

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

**Note 3** : La « consigne de navigabilité » également appelée « directive de navigabilité » est l'une des formes courantes de « renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité » mentionnés dans l'Annexe 8 à la Convention de Chicago.

**Note 4** : 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.



## **21.B.200 - CHAPITRE B — CERTIFICATS DE TYPE ET CERTIFICATS DE TYPE RESTREINTS**

### **21.B.200. Objet**

Le présent chapitre établit la procédure d'acceptation de certificats de type pour les aéronefs, ainsi que pour les moteurs, les postes de télépilotages et hélices qui font l'objet d'une certification de type distincte, et certificats de type restreints pour aéronefs. Il définit également les exigences applicables pour la certification initiale des aéronefs et produits aéronautiques associés.

**Note 1 : Jusqu'au 25 novembre 2026**, les constructeurs doivent normalement soumettre à leurs Etats une demande de certificat de type lorsqu'ils prévoient de construire l'aéronef, le moteur ou l'hélice en série. **À compter du 26 novembre 2026**, les constructeurs doivent normalement soumettre à leurs Etats une demande de certificat de type lorsqu'ils prévoient de construire l'aéronef, le poste de télépilotage, le moteur ou l'hélice en série.

**Note 2 : À compter du 26 novembre 2026**, les dispositions du présent chapitre appuient les exigences du RANT 06 Part RPAS concernant l'exploitation des systèmes d'aéronef télépiloté.

### **21.B.201. Applicabilité**

a) Le présent chapitre s'applique à tout propriétaire ou exploitant d'aéronef au Togo.

b) Un exploitant ou propriétaire ne peut inscrire un aéronef sur le registre togolais d'immatriculation que lorsque, le certificat de type ou le certificat de type restreint de l'aéronef délivré par l'autorité primaire de certification, a été accepté par l'Autorité de l'aviation civile.

Un exploitant ou propriétaire ne peut exploiter un aéronef que, lorsque le certificat de type ou le certificat de type restreint de l'aéronef délivré par l'autorité primaire de certification est éligible, conformément aux exigences du paragraphe §21.B.202 et 21.B.208, à l'acceptation par l'Autorité de l'aviation civile.

**Note :** Les notes 1 et 2 du § 21.B.200 s'appliquent ici également. Le certificat de type ou le certificat de type restreint sont tels que définis au § 21.A.003.

### **21.B.202. Codes de navigabilité**

L'Autorité de l'aviation civile reconnaît et accepte directement les codes de navigabilité des autorités primaires de certification comme normes moyennes pour servir de base et démontrer la conformité des produits, pièces et équipements avec les spécifications essentielles de certification.

L'appendice XII donne les autorités primaires de certification et les codes de navigabilité correspondants acceptés pour servir de base à la certification de type des produits et à la qualification des pièces et équipements.

### **21.B.203. Conditions spéciales**

Réservé



**21.B.204. Base de certification de type**

Réservé

**21.B.205. Désignation des exigences applicables en matière de protection de l'environnement**

a) Les exigences de niveau de bruit applicables dans le cadre de l'acceptation d'un certificat de type pour un aéronef sont prescrites conformément aux dispositions du Chapitre 1 de l'Annexe 16, Volume I, Partie II de la Convention de Chicago et :

- 1) pour les avions à réaction subsoniques, dans le Volume I, Partie II, Chapitres 2, 3 et 4, selon le cas ;
- 2) pour les avions à turbopropulseurs, dans le Volume I, Partie II, Chapitres 3, 4, 5, 6, 10 et 14 selon le cas ;
- 3) pour les hélicoptères, dans le Volume I, Partie II, Chapitres 8 et 11, selon le cas ; et
- 4) pour les avions supersoniques dans le Volume I, Partie II, Chapitre 12, selon le cas.

b) Les exigences d'émission applicables dans le cadre de l'acceptation d'un certificat de type pour un aéronef et un moteur sont indiquées dans l'Annexe 16 de la Convention de Chicago :

- 1) pour la prévention de la perte de carburant par la mise à l'air libre intentionnelle, dans le Volume II, Partie II, Chapitre 2 ;
- 2) pour les émissions des moteurs turboréacteurs et turbopropulseurs destinés à la propulsion seulement à des vitesses subsoniques, dans le Volume II, Partie III, Chapitre 2 ; et
- 3) pour les émissions des moteurs turboréacteurs et turbopropulseurs destinés à la propulsion seulement à des vitesses supersoniques, dans le Volume II, Partie III, Chapitre 3.

**21.B.206. Modifications nécessitant un nouveau certificat de type**

Tout propriétaire ou exploitant d'aéronef proposant de modifier un produit doit déposer une demande de nouveau certificat de type (certificat de type supplémentaire) auprès de l'autorité primaire de certification si l'Autorité de l'Aviation civile estime que l'importance de la modification des plans, de la puissance, de la poussée ou de la masse nécessite une vérification pratiquement complète de la conformité à la base de certification de type applicable.

**21.B.207. Conformité à la base de certification de type et aux exigences de protection de l'environnement**

(Réservé)

**21.B.208. Acceptation d'un certificat de type**

Le certificat de type est accepté par l'Autorité de l'aviation civile lorsque la conception ou la définition de type approuvée du produit est conforme aux exigences applicables de navigabilité reconnues et



directement acceptées par l'Autorité de l'aviation civile conformément aux dispositions du § 21.B.202 du présent règlement.

L'Autorité de l'aviation civile reconnaît et accepte directement le certificat de type d'un produit délivré par l'autorité primaire de certification désignée suivant les dispositions du § 21.B.202 du présent règlement.

L'acceptation directe de l'Autorité de l'aviation civile devient caduque en cas de renonciation du certificat de type, de retrait ou de suspension du certificat de type par l'autorité primaire de certification.

**Note 1 :** *l'acceptation d'un certificat de type d'un aéronef télépiloté englobe le poste de télépilotage et la liaison C2 du RPAS.*

**Note 2 :** *Dans la pratique actuelle, le document d'acceptation d'un certificat de type est délivré par l'Autorité de l'aviation civile pour un aéronef complet y compris ses moteurs et/ou hélices.*

#### **21.B.209. Acceptation d'un certificat de type restreint**

Le certificat de type restreint est un 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.

L'Autorité de l'aviation civile reconnaît et accepte directement le certificat de type restreint d'un aéronef délivré par l'autorité primaire de certification désignée suivant les dispositions du § 21.B.202.

L'acceptation directe de l'Autorité de l'aviation civile devient caduque en cas de renonciation du certificat de type restreint, de retrait ou de suspension du certificat de type restreint par l'autorité primaire de certification.

**Note :** *l'acceptation d'un certificat de type restreint d'un aéronef télépiloté englobe le poste de télépilotage et la liaison C2 du RPAS.*

#### **21.B.210. Définition de type**

(Réservé)

#### **21.B.211. Inspection et essais**

(Réservé)

#### **21.B.212. Essais en vol**

(Réservé)

#### **21.B.213. Certificat de type accepté**

Le certificat de type et le certificat de type restreint acceptés sont tous deux réputés inclure la définition de type, les limites d'utilisation, la fiche de caractéristiques du certificat de type pour la navigabilité et les émissions, la base de certification de type et les exigences de protection de l'environnement applicables sur la base desquelles sont enregistrées la conformité et toutes autres conditions ou limitations prévues pour le produit dans les spécifications de certification et les exigences de protection de l'environnement



applicables. De plus, le certificat de type et le certificat de type restreint de l'aéronef, incluent tous les deux la fiche de caractéristiques du certificat de type pour le niveau de bruit. La fiche de caractéristiques du certificat de type du moteur inclut l'enregistrement de la conformité aux émissions.

**21.B.214. Obligations du titulaire**

(Réservé)

**21.B.215. Suspension du certificat de type par l'Etat de conception**

a) Lorsque l'Autorité de l'aviation civile est informée, par l'Etat de conception conformément aux procédures qu'il a établies, des mesures pour suspendre en totalité ou en partie un certificat de type d'aéronef, de moteur ou d'hélice :

- 1) l'acceptation par l'Autorité de l'aviation civile du certificat de type concerné, accordée en application des dispositions du § 21.B.208, devient caduque ;
- 2) les certificats de navigabilité des aéronefs du type concerné ou équipés du type de moteur ou d'hélice concerné, inscrit sur le registre togolais d'immatriculation sont invalidés ;
- 3) les nouvelles demandes d'immatriculation d'aéronef du type concerné, ou équipé du type de moteur ou d'hélice concerné ne sont plus acceptées par l'Autorité de l'aviation civile. Les processus de classification en cours sont également suspendus.

b) Lorsque le propriétaire, l'exploitant d'aéronef, l'organisme de gestion de maintien de navigabilité ou l'organisme de maintenance sont informés de cette situation, ils sont tenus d'appliquer les mesures recommandées par l'Etat de conception et les mesures additionnelles demandées, au besoin, par l'Autorité de l'aviation civile. Ils doivent continuer par remplir conformément aux exigences pertinentes du RANT 08, leurs obligations respectives en matière de maintien de la navigabilité durant la période de suspension du certificat de type de l'aéronef, du moteur ou de l'hélice considéré.

c) Les mesures de suspension communiquées par l'Etat de conception comprennent, et sans s'y limiter, les informations relatives au motif de la suspension et à la période d'application de cette suspension.

d) Lorsque le certificat de type de l'aéronef, du moteur ou de l'hélice considéré est rétabli, le propriétaire ou l'exploitant doit prendre les mesures de sécurité nécessaires pour rétablir l'état de navigabilité du type d'aéronef ou de l'aéronef équipé du type de moteur ou d'hélice considéré.

**21.B.216. Révocation du certificat de type par l'Etat de conception**

a) Lorsque l'Autorité de l'aviation civile est notifiée de l'intention de l'Etat de conception de révoquer un certificat de type d'un aéronef du fait que l'organisme responsable de la conception de type de cet



aéronef restitue ou abandonne le certificat de type, ou cesse d'exister, et si par conséquent les responsabilités en matière de maintien de navigabilité ne peuvent plus être remplies :

- 1) l'exploitant ou le propriétaire des aéronefs du type concerné potentiellement orphelins doit appliquer des spécifications de navigabilité supplémentaires jugées nécessaires au maintien de la navigabilité et qui sont identifiées et établies par l'Etat de conception en consultation avec l'Autorité de l'aviation civile ;
- b) lorsque pour des raisons concernant la sécurité immédiate d'un type d'aéronef l'Etat de conception révoque un certificat de type sans donner de notification préalable suffisante ni fournir d'indications à l'Autorité de l'aviation civile, ou lorsque l'Etat de conception cesse d'être l'Etat de conception désigné pour le type d'aéronef considéré et n'assumant plus les responsabilités et obligations en matière de navigabilité conformément aux prescriptions applicables de navigabilité :
  - 1) l'acceptation par l'Autorité de l'aviation civile du certificat de type concerné, délivrée en application des dispositions du §21.B.208, devient caduque ;
  - 2) les certificats de navigabilité des aéronefs du type concerné inscrit sur le registre togolais d'immatriculation sont invalidés ;
  - 3) les nouvelles demandes d'immatriculation d'aéronef du type concerné ne sont plus acceptées par l'Autorité de l'aviation civile. Les processus de classification en cours sont également abandonnés.
- c) Les aéronefs visés au paragraphe b) ci-dessus sont considérés comme des aéronefs orphelins. 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.

#### **21.B.217. Transfert d'un certificat de type**

- a) Lorsque l'Autorité de l'aviation civile est informée, par l'Etat de conception d'un transfert de certificat de type et de l'organisme responsable de la conception de type :
  - 1) l'acceptation par l'Autorité de l'aviation civile du certificat de type concerné, accordée en application des dispositions du § 21.B.208, est mise à jour une fois le transfert effectué et que le certificat de type est amendé par l'Etat de conception ;
- b) Lorsque le propriétaire, l'exploitant d'aéronef, l'organisme de gestion de maintien de navigabilité ou l'organisme de maintenance sont informés de la situation de transfert de certificat de type, ils sont tenus de prendre contact et communiquer avec le nouvel organisme responsable de la conception de type afin de continuer par remplir leurs obligations respectives en matière de maintien de la navigabilité conformément aux exigences pertinentes du RANT 08.

**Note :** Lorsque l'Autorité de l'aviation civile est informée, par l'Etat de conception d'un transfert de certificat de type et de l'organisme responsable de la conception de type :



- elle informe, en cas de changement d'Etat de conception, le nouvel Etat de conception des aéronefs de type ou des aéronefs équipés de type de moteur ou d'hélice concerné qu'il a sur son registre ;
- elle met à jour dès que possible le certificat de navigabilité.

**21.B.218. Durée et maintien de la validité**

(Réservé)

**21.B.219. Archivage**

L'ensemble des informations nécessaires, relatives à la conception et à la fiche de navigabilité doit être tenu à la disposition de l'Autorité de l'aviation civile par l'Autorité primaire de certification ou l'organisme de conception du produit. Ces informations sont conservées par l'Autorité de l'aviation civile en vue de surveiller le maintien de la navigabilité et la conformité aux exigences de protection de l'environnement applicables du produit.

**21.B.220. Manuels et Instructions pour le maintien de la navigabilité**

L'exploitant ou le propriétaire d'un produit détenant un certificat de type ou un certificat de type restreint doit obtenir du détenteur du certificat de type ou du certificat de type restreint les originaux de tous les manuels et Instructions pour le maintien de la navigabilité exigés pour le produit par la base de certification de type et les exigences de protection de l'environnement applicables, et fournir, à la demande, des copies à l'Autorité de l'aviation civile. L'exploitant ou le propriétaire d'un produit doit conserver et actualiser tous ces manuels et Instructions pour le maintien de la navigabilité.

**21.B.221. Renseignements relatifs à l'aéronef - Limites d'emploi**

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.



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
navigabilité**

Page : **B-C-1**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

### **21.B.300 - CHAPITRE C — (NON APPLICABLE)**



## **21.B.400 - CHAPITRE D — MODIFICATIONS DES CERTIFICATS DE TYPE ET DES CERTIFICATS DE TYPE RESTREINTS**

### **21.B.401. Objet**

Le présent chapitre établit la procédure pour l'acceptation de l'approbation des modifications apportées aux définitions de type et aux certificats de type, et définit les droits et obligations des postulants et titulaires de ces approbations. Dans le présent chapitre, le terme « certificats de type » désigne à la fois le certificat de type et le certificat de type restreint.

**Note : Jusqu'au 25 novembre 2026**, l'acceptation de l'approbation des modifications *porte sur l'aéronef, le moteur ou l'hélice*. **À compter du 26 novembre 2026**, l'acceptation de l'approbation des modifications porte sur l'aéronef, le poste de télépilotage, le moteur ou l'hélice.

### **21.B.402. Modifications standard**

Réservé

### **21.B.403. Classification des modifications de la définition de type**

Les modifications de la définition de type sont soit mineures soit majeures. Une « modification mineure » n'a pas d'effet appréciable sur la masse, le centrage, la résistance de la structure, la fiabilité, les caractéristiques opérationnelles, le bruit, la perte de carburant par la mise à l'air libre et les gaz d'échappement ou sur toutes autres caractéristiques affectant la navigabilité du produit. Sans préjudice au point 21.B.206, toutes les autres modifications sont des « modifications majeures » conformément au présent chapitre. Les modifications majeures et mineures doivent être approuvées conformément au point 21.B.406 ou 21.B.407, selon le cas, et doivent être identifiées de manière adéquate.

### **21.B.404. Admissibilité**

a) Tout propriétaire ou exploitant d'aéronef inscrit sur le registre togolais d'immatriculation doit s'assurer que les modifications apportées à l'aéronef, au poste de télépilotage, à compter du 26 novembre 2026, ou au moteur ou hélice équipant l'aéronef sont approuvées par l'autorité primaire de certification ou l'organisme responsable de la conception de type dûment agréé. Il doit également s'assurer que ces approbations de modification sont acceptées par l'Autorité de l'aviation civile.

b) Le propriétaire ou exploitant d'aéronefs inscrits sur le registre togolais d'immatriculation doit demander l'acceptation de l'approbation d'une modification mineure ou majeur apportée à la définition de type, au titre du présent chapitre.

c) Les demandes d'acceptation d'approbation de modification majeure ou mineure apportée à la définition de type d'un produit aéronautique inscrit sur le registre togolais d'immatriculation doivent être préalablement déposées auprès de l'Autorité de l'aviation civile après avis technique et approbation de la solution de modification par l'Etat de conception ou l'organisme responsable de la conception de type dûment agréé.



**Note :** Par « modification majeure ou mineure apportée à la définition de type d'un produit aéronautique inscrit sur le registre togolais d'immatriculation », on entend :

- **Jusqu'au 25 novembre 2026** : une modification majeure ou mineure apportée à la définition de type d'un aéronef inscrit sur le registre togolais d'immatriculation ou une modification majeure ou mineure apportée à la définition de type d'un moteur ou d'une hélice équipant un aéronef inscrit sur le registre togolais d'immatriculation.
- **À compter du 26 novembre 2026** : une modification majeure ou mineure apportée à la définition de type d'un aéronef ou d'un poste de télépilotage inscrit sur le registre togolais d'immatriculation ou une modification majeure ou mineure apportée à la définition de type d'un moteur ou d'une hélice équipant un aéronef inscrit sur le registre togolais d'immatriculation.

d) Dès réception de la demande d'acceptation d'approbation de modification mineure ou majeure, l'Autorité de l'aviation civile, peut en cas de besoin et lorsqu'il le juge nécessaire suivant les procédures applicables, contacter l'autorité primaire de certification pour information technique supplémentaire sur la solution de modification.

#### **21.B.405. Demande**

a) Une demande d'acceptation d'approbation de modification de la définition de type doit être faite sous une forme et d'une manière établies par l'Autorité de l'aviation civile et doit inclure :

- 1) Une description de la modification identifiant :
  - i) l'ensemble des éléments de la définition de type et les manuels approuvés affectés par cette modification ; et
  - ii) les spécifications de certification et les exigences de protection de l'environnement selon lesquelles la modification a été définie, conformément au point 21.B.408 ;
  - iii) l'avis technique et l'approbation de l'Autorité primaire de certification ou de l'organisme de conception agréé, sur la solution de modification.
- 2) L'identification de toutes nouvelles investigations nécessaires pour prouver la conformité du produit modifié aux spécifications de certification et aux exigences de protection de l'environnement applicables, s'il y a lieu.
- 3) Les documents justificatifs nécessaires notamment et s'il y a lieu :
  - i) une liste récapitulative des documents où figurent en détail chaque dessin et chaque spécification à l'appui de la modification de conception ;
  - ii) les dessins et les instructions nécessaires pour apporter au produit le changement de conception prévu ;
  - iii) un programme de conformité ;
  - iv) des rapports d'ingénierie qui contiennent les analyses, les calculs et les résultats des essais retenus pour établir que le produit modifié respecte la base d'approbation.



b) Un postulant à une acceptation d'approbation de modification doit coopérer avec l'organisme de conception de type dûment agréé pour la solution ou les données de modification.

c) Un postulant à une acceptation d'approbation de modification majeure doit avoir des notions des principes de conception propres au type de produit aéronautique faisant l'objet de la modification majeure. Lorsque le postulant n'a pas les notions nécessaires, il peut utiliser un organisme agréé pour appuyer son dossier.

#### **21.B.406. Modifications majeures et mineures**

Les modifications mineures et majeures de la définition de type doivent être préalablement classées et approuvées :

- a) par l'Autorité primaire de certification ; ou
- b) par un organisme de conception dûment agréé.

L'Autorité de l'aviation civile accepte en dernier ressort conformément aux procédures établies toutes les approbations de modifications mineures et majeures apportées aux produits inscrits sur le registre togolais d'immatriculation.

#### **21.B.407. Justification de modifications mineures et majeures**

- a) Un postulant à l'acceptation de l'approbation d'une modification de la définition de type doit :
  - 1) soumettre à l'Autorité de l'aviation civile les justifications et toutes les données descriptives nécessaires ;
  - 2) démontrer que le produit modifié est approuvé par l'autorité primaire de certification.

#### **21.B.408. Désignation des spécifications de certification et des exigences de protection de l'environnement applicables**

(Réservé)

#### **21.B.409. Approbation**

Réservé

#### **21.B.410. Archivage**

Pour toute modification, l'ensemble des informations se rapportant à la définition, aux plans et aux rapports d'essai, y compris aux rapports d'inspection du produit modifié testé, doivent être tenus par le postulant à la disposition de l'Autorité de l'aviation civile et doivent être conservés en vue de fournir les informations nécessaires au maintien de la navigabilité du produit modifié et au respect par celui-ci des exigences en matière de protection de l'environnement.

**Note :** Les exigences du RANT 08 Part M, § M.B.304 (c) traitent également des enregistrements relatifs à l'approbation des modifications.



#### **21.B.411. Documentation et instructions pour le maintien de la navigabilité**

a) Le postulant à une acceptation d'approbation de modification mineure ou majeure doit soumettre à l'Autorité de l'aviation civile tous les documents suivants selon le cas :

- 1) des suppléments aux manuels de maintenance et de réparation ;
- 2) des instructions concernant les limitations de navigabilité ;
- 3) un état du changement de la charge électrique causé par le changement de conception apporté à l'aéronef ;
- 4) un état du changement de la masse et du centrage d'inertie causé par le changement de conception apporté au produit aéronautique ;
- 5) un supplément au manuel de vol approuvé et s'il y a lieu un amendement à la liste minimale d'équipement de référence ;

b) Le titulaire d'une acceptation d'approbation de modification mineure ou majeure doit s'assurer que la documentation nécessaire est disponible et mise à jour régulièrement.

#### **21.B.412. Obligations et marquage PA ou équivalent**

Le titulaire d'une acceptation d'approbation de modification mineure apportée à la définition de type doit s'assurer que le marquage est spécifié, y compris les lettres PA (Approbation de Pièce) ou équivalents, conformément au point 21.B.1803 a).

#### **21.B.413 Responsabilités du propriétaire ou de l'exploitant d'aéronef**

a) Le propriétaire ou l'exploitant a la responsabilité finale de la modification. Il doit s'assurer de la compatibilité de la modification avec toutes les autres modifications, réparations et consignes de navigabilité appliquées au produit aéronautique.

b) Lorsque le propriétaire ou l'exploitant sous-traite l'installation ou la réalisation de la modification à un organisme de maintenance agréé, il doit fournir à l'organisme tous les renseignements nécessaires sur toutes les modifications, réparations et consignes de navigabilité qui ont déjà été appliquées au produit aéronautique de façon à ce que cet organisme puisse vérifier la compatibilité.

c) L'exploitant ou le propriétaire doit s'assurer que l'organisme de maintenance qui réalise ou installe la modification examine les dossiers du produit aéronautique et le produit aéronautique même pour déterminer quelles autres modifications de conception ont été déjà apportées.

d) L'organisme de maintenance notifie sans délai à l'exploitant ou au propriétaire toute question d'incompatibilité avec d'autres modifications ou réparations soulevée à la suite de l'examen mentionné au § c) ci-dessus.



**21.B.414 Notification de défauts ou d'incompatibilité**

Après acceptation par l'Autorité de l'aviation civile d'une modification approuvée par l'autorité primaire de certification ou l'organisme responsable de la conception de type dûment agréé, tout défaut constaté en service se rapportant à cette modification ou toute incompatibilité constaté lors des travaux d'installation de la modification, doit être rapporté sans délai et au plus tard soixante-douze (72) heures à l'Autorité de l'aviation civile, à l'organisme responsable de la conception de type du produit aéronautique, à l'organisme responsable de la conception de la modification et le cas échéant à l'organisme de maintenance ayant réalisé les travaux.



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
navigabilité**

Page : **B-E-1**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

### **21.B.500 - CHAPITRE E — CERTIFICATS DE TYPE SUPPLÉMENTAIRES**

**Note :** *Les certificats de type supplémentaires délivrés par les autorités primaires de certification disposant des codes de navigabilité tels que mentionné au § 21.B.202, sont directement reconnus et acceptés par l'Autorité de l'aviation civile.*

**(Réservé)**



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
navigabilité**

Page : **B-F-1**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

### **21.B.600 - CHAPITRE F — PRODUCTION HORS AGRÉMENT D'ORGANISME DE PRODUCTION**

**(Réservé)**



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
navigabilité**

Page : **B-G-1**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

### **21.B.700 – CHAPITRE G — AGRÉMENT D'ORGANISME DE PRODUCTION**

**(Réservé)**



## **21.B.800 - CHAPITRE H — CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ**

### **21.B.801. Objet**

Le présent chapitre établit la procédure de délivrance des certificats de navigabilité.

### **21.B.802. Applicabilité**

Toute personne physique ou morale au nom de laquelle un aéronef est immatriculé ou sera immatriculé au Togo, ou son représentant, peut demander un certificat de navigabilité pour cet aéronef conformément au présent chapitre.

### **21.B.803. Classification**

Les certificats de navigabilité sont classés et délivrés comme suit :

- a) les certificats de navigabilité sont délivrés 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. Il permet la circulation au-dessus du territoire national et des territoires des pays adhérant à la Convention de Chicago ;
- b) les certificats de navigabilité restreints doivent être délivrés aux aéronefs :
  - 1) qui sont conformes à un certificat de type restreint en état de validité délivré par l'autorité primaire de certification ; ou
  - 2) ne détenant pas de certificat de type/certificat de type restreint et pour lesquels il a été démontré à l'Autorité de l'aviation civile qu'ils sont conformes aux spécifications de navigabilité particulières garantissant une sécurité appropriée. Dans ce cas, la délivrance ou le maintien du certificat de navigabilité restreint ne peut se faire que sur autorisation exceptionnelle de l'Autorité de l'aviation civile conformément aux conditions spécifiques qu'elle a approuvées.

**Note 1 :** Appartiennent notamment à la catégorie des certificats de navigabilité restreints, les certificats de navigabilité restreints (C.D.N.R) d'aéronef sans responsable de navigabilité de type (aéronef orphelin et/ou pour lesquels il n'existe plus d'organisme ou de personne diffusant les informations, instructions de navigabilité et les éléments nécessaires au maintien de la validité du document de navigabilité).

**Note 2 :** Lorsqu'il n'est pas limité au territoire togolais, le CDN restreint permet les vols internationaux sous réserve de sa validation ou de la permission des autorités compétentes des Etats survolés ou sur le territoire desquels l'aéronef pénètre conformément à l'article 40 de la Convention de Chicago. En effet, le CDN restreint n'est pas automatiquement reconnu par les autres Etats contractants de l'OACI car les conditions de sa délivrance ne sont pas équivalentes aux normes minimales définies dans l'annexe 8 de l'OACI. Des conditions et des limitations peuvent être imposées par les États survolés ou sur le territoire



*desquels l'aéronef pénètre pour qu'il reçoive l'approbation de voler à l'intérieur de leur territoire ou de le traverser.*

**21.B.804. Demande**

a) Conformément au point 21.B.803, une demande de certificat de navigabilité doit être faite sous une forme et d'une manière établies par l'Autorité de l'aviation civile.

b) Chaque demande de certificat de navigabilité ou certificat de navigabilité restreint doit inclure :

1) la catégorie de certificat de navigabilité qui s'y applique ;

2) concernant un aéronef neuf :

i) une attestation de conformité :

- délivrée pour confirmer que l'aéronef est conforme aux données de définition et est en état de fonctionner en toute sécurité, ou
- pour un aéronef importé, une attestation signée par l'Autorité d'exportation indiquant que l'aéronef est conforme à une définition approuvée, acceptable pour l'Autorité de l'aviation civile ;

ii) un devis de masse et centrage accompagné des instructions de chargement ;

iii) le manuel de vol, lorsqu'un tel document est exigé par le code de navigabilité applicable à l'aéronef concerné ;

iv) le rapport d'inspection d'aéronef ou équivalent comprenant la liste des équipements, les modifications, la conformité aux exigences de conception, etc. ;

v) le dossier postulant complété avec les informations nécessaires à la délivrance du certificat de navigabilité ;

3) concernant un aéronef usagé :

i) une attestation par l'autorité compétente de l'État dans lequel l'aéronef est, ou était, immatriculé, reflétant l'état de navigabilité de l'aéronef sur le registre de l'Etat au moment du transfert, ou un certificat de navigabilité pour exportation. L'Autorité de l'aviation civile peut demander que des exigences spécifiques soient appliquées par l'Etat exportateur pendant la délivrance de l'attestation ou du certificat de navigabilité pour exportation.

**Note 1 :** *Le certificat de navigabilité pour exportation ne permet pas la circulation aérienne. Il est délivré à un aéronef destiné à être exporté, attestant que l'aéronef satisfait aux conditions techniques de délivrance d'un certificat de navigabilité du pays exportateur. Il s'agit d'un document de transfert entre les Autorités d'aviation civile.*



**Note 2 :** *Concernant les exigences spécifiques, l'Autorité de l'aviation civile peut accepter qu'elles soient listées comme réserves au certificat de navigabilité pour exportation ou en exiger la conformité avant d'accepter le certificat de navigabilité pour exportation. Les réserves sont une question d'accord entre les deux Etats concernés.*

- ii) un devis de masse et centrage accompagné des instructions de chargement,
  - iii) le manuel de vol, lorsqu'un tel document est exigé par le code de navigabilité applicable à l'aéronef concerné,
  - iv) les archives et enregistrements de maintien de navigabilité permettant d'établir l'état de production, de modification et d'entretien de l'aéronef, y compris toutes les limitations et autorisations exceptionnelles associées au certificat de navigabilité,
  - v) un dossier postulant rempli et complété avec les éléments justificatifs nécessaire permettant à l'Autorité de l'aviation civile d'évaluer l'état de navigabilité de l'aéronef et d'effectuer sa classification.
- c) Sauf accord contraire, les attestations visées aux points b) 2) i) et b) 3) i) doivent être délivrées dans les (60) soixante jours qui précèdent la présentation de l'aéronef à l'Autorité de l'aviation civile.

#### **21.B.805. Langue et modèle de certificat**

- a) A l'exception des aéronefs télépilotes, le format et le contenu du certificat de navigabilité de tous les aéronefs sont conformes au modèle indiqué en appendice VI (ANAC –TOGO AIR Form 25a).
- b) **À compter du 26 novembre 2026**, le format et le certificat de navigabilité de tous les aéronefs télépilotes (RPA) doivent être conformes au modèle indiqué en appendice XIII (ANAC –TOGO AIR Form 25b).
- c) Les informations des certificats de navigabilité et certificats de navigabilité restreints seront présentées en français avec une traduction en anglais.
- d) Les manuels, plaquettes, listes et marquages d'instruments, ainsi que toute autre information nécessaire exigée par les spécifications de certification applicables, doivent être présentés en français et/ou en anglais.

**Note :** *L'article 29 de la Convention relative à l'aviation civile internationale dispose que tous les aéronefs employés à la navigation aérienne internationale doivent avoir à bord leur certificat de navigabilité.*

#### **21.B.806. Amendement ou modification**

Un certificat de navigabilité peut être amendé ou modifié uniquement par l'Autorité de l'aviation civile.

#### **21.B.807. Conditions de transfert et redélivrance dans les États contractants**

- a) Lorsque la propriété d'un aéronef a changé :



- 1) s'il reste sur le registre togolais d'immatriculation, le certificat de navigabilité ou le certificat de navigabilité restreint, doit être transféré avec l'aéronef ;
- 2) si l'aéronef sera immatriculé dans un autre État contractant, l'Autorité de l'aviation civile délivre, sur demande du propriétaire ou exploitant, un certificat de navigabilité pour exportation ou une attestation reflétant l'état de navigabilité de l'aéronef sur le registre au moment du transfert. Le certificat de navigabilité pour exportation est délivré pour attester que l'aéronef satisfait aux conditions techniques de délivrance d'un certificat de navigabilité au Togo, pays exportateur.

b) Un aéronef qui n'a pas changé de propriété et qui sera immatriculé dans un autre Etat contractant sera traité dans les mêmes conditions que celles prévues au paragraphe § a) 2) ci-dessus.

**Note 1 :** *L'Autorité de l'aviation civile ne délivre de certificat de navigabilité pour exportation qu'aux aéronefs complets.*

**Note 2 :** *Le certificat de navigabilité pour exportation n'est pas un titre de navigabilité. Il n'autorise donc pas l'utilisation d'un aéronef. Ce certificat est un document attestant à un moment donné, la situation technique d'un aéronef vis-à-vis de sa définition de type et de son état de navigabilité et indique si par rapport à une situation normale il existe ou non des réserves. Le certificat de navigabilité pour exportation est un document de transfert entre Autorités d'aviation civile.*

#### **21.B.808. Inspections**

- a) Le postulant à un certificat de navigabilité doit fournir un accès à l'Autorité de l'aviation civile pour l'inspection physique de l'aéronef pour lequel le certificat est demandé.
- b) Le titulaire du certificat de navigabilité doit fournir un accès à l'aéronef pour lequel ce certificat de navigabilité a été délivré sur demande de l'Autorité de l'aviation civile.

#### **21.B.809. 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, la postulant à une demande délivrance ou renouvellement de certificat de navigabilité 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 elle, y compris un plan d'actions correctives approprié afin d'éviter toute nouvelle constatation et prévenir les faits qui en sont à la base.



### **21.B.810. Délivrance**

a) L'Autorité de l'aviation civile délivre un certificat de navigabilité sur la base d'une justification satisfaisante :

- 1) de la conformité de l'aéronef aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité, et
- 2) que l'aéronef est en état d'être exploité de manière sûre.

b) **À compter du 26 novembre 2026**, le certificat de navigabilité délivré par l'autorité de l'aviation civile à un aéronef télépiloté contiendra une justification de l'état de navigabilité du système d'aéronef télépiloté (RPAS), en tant que système complet, pour garantir qu'il est conforme à la conception de type et en état de fonctionner en sécurité.

c) Pour la délivrance d'un premier certificat de navigabilité pour un type d'aéronef, l'Autorité de l'aviation civile reconnaît et accepte directement le certificat de type délivré par l'État de conception conformément aux dispositions du § 21.B.208.

d) Un certificat de navigabilité doit être délivré la première fois pour une durée de six (06) mois. Il est renouvelé à intervalles déterminés par l'Autorité de l'aviation civile suivant les dispositions prévues au § 21.B.811 b).

e) L'Autorité de l'aviation civile, en délivrant un certificat de navigabilité pour un aéronef en cours d'inscription sur le registre togolais d'immatriculation, peut considérer le certificat de navigabilité valide ou le certificat de navigabilité pour exportation précédent délivré par un autre Etat contractant comme une justification satisfaisante ou un élément de justification satisfaisant de la conformité de l'aéronef aux exigences applicables de navigabilité.

**Note :** Conformément aux dispositions du § 21.B.804 c) le certificat de navigabilité pour exportation doit être délivrées dans les (60) soixante jours qui précèdent la présentation de l'aéronef à l'Autorité de l'aviation civile, sauf accord contraire.

f) Lorsque l'Autorité de l'aviation civile immatricule pour la première fois un aéronef d'un type déterminé et qu'elle délivre un certificat de navigabilité conformément aux dispositions du présent chapitre, elle avise l'État de conception qu'elle a immatriculé l'aéronef en question.

g) Dans le cas mentionné au § f) ci-dessus :

- 1) **Jusqu'au 25 novembre 2026**, l'Autorité de l'aviation civile s'assure qu'elle reçoit de l'Etat de conception tous les renseignements d'application générale nécessaires au maintien de la navigabilité et à la sécurité de l'utilisation de l'aéronef, y compris ses moteurs et, le cas échéant, ses hélices (ci-après appelés renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité), ainsi que la notification de la suspension ou de la révocation du certificat de type.



- 2) **À compter du 26 novembre 2026**, l'Autorité de l'aviation civile s'assure qu'elle reçoit de l'Etat de conception tous les renseignements d'application générale nécessaires au maintien de la navigabilité et à la sécurité de l'utilisation de l'aéronef, y compris le poste de télépilotage associé, les moteurs et, le cas échéant, les hélices (ci-après appelés renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité), ainsi que la notification de la suspension ou de la révocation du certificat de type.
- 3) Les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité transmis par l'Etat de conception ne doivent pas contenir des informations sensibles concernant la sûreté de l'aviation. L'Autorité de l'aviation civile veille à ce que ces informations sensibles concernant la sûreté de l'aviation lui soient transmises de façon sécurisée lors de l'envoi des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité.

**Note :** 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. Parmi ces renseignements se trouvent ceux qui sont publiés par les États contractants sous forme de consignes de navigabilité.

#### **21.B.811. Renouvellement**

- a) Le certificat de navigabilité sera renouvelé et restera en état de validité, à condition que l'Autorité de l'aviation civile constate le maintien de la navigabilité de l'aéronef au moyen de vérifications périodiques effectuées à des intervalles déterminés en tenant compte du temps d'utilisation et de la nature de cette utilisation.
- b) Le renouvellement de la validité du certificat de navigabilité et la détermination de la durée de cette validité sont effectués conformément aux procédures applicables de l'Autorité de l'aviation civile. Le cycle normal de renouvellement est de douze (12) mois. La durée du cycle de renouvellement pourra être réduite à six (06) mois ou moins lorsque des anomalies sont relevées sur l'état de l'aéronef ou mettent en cause les conditions d'entretien ou de gestion du maintien de la navigabilité.

#### **21.B.812. Maintien de la validité**

- a) Le certificat de navigabilité reste valide sous réserve :
  - 1) de conformité avec les exigences applicables en termes de maintien de navigabilité et de définition de type ; et
  - 2) que l'aéronef reste sur le même registre ; et
  - 3) que le certificat de type ou le certificat de type restreint conformément auquel il est délivré n'ait pas été invalidé, suspendu ou révoqué précédemment ;
  - 4) que le certificat n'ait pas été expiré, suspendu, retiré ou rendu à l'Autorité de l'aviation civile.
- b) Un aéronef ne doit pas voler si le certificat de navigabilité est invalide ou si :



- 1) l'aéronef n'est pas maintenu et remis en état de navigabilité conformément aux dispositions du règlement applicable de navigabilité ; ou

***Note :** À compter du 26 novembre 2026, dans le cas d'un aéronef télépiloté qui doit être remis en état de navigabilité, cette disposition s'applique au RPS du RPA, à la ou aux liaisons C2 requises et à tout autre composant défini dans le règlement applicable de navigabilité.*

- 2) le maintien de navigabilité de l'aéronef ou d'un élément monté sur l'aéronef ne satisfait pas aux exigences du présent règlement ; ou
- 3) l'aéronef a été exploité hors des limites du manuel de vol approuvé ou du certificat de navigabilité, sans qu'aucune action appropriée n'ait été entreprise ; ou
- 4) l'aéronef a été impliqué dans un accident ou incident qui affecte sa navigabilité, sans qu'aucune action appropriée n'ait été entreprise pour rétablir la navigabilité ; ou
- 5) une modification ou une réparation sur l'aéronef n'a pas été approuvée conformément au règlement de l'Etat de conception de type, et acceptée par l'Autorité de l'aviation civile.

c) En cas de suspension, de retrait ou de renonciation, le certificat doit être restitué à l'Autorité de l'aviation civile.

#### **21.B.813. Amendement au certificat de navigabilité**

- a) L'Autorité de l'aviation civile peut amender ou modifier un certificat de navigabilité ou un certificat de navigabilité restreint :
  - 1) Sur demande d'un propriétaire ou d'un exploitant ;
  - 2) Sur sa propre initiative.
- b) L'amendement peut être effectué dans les conditions suivantes :
  - 1) Modification de l'aéronef (STC ou TC amendé) ;
  - 2) Un changement de l'Autorité de l'aviation civile ou de la base de délivrance ;
  - 3) Un changement du modèle d'aéronef ;
  - 4) Un changement des limitations opérationnelles d'un aéronef détenant un certificat de navigabilité restreint.

#### **21.B.814. Identification de l'aéronef**

Tout postulant à un certificat de navigabilité au titre du présent chapitre doit montrer que son aéronef est identifié conformément au chapitre Q.

#### **21.B.815. Aéronef endommagé et coopération entre Etat**

- a) Dans le cas d'un aéronef endommagé, l'Autorité de l'aviation civile jugera si les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, aux termes du règlement applicable de navigabilité.



- b) Si les dégâts se produisent ou sont constatés lorsque :
- 1) il s'agit d'un aéronef immatriculé au Togo, qui se trouve sur le territoire togolais, le propriétaire ou l'exploitant doit interdire à l'aéronef de reprendre son vol si les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité. Il doit immédiatement notifier l'Autorité de l'aviation civile de la situation. L'aéronef peut reprendre son vol lorsqu'il sera en état de navigabilité. Toutefois, l'Autorité de l'aviation civile peut directement empêcher l'aéronef de reprendre son vol si elle a connaissance d'une situation mettant en cause l'état de navigabilité de l'aéronef. Elle peut, dans des cas exceptionnels, prescrire des limites d'emploi spéciales dans lesquelles l'aéronef peut effectuer un vol non commercial jusqu'à un aéroport où il sera remis en état de navigabilité ;
  - 2) il s'agit d'un aéronef immatriculé au Togo, qui se trouve sur le territoire d'un État contractant autre que le Togo, les autorités de cet État ont le droit d'empêcher l'aéronef de reprendre son vol, à condition d'en aviser immédiatement l'Autorité de l'aviation civile en lui communiquant tous les renseignements nécessaires pour lui permettre de formuler le jugement mentionné au § (a) ci-dessus. Si l'Autorité de l'aviation civile considère que les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, elle doit interdire à cet aéronef de reprendre son vol jusqu'à ce qu'il soit remis en état de navigabilité. Toutefois, elle peut, dans des cas exceptionnels, prescrire des limites d'emploi spéciales dans lesquelles l'aéronef peut effectuer un vol non commercial jusqu'à un aéroport où il doit être remis en état de navigabilité. Lors de la prescription des limites d'emploi en question, l'Autorité de l'aviation civile doit tenir compte de toutes les limitations proposées par l'Etat contractant sur le territoire duquel se trouve l'aéronef et qui a empêché l'aéronef de reprendre son vol. L'Etat contractant doit autoriser ce vol non commercial, ou les vols envisagés, dans les limites prescrites ;
  - 3) l'aéronef est étranger et se trouve sur le territoire togolais, l'Autorité de l'aviation civile a le droit d'empêcher cet aéronef de reprendre son vol, à condition d'en aviser immédiatement l'État d'immatriculation en lui communiquant tous les renseignements nécessaires pour lui permettre de formuler un jugement sur l'état de navigabilité de l'aéronef, aux termes du règlement applicable de navigabilité.
- c) Au terme du § (b) (3) ci-dessus, si l'Etat d'immatriculation considère que les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, il sera interdit à cet aéronef de reprendre son vol jusqu'à ce qu'il soit remis en état de navigabilité. Toutefois, l'Etat d'immatriculation peut, dans des cas exceptionnels, prescrire des limites d'emploi spéciales dans lesquelles l'aéronef peut effectuer un vol non commercial jusqu'à un aéroport où il doit être remis en état de navigabilité. La prescription des limites d'emploi en question doit tenir compte de toutes les limitations proposées par l'Autorité de l'aviation civile qui, en application du § (b) (3) ci-dessus, a empêché l'aéronef de reprendre son vol. L'Autorité de l'aviation civile doit autoriser ce vol non commercial, ou les vols envisagés, dans les limites prescrites.



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

### Navigabilité initiale des aéronefs et délivrance de certificat de navigabilité

Page : **B-H-9**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

- d) Si l'Autorité de l'aviation civile dans le cas d'un aéronef immatriculé au Togo ou l'Etat d'immatriculation dans le cas contraire, considère que les dégâts ne sont pas tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, l'aéronef doit être autorisé à reprendre son vol.



## **21.B.900 - CHAPITRE I — CERTIFICATS ACOUSTIQUES**

### **21.B.901. Objet**

Le présent chapitre établit la procédure de délivrance des certificats acoustiques.

### **21.B.902. Applicabilité**

Les dispositions du présent chapitre portent sur la délivrance du certificat acoustique par l'Autorité de l'aviation civile et s'appliquent à toute personne physique ou morale qui a immatriculé ou qui désire immatriculer son aéronef sur le registre togolais d'immatriculation.

### **21.B.903. Demande**

a) Conformément au point 21.B.902, une demande de certificat acoustique doit être faite sous une forme et d'une manière établies par l'Autorité de l'aviation civile.

b) Toute demande doit inclure :

1) concernant un aéronef neuf :

- i) une attestation de conformité délivrée par un organisme de production dûment agréé ou autorisé et acceptable pour l'Autorité de l'aviation civile ;
- ii) les informations relatives au bruit déterminées conformément aux exigences de niveau du bruit applicables ;

2) concernant un aéronef usagé :

- (i) les informations relatives au bruit déterminées conformément aux exigences de niveau du bruit applicables ; et
- ii) les archives permettant d'établir l'état de production, de modification et d'entretien de chaque aéronef.

c) Sauf accord contraire, l'attestation référencée au point b)1) doit être délivrée dans les (60) soixante jours qui précèdent la présentation de l'aéronef à l'Autorité de l'aviation civile.

### **21.B.904. Délivrance**

a) Le certificat acoustique sera délivré par l'Autorité de l'aviation civile à un aéronef immatriculé au Togo sur la base de la production de preuves satisfaisantes que l'aéronef répond à des spécifications au moins égales aux normes applicables de l'Annexe 16, volume I à la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.

b) Les pièces justificatives fournies lors de la demande du certificat acoustique seront approuvées par l'Autorité de l'aviation civile.

c) le certificat acoustique délivré par l'Autorité de l'aviation civile doit se trouver à bord de l'aéronef et doit contenir les renseignements suivants :



- Rubrique 1. Nom de l'État.
- Rubrique 2. Titre du document de certification acoustique.
- Rubrique 3. Numéro du document.
- Rubrique 4. Marque de nationalité ou marque commune et marques d'immatriculation.
- Rubrique 5. Constructeur et désignation de l'aéronef par le constructeur.
- Rubrique 6. Numéro de série de l'aéronef.
- Rubrique 7. Constructeur, type et modèle du moteur.
- Rubrique 8. Type et modèle d'hélices pour les avions à hélices.
- Rubrique 9. Masse maximale au décollage en kilogrammes.
- Rubrique 10. Masse maximale à l'atterrissage en kilogrammes pour les certificats délivrés au titre des Chapitres 2, 3, 4, 5, 12 et 14 de l'Annexe 16 — Protection de l'environnement Volume I, à la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.
- Rubrique 11. Chapitre et section de l'Annexe 16 — Protection de l'environnement Volume I, à la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, en vertu desquels l'aéronef a été certifié.
- Rubrique 12. Modifications supplémentaires introduites aux fins de la conformité avec les normes applicables de certification acoustique.
- Rubrique 13. Niveau de bruit latéral/à plein régime dans l'unité correspondante pour les documents délivrés au titre des Chapitres 2, 3, 4, 5 ; 12 et 14 de l'Annexe 16 — Protection de l'environnement Volume I, à la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.
- Rubrique 14. Niveau de bruit à l'approche dans l'unité correspondante pour les documents délivrés au titre des Chapitres 2, 3, 4, 5, 8, 12, 13 et 14 de l'Annexe 16 — Protection de l'environnement Volume I, à la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.
- Rubrique 15. Niveau de bruit au survol dans l'unité correspondante pour les documents délivrés au titre des Chapitres 2, 3, 4, 5, 12 et 14 de l'Annexe 16 — Protection de l'environnement Volume I, à la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.
- Rubrique 16. Niveau de bruit au survol dans l'unité correspondante pour les documents délivrés au titre des Chapitres 6, 8, 11 et 13 de l'Annexe 16 — Protection de



l'environnement Volume I, à la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.

Rubrique 17. Niveau de bruit au décollage dans l'unité correspondante pour les documents délivrés au titre des Chapitres 8, 10 et 13 de l'Annexe 16 — Protection de l'environnement Volume I, à la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.

Rubrique 18. Déclaration de conformité, y compris en référence à l'Annexe 16, Volume I, à la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.

Rubrique 19. Date de délivrance du document de certification acoustique.

Rubrique 20. Signature de l'administrateur qui délivre le document.

d) Le modèle de certificat se trouve en appendice VII

#### **21.B.905. Amendement ou modification**

Un certificat acoustique peut être amendé ou modifié uniquement par l'Autorité de l'aviation civile.

#### **21.B.906. Conditions de transfert**

Lorsque la propriété d'un aéronef a changé :

- a) si l'aéronef reste sur le registre togolais, le certificat acoustique doit être transféré avec l'aéronef ; ou
- b) si l'aéronef est transféré sur le registre d'un autre État, le certificat acoustique doit être restitué à l'Autorité de l'aviation civile.

#### **21.B.907. Inspections**

Le titulaire du certificat acoustique doit fournir un accès à l'aéronef pour lequel ce certificat acoustique a été délivré sur demande de l'Autorité de l'aviation civile pour inspection.

#### **21.B.908. Durée et maintien de la validité**

- a) Un certificat acoustique doit être délivré pour une durée illimitée. Il reste valide sous réserve :
  - 1) de conformité avec les exigences applicables en termes de maintien de la navigabilité, de définition de type et de protection de l'environnement ; et
  - 2) que l'aéronef reste sur le même registre ; et
  - 3) que le certificat de type ou le certificat de type restreint conformément auquel il est délivré n'ait pas été invalidé précédemment ;
  - 4) que le certificat n'ait pas été suspendu ou retiré.
- b) En cas de suspension ou de retrait, le certificat doit être restitué à l'Autorité de l'aviation civile.



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
navigabilité**

Page : **B-J-1**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

### 21.B.1100 - CHAPITRE J — AGRÉMENT D'ORGANISME DE CONCEPTION

**(Réservé)**



## **21.B.1200 - CHAPITRE K — PIÈCES ET ÉQUIPEMENTS**

### **21.B.1201. Objet**

Le présent chapitre établit la procédure relative à l'acceptation des pièces et équipements.

### **21.B.1202. Conformité aux conditions techniques applicables**

La conformité des pièces et équipements à installer sur un produit certifié de type doit être démontrée :

- a) dans le cadre des procédures de certification de type ou des procédures d'approbation de modification ; ou
- b) le cas échéant, en vertu des procédures d'autorisation ETSO, TSO ou spécification technique équivalente ; ou
- c) dans le cas de pièces standards, conformément aux normes reconnues officiellement.

### **21.B.1203. Approbation des pièces et équipements**

Dans tous les cas, lorsque l'approbation d'une pièce ou d'un équipement est explicitement exigée par la réglementation en vigueur ou les mesures adoptées par l'Autorité de l'aviation civile, la pièce ou l'équipement doit être conforme au TSO ou ETSO applicable ou aux spécifications reconnues comme équivalentes par l'Autorité de l'aviation civile dans ce cas particulier.

### **21.B.1204. Autorisation de délivrance des pièces et équipements pour installation**

Une pièce ou un équipement est admissible en vue de son installation dans un produit certifié de type quand il est en état d'être exploité de manière sûre et est :

- a) accompagné d'un certificat d'autorisation de mise en service (ANAC-TOGO AIR Form 1, ou EASA Form 1, ou FAA 8130-3 ou équivalent), dûment renseigné et signé attestant que la pièce a été fabriquée conformément aux données de définition approuvées et est marqué conformément au chapitre Q ; ou
- b) une pièce standard ; ou
- c) une pièce ou un équipement d'un aéronef léger :
  - 1) dont la durée de vie n'est pas limitée, et qui n'est ni une pièce de la structure primaire, ni une pièce des commandes de vol,
  - 2) fabriqué en conformité avec les données de définition applicables,
  - 3) marqué conformément au chapitre Q,
  - 4) identifié pour son installation dans l'aéronef spécifique,
  - 5) à installer dans un aéronef dont le propriétaire a vérifié la conformité aux conditions 1 à 4 et assume la responsabilité de cette conformité.



**Note :** *Un modèle du formulaire ANAC-TOGO AIR Form 1 est présenté en Appendice 1 du présent règlement.*

**21.B.1205. Admissibilité pour installation des pièces et équipements PMA et EPA qui sont produits dans les systèmes réglementaires respectifs de la FAA et de l'EASA**

- a) Les pièces et équipements EPA de remplacement qui sont produits dans le système réglementaire de l'EASA sont admissibles pour être installées sur les aéronefs immatriculés au Togo, lorsqu'ils sont neufs ou entretenus par un organisme de maintenance convenablement agréé et acceptable pour l'Autorité de l'aviation civile.
- b) Les pièces et équipements PMA qui sont produits dans le système réglementaire de la FAA sont admissibles pour installation sur les aéronefs immatriculés au Togo comme pièces et équipements de remplacement lorsqu'ils répondent aux conditions suivantes :
  - 1) ils sont non critiques. Dans ce cas, leurs documents d'accompagnement attestant leur conformité au titre de la production (FAA Form 8130-3 Airworthiness approval tag) doivent porter la mention suivante dans la case 12 : « This PMA part is not a critical component » ;
  - 2) ils sont fabriqués et conformes à des données de conception obtenues dans le cadre d'un accord de licence avec le détenteur de la certification de type d'origine ou le détenteur de la modification de la certification de type d'origine du produit complet sur lequel les pièces et équipements sont susceptibles d'être installés. Dans ce cas, leurs documents d'accompagnement attestant leur conformité au titre de la production (FAA Form 8130-3 Airworthiness approval tag) doivent porter dans la case 12 : « Produced under licensing agreement from the holder of TC number xxxx or STC number xxxx ».
  - 3) si le titulaire des pièces et équipements PMA est également titulaire de l'approbation de conception STC de l'EASA qui intègre les pièces et équipements PMA dans un produit certifié ou validé par l'EASA. Dans ce cas, leurs documents d'accompagnement attestant leur conformité au titre de la production (FAA Form 8130-3 Airworthiness approval tag) doivent porter dans la case 12 : « Produced by the holder of the EASA STC number xxxx ».

**Note :** *Des orientations détaillées relatives à l'acceptation et à l'installation de pièces et équipements PMA figurent dans un guide à l'attention de l'exploitant/propriétaire d'aéronef et des organismes concernés.*



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
navigabilité**

Page : **B-L-1**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

### **21.B.1300 - CHAPITRE L — (NON APPLICABLE)**



## **21.B.1400 - CHAPITRE M — RÉPARATIONS**

### **21.B.1401. Objet**

a) Le présent chapitre établit la procédure pour l'acceptation de l'approbation des réparations, et établit les droits et obligations des postulants, et des titulaires de ces approbations.

**Note : Jusqu'au 25 novembre 2026, l'acceptation de l'approbation des réparations porte sur l'aéronef, le moteur, l'hélice ou une pièce connexe. À compter du 26 novembre 2026, l'acceptation de l'approbation des réparations porte sur l'aéronef, le poste de télépilotage, le moteur, l'hélice ou une pièce connexe.**

b) De façon générale une réparation est un changement apporté à la conception d'un produit aéronautique ou d'une pièce connexe en vue de lui rendre l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure et de faire en sorte que le produit aéronautique ou la pièce connexe demeure conforme aux spécifications de conception du règlement applicable de navigabilité qui a servi de base à la délivrance de son certificat de type.

c) Une «réparation» désigne la suppression d'une détérioration et/ou la restauration d'un état de navigabilité acceptable suivant la mise en service initiale par le constructeur de tout produit, pièce ou équipement.

d) La suppression de toute détérioration par le remplacement de pièces ou d'équipements sans qu'une activité de conception soit nécessaire doit être considérée comme une tâche d'entretien et par conséquent ne doit nécessiter aucun agrément au titre du présent RANT 08 Part 21.

### **21.B.1402. Réparations standard**

Réservé

### **21.B.1403. Admissibilité**

a) Tout propriétaire ou exploitant d'aéronef inscrit sur le registre togolais d'immatriculation doit s'assurer que les réparations apportées à l'aéronef, au poste de télépilotage, à compter du 26 novembre 2026, ou au moteur ou hélice équipant l'aéronef sont approuvées par l'autorité primaire de certification ou un organisme responsable de la conception de type dûment agréé. Il doit également s'assurer que ces approbations de réparation sont acceptées par l'Autorité de l'aviation civile.

b) Le propriétaire ou exploitant d'aéronef inscrit sur le registre togolais d'immatriculation doit demander l'acceptation de l'approbation d'une réparation mineure ou majeure au titre du présent chapitre.

c) Les demandes d'acceptation d'approbation de réparation majeure ou mineure apportée à un produit aéronautique inscrit sur le registre togolais d'immatriculation doivent être préalablement déposées auprès de l'Autorité de l'aviation civile après avis technique et approbation de la solution de réparation par l'Etat de conception ou l'organisme responsable de la conception de type dûment agréé.



**Note :** Par « réparation majeure ou mineure apportée à un produit aéronautique inscrit sur le registre togolais d'immatriculation », on entend :

- **Jusqu'au 25 novembre 2026 :** une réparation majeure ou mineure apportée à un aéronef inscrit sur le registre togolais d'immatriculation ou une réparation majeure ou mineure apportée à un moteur ou une hélice équipant un aéronef inscrit sur le registre togolais d'immatriculation.
- **À compter du 26 novembre 2026 :** une réparation majeure ou mineure apportée à un aéronef ou un poste de télépilotage inscrit sur le registre togolais d'immatriculation ou une réparation majeure ou mineure apportée à un moteur ou une hélice équipant un aéronef inscrit sur le registre togolais d'immatriculation.

d) Dès réception de la demande d'acceptation d'approbation de réparation mineure ou majeure, l'Autorité de l'aviation civile, peut en cas de besoin et lorsqu'il le juge nécessaire suivant les procédures applicables, contacter l'autorité primaire de certification pour information technique supplémentaire sur la solution de réparation.

#### **21.B.1404. Démonstration de capacité**

Réservé

#### **21.B.1405. Demande**

Une demande d'acceptation d'approbation de réparation doit être faite sous une forme et d'une manière établies par l'Autorité de l'aviation civile et doit inclure :

- a) Une description de la réparation identifiant :
  - 1) la démonstration de la conformité avec les exigences de la base de certification de type et de protection de l'environnement ;
  - 2) toutes les données justificatives nécessaires lorsqu'elles sont exigées par l'Autorité de l'aviation civile ;
  - 3) l'avis technique et l'approbation, de l'Autorité primaire de certification ou de l'organisme responsable de la conception de type dûment agréé, sur la solution de réparation.
- b) L'identification de toutes nouvelles investigations nécessaires pour prouver la conformité du produit réparé aux spécifications de certification et aux exigences de protection de l'environnement applicables, s'il y a lieu ;
- c) les documents justificatifs nécessaires notamment
  - 1) un programme de conformité ;
  - 2) le plan directeur ou une liste de plans, des plans de production, des instructions d'installation ;
  - 3) des comptes rendus d'ingénierie (résistance aux charges statiques, fatigue, tolérance aux dommages, analyse des défaillances, etc.) ;



- 4) s'il y a lieu, un programme de vérifications en vol et ses résultats ;

Un postulant à une acceptation d'approbation de réparation majeure doit avoir des notions des principes de conception propres au type de produit aéronautique faisant l'objet de la réparation majeure. Lorsque le postulant n'a pas les notions nécessaires, il peut utiliser un organisme dûment agréé pour appuyer son dossier.

#### **21.B.1406. Classification des réparations**

a) Une réparation peut être « majeure » ou « mineure ». Une réparation « majeure » est une réparation de produit aéronautique qui peut porter gravement atteinte à la résistance structurale, aux performances, aux groupes motopropulseurs, aux caractéristiques de vol ou à d'autres qualités qui nuisent à la navigabilité ou aux caractéristiques environnementales, ou qui sera apportée au produit par des méthodes non normalisées. Toute réparation qui n'est pas majeure est mineure.

b) Les réparations mineures et majeures doivent être préalablement classées et approuvées :

- 1) par l'Autorité primaire de certification ; ou
- 2) par un organisme de conception dûment agréé.

#### **21.B.1407. Acceptation d'une approbation de réparation**

L'Autorité de l'aviation civile accepte en dernier ressort conformément aux procédures établies toutes les approbations de réparations mineures et majeures apportées aux produits inscrits sur le registre togolais d'immatriculation, lorsqu'il a été déclaré et démontré que la solution de réparation satisfait aux exigences applicables.

#### **21.B.1408. Production des pièces de réparation**

Les pièces et les équipements à utiliser pour la réparation doivent être fabriqués conformément aux données de production basées sur toutes les données de conception nécessaires et acceptables à l'Autorité de l'aviation civile.

#### **21.B.1409. Réalisation des réparations**

a) L'exécution d'une réparation doit être fait conformément au RANT 08 Part M ou au RANT 08 Part 145, selon le cas, ou par un organisme dûment agréé.

b) L'organisme effectuant la réparation doit disposer de toutes les instructions nécessaires à l'installation de la réparation.

#### **21.B.1410. Limitations**

Réservé

#### **21.B.1411. Détérioration non réparée**

Réservé



### **21.B.1412. Archivage**

Pour toute réparation, l'ensemble des informations se rapportant aux dessins et aux comptes rendus d'essai, aux instructions et limitations éventuelles, aux justifications de la classification, y compris aux rapports d'inspection du produit, devront être tenus par le postulant à la disposition de l'Autorité de l'aviation civile et devront être conservés en vue de fournir les informations nécessaires au maintien de la navigabilité du produit réparé et au respect par celui-ci des exigences en matière de protection de l'environnement.

**Note :** *Les exigences du RANT 08 Part M, § M.B.304 (c) traitent également des enregistrements relatifs à l'approbation des réparations.*

### **21.B.1413 Documentation et Instructions pour le maintien de la navigabilité**

a) Le postulant à une acceptation d'approbation de réparation mineure ou majeure doit soumettre à l'Autorité de l'aviation civile tous les documents de maintien de navigabilité nécessaires notamment :

- 1) des suppléments aux manuels de maintenance et de réparation ;
- 2) des instructions concernant les limitations de navigabilité ;
- 3) des renseignements concernant les changements apportés à la masse et aux centrages ;
- 4) un supplément au manuel de vol de l'aéronef.

b) Le titulaire d'une acceptation d'approbation de réparation mineure ou majeure doit s'assurer que la documentation nécessaire est disponible et mise à jour régulièrement.

### **21.B.1414 Obligations et marquage PA (Part Approval)**

Le titulaire d'une acceptation d'approbation de réparation mineure ou majeure doit s'assurer que le marquage est spécifié, y compris les lettres PA (Approbation de Pièce) ou équivalents, conformément au point 21.B.1803a).



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
navigabilité**

Page : **B-N-1**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

### **21.B.1500 - CHAPITRE N — (NON APPLICABLE)**



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
navigabilité**

Page : **B-O-1**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

### **21.B.1600 - CHAPITRE O — AUTORISATIONS SELON LES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES**

**(Réservé)**



## **21.B.1700 - CHAPITRE P — AUTORISATION DE VOL**

### **21.B.1701. Champ d'application**

a) Les autorisations de vol doivent être délivrées conformément au présent chapitre pour les aéronefs qui ne satisfont pas, ou pour lesquels il n'est pas démontré qu'ils satisfont, aux exigences de navigabilité applicables mais qui sont capables de voler en sécurité selon des conditions définies et aux fins suivantes :

- 1) démonstration de la conformité aux règlements applicables ;
- 2) essais en vol de réception de nouveaux aéronefs ;
- 3) livraison ou exportation de l'aéronef ;
- 4) vols expérimentaux ;
- 5) vols de contrôle ;
- 6) évacuation de l'aéronef d'une zone présentant un danger imminent ou en cas de force majeure ;
- 7) acheminement de l'aéronef vers un lieu où il doit subir un entretien, une modification, une réparation, ou un examen de navigabilité, ou vers un dépôt ;
- 8) tentatives de record, courses aériennes ou compétitions analogues ;
- 9) vol d'un aéronef qui répond aux exigences de navigabilité applicables avant que la conformité aux exigences environnementales n'ait été établie ;
- 10) vols non commerciaux d'aéronefs particuliers de conception simple ou d'un type qui ne nécessite pas un certificat de navigabilité ou un certificat de navigabilité restreint.

**Note :** *Dans certaines situations particulières une autorisation de vol peut être délivrée pour « utilisation en attente du CDN ». Les conditions de délivrance d'une telle autorisation sont définies par l'Autorité de l'aviation civile.*

b) Le présent chapitre établit la procédure de délivrance des autorisations de vol et d'approbation des conditions de vol associées, et définit les droits et obligations des postulants et titulaires de ces autorisations et approbations des conditions de vol.

### **21.B.1702. Admissibilité**

Tout propriétaire ou exploitant d'aéronefs inscrits sur le registre togolais d'immatriculation peut demander une autorisation de vol (laisser passer) ou une approbation des conditions de vol au titre du présent chapitre.

### **21.B.1703 Demande d'autorisation de vol**

a) Une demande d'autorisation de vol doit être adressée à l'Autorité de l'aviation civile sous une forme et d'une manière déterminées par l'Autorité de l'aviation civile.

b) Chaque demande d'autorisation de vol doit mentionner :



- 1) la finalité — ou les finalités — des vols, conformément au point 21.B.1701 du présent chapitre ;
  - 2) les points sur lesquels l'aéronef n'est pas conforme aux exigences de navigabilité applicables ;
  - 3) les conditions de vol approuvées conformément au point 21.B.1706 du présent chapitre.
- c) Dans le cas où les conditions de vol ne sont pas approuvées au moment de la demande d'autorisation de vol, une demande d'approbation des conditions de vol est faite conformément au § 21.B.1705 du présent chapitre.

#### **21.B.1704 Conditions de vol**

Les conditions de vol comprennent :

- a) les configurations pour lesquelles l'autorisation de vol est demandée ;
- b) toute condition ou restriction considérée comme nécessaire pour l'exploitation de l'aéronef en toute sécurité, à savoir :
  - 1) les conditions ou les restrictions concernant les itinéraires ou/et l'espace aérien, qui sont requises pour les vols ;
  - 2) les conditions et les restrictions à respecter par l'équipage pour faire voler l'aéronef ;
  - 3) les restrictions concernant le transport de personnes autres que les membres de l'équipage ;
  - 4) les limites d'utilisation, les procédures particulières ou les conditions techniques à respecter ;
  - 5) le programme spécifique d'essai en vol (le cas échéant) ;
  - 6) les arrangements particuliers pour assurer le maintien de la navigabilité, comprenant les instructions d'entretien et le régime d'entretien qui sera appliqué ;
- c) les éléments de preuve démontrant que l'aéronef est capable de voler en toute sécurité dans les conditions ou moyennant les restrictions indiquées au point b) ;
- d) la méthode utilisée pour le contrôle de la configuration de l'aéronef, afin de rester dans les conditions établies.

#### **21.B.1705 Demande d'approbation des conditions de vol**

- a) Une demande d'approbation des conditions de vol doit être adressée :
  - 1) lorsque l'approbation des conditions de vol est liée à la sécurité de la conception, à l'Autorité primaire de certification ou à l'organisme de conception dûment agréé sous la forme et la manière établies par l'Autorité primaire de certification ou l'organisme de conception ; ou
  - 2) lorsque l'approbation des conditions de vol n'est pas liée à la sécurité sur le plan de la conception, à l'Autorité de l'aviation civile sous la forme et la manière établies par l'Autorité de l'aviation civile.
- b) Chaque demande d'approbation des conditions de vol doit mentionner :



- 1) les conditions de vol proposées ;
- 2) la documentation à l'appui de ces conditions ; et
- 3) une déclaration que l'aéronef est capable de voler en toute sécurité dans les conditions ou moyennant les restrictions indiquées au point 21.B.1708b) du présent chapitre.

#### **21.B.1706 Approbation des conditions de vol**

a) Lorsque l'approbation des conditions de vol est liée à la sécurité sur le plan de la conception, les conditions de vol sont approuvées :

- 1) par l'Autorité primaire de certification ; ou
- 2) par un organisme de conception dûment agréé.

b) Lorsque l'approbation des conditions de vol n'est pas liée à la sécurité sur le plan de la conception, les conditions de vol sont approuvées par l'Autorité de l'aviation civile ou tout organisme dûment agréé.

c) Avant d'approuver les conditions de vol concernant un aéronef inscrit sur le registre togolais d'immatriculation, l'Autorité de l'aviation civile, l'autorité primaire de certification ou l'organisme dûment agréé (organisme de gestion du maintien de la navigabilité) doit vérifier que l'aéronef est capable de voler en toute sécurité suivant les conditions et restrictions spécifiées. Il peut être demandé au postulant d'effectuer toutes les inspections ou essais nécessaires à cet effet.

#### **21.B.1707. Délivrance d'une autorisation de vol**

a) Une autorisation de vol (ANAC-TOGO AIR Form 20a, voir appendice III) est délivrée par l'Autorité de l'aviation civile selon les conditions applicables.

b) L'autorisation de vol doit mentionner les finalités et les conditions et restrictions qui ont été approuvées conformément au point 21.B.1706 ci-dessus.

**Note :** *Lorsqu'il n'est pas limité au territoire togolais, le Laissez-Passer permet les vols internationaux sous réserve de sa validation par les autorités compétentes des Etats survolés ou sur le territoire desquels l'aéronef pénètre conformément à l'article 40 de la Convention de Chicago. Le laissez-passer n'est pas automatiquement reconnu par les autres Etats contractants de l'OACI, car les conditions de sa délivrance peuvent ne pas être équivalentes aux normes minimales définies dans l'Annexe 8 à la Convention de Chicago. Des conditions et des limitations peuvent être imposées par les États survolés ou sur le territoire desquels l'aéronef pénètre pour qu'il reçoive l'approbation de voler à l'intérieur de leur territoire ou de le traverser.*

#### **21.B.1708. Modifications**

a) Tout changement qui invalide les conditions de vol ou la documentation y associée établie pour l'autorisation de vol doit être approuvé conformément au point 21.B.1706 du présent chapitre. Le cas échéant, une demande doit être introduite conformément au point 21.B.1705 du présent chapitre.



b) Toute modification qui affecte le contenu de l'autorisation de vol nécessite la délivrance d'une nouvelle autorisation de vol conformément au point 21.B.1707 du présent chapitre.

**21.B.1709. Langue**

Les manuels, plaquettes, listes et marquages d'instruments, ainsi que toute autre information nécessaire exigée, doivent être présentés en français et/ou en anglais.

**21.B.1710. Transférabilité**

Une autorisation de vol n'est pas transférable.

**21.B.1711 Inspections**

Le titulaire ou le demandeur d'une autorisation de vol doit donner accès à l'aéronef concerné sur demande de l'Autorité de l'aviation civile.

**21.B.1712 Durée et maintien de la validité**

a) Une autorisation de vol doit être délivrée pour une durée maximale de trente (30) jours et reste valide sous réserve :

- 1) de conformité aux conditions et restrictions du point 21.B.1707b) du présent chapitre associées à l'autorisation de vol ;
- 2) que l'autorisation de vol ne fasse pas l'objet d'une renonciation ou d'un retrait ;
- 3) que l'aéronef reste sur le registre national d'immatriculation.

b) En cas de renonciation ou de retrait, l'autorisation doit être restituée à l'autorité compétente.

**21.B.1713 Renouvellement de l'autorisation de vol**

Le renouvellement d'une autorisation de vol est traité comme une modification conformément au point 21.B.1708.

**21.B.1714 Obligations du titulaire d'une autorisation de vol**

Le titulaire d'une autorisation de vol veille à ce que toutes les conditions et restrictions associées à l'autorisation soient respectées et maintenues.

**21.B.1715 Archivage**

a) Tous les documents produits pour établir et justifier les conditions de vol doivent être tenus par le titulaire de l'approbation des conditions de vol à la disposition de l'Autorité de l'aviation civile et doivent être conservés pour fournir les informations nécessaires pour garantir le maintien de la navigabilité de l'aéronef.

b) Tous les documents liés à la délivrance des autorisations de vol, à savoir les rapports d'inspection, les documents étayant l'approbation des conditions de vol et l'autorisation de vol elle-même, doivent être



tenus par le postulant à la disposition de l'Autorité de l'aviation civile et doivent être conservés pour fournir les informations nécessaires pour garantir le maintien de la navigabilité de l'aéronef.

**21.B.1716 Autorisation et condition de vol pour les aéronefs endommagés**

- a) Les autorisations et conditions de vol pour les aéronefs endommagés seront délivrées conformément aux dispositions du présent chapitre.
- b) Lorsqu'un aéronef inscrit sur le registre togolais d'immatriculation est endommagé, l'Autorité de l'aviation civile jugera si les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, aux termes du règlement applicable de navigabilité.
- c) Si les dégâts se produisent ou sont constatés lorsque l'aéronef se trouve sur le territoire d'un État contractant, dès réception des renseignements nécessaires de cet Etat, l'Autorité de l'aviation civile formulera son jugement sur les dégâts et l'aptitude au vol de l'aéronef.
- d) Si les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, l'Autorité de l'aviation civile interdira à cet aéronef de reprendre son vol jusqu'à ce qu'il soit remis en état de navigabilité. Sur demande du propriétaire ou exploitant de l'aéronef, l'Autorité de l'aviation civile pourra approuver des conditions de vol et délivrer une autorisation de vol à l'aéronef pour effectuer un vol non commercial jusqu'à un aérodrome où il sera remis en état de navigabilité.
- e) Si les dégâts se produisent ou sont constatés lorsque l'aéronef se trouve sur le territoire d'un État contractant, les conditions de vol mentionnées au paragraphe d) ci-dessus doivent tenir compte de toutes les limitations proposées par cet État.

**21.B.1717 Cas d'un aéronef tiers endommagé**

- a) Si des dégâts se produisent ou sont constatés, sur le territoire togolais, sur un aéronef immatriculé dans un État contractant, l'Autorité de l'aviation civile peut empêcher l'aéronef de reprendre son vol si les dégâts sont tels que la sécurité des vols n'est plus assurée. Il doit aviser immédiatement l'Etat d'immatriculation en lui communiquant tous les renseignements nécessaires portant sur les dégâts et les conditions de vol de l'aéronef.
- b) Lorsque l'État d'immatriculation délivre une autorisation de vol à l'aéronef endommagé pour effectuer un vol non commercial jusqu'à un aérodrome où il doit être remis en état de navigabilité, l'Autorité de l'aviation civile doit autoriser le vol, ou les vols envisagés, dans les limites prescrites. L'Autorité de l'aviation civile peut proposer des limitations supplémentaires à l'État d'immatriculation que cet Etat doit prendre en compte conformément au § 21.B.815 (c) du présent règlement.



## **21.B.1800 - CHAPITRE Q — IDENTIFICATION DES PRODUITS, PIÈCES ET ÉQUIPEMENTS**

### **21.B.1801 Identification des produits**

a) Tout propriétaire ou exploitant d'aéronefs inscrits sur le registre togolais d'immatriculation doit s'assurer que l'identification des produits inclut les informations suivantes :

- 1) le nom du constructeur ;
- 2) la désignation du produit ;
- 3) le numéro de série du constructeur ;
- 4) toute autre information appropriée déterminée par l'Autorité de l'aviation civile.

b) L'identification doit se faire au moyen d'une plaque ininflammable, sur laquelle seront marquées, par gravure, estampage ou toute autre méthode de marquage ininflammable approuvée, les informations spécifiées au point a). La plaque d'identification doit être fixée de façon à être accessible et lisible. Elle ne doit pas pouvoir s'enlever ou être effacée durant le fonctionnement normal ou se perdre ou être détruite lors d'un accident.

### **21.B.1802 Traitement des données d'identification**

a) Personne ne peut enlever, modifier ou apposer les informations relatives à l'identification exigées au point 21.B.1801a) ci-dessus sur un aéronef, moteur, hélice, pale, ou moyeu d'hélice, ou sur un APU, sans l'accord de l'Autorité de l'aviation civile.

b) Personne ne peut enlever ou installer toute plaque d'identification exigée, sans l'accord de l'Autorité de l'aviation civile.

c) Par dérogation aux points a) et b), les personnes physiques ou morales exécutant des travaux d'entretien conformément aux règles de mise en œuvre en vigueur afférentes peuvent, selon les méthodes, techniques et pratiques reconnues par l'Autorité de l'aviation civile :

- 1) retirer, modifier ou apposer les informations d'identification exigées sur tout aéronef, moteur, hélice, pale, ou moyeu d'hélice, ou APU ; ou
- 2) enlever une plaque d'identification exigée, si nécessaire lors des opérations d'entretien.

d) Personne ne peut installer une plaque d'identification, enlevée conformément au point c)2), sur un autre aéronef, un autre moteur, une autre hélice, une autre pale d'hélice ou un autre moyeu d'hélice ou un autre APU que celui ou celle dont elle provenait.



### **21.B.1803 Identification des pièces et équipements**

a) Tout propriétaire ou exploitant d'aéronefs inscrits sur le registre togolais d'immatriculation doit s'assurer que chaque pièce ou équipement est marqué de manière permanente et lisible au moyen :

- 1) d'un nom, d'une marque ou d'un symbole identifiant le constructeur, d'une manière indiquée dans les données de définition applicables ;
- 2) du numéro de référence de la pièce ;
- 3) des lettres EPA pour les pièces et équipements qui sont produits dans le système réglementaire de l'EASA suivant des données approuvées n'appartenant pas au détenteur du certificat de type de ladite pièce ou de l'équipement à l'exception des articles ETSO ;
- 4) des lettres PMA pour les pièces et équipements qui sont produits dans le système réglementaire de la FAA pour couvrir :
  - i) les pièces et équipements de conception identique à celles des pièces et équipements d'origine, mais fabriqués par un autre industriel dans le cadre d'un accord de licence avec le détenteur de la certification de type d'origine du produit concerné (aéronef, moteur, hélice),
  - ii) les pièces et équipements différents des pièces d'origine mais dont la conception a été approuvée en tant que telle par la FAA. Il s'agit dans ce cas des pièces non-critiques ;

**Note :** Les conditions d'acceptation et d'installation des pièces et équipements PMA sont décrites dans les dispositions du paragraphe § 21.B.1205 du présent règlement.

- 5) de toute information de marquage exigée par le fabricant.

b) Par dérogation au point a), si une pièce ou un équipement est trop petit ou qu'il est impossible de la marquer au moyen de l'une quelconque des informations exigées au point a), le propriétaire ou l'exploitant d'aéronefs doit s'assurer que le certificat d'autorisation de mise en service accompagnant la pièce ou l'équipement ou son conteneur doit inclure les informations qui ne pouvaient pas être marquées sur la pièce.

### **21.B.1804 Identification des pièces critiques**

Tout propriétaire ou exploitant d'aéronefs inscrits sur le registre togolais d'immatriculation doit s'assurer qu'une pièce devant être installée sur un type de produit certifié, identifiée comme pièce critique, est marquée de manière permanente et lisible au moyen d'un numéro de référence de pièce et d'un numéro de série.



## **21.B.1900 - CHAPITRE R — DÉROGATIONS**

### **21.B.1901 Accord de dérogation**

a) 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.

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

### **21.B.1902 Demande de dérogation**

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

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

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

### **21.B.1903 Notification de la dérogation**

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

- 1) 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 ;
- 2) surveiller la mise en œuvre de la dérogation y compris les mesures d'atténuation et les limitations applicables.



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
Navigabilité**

Page : **APP.0-1**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

# APPENDICES

## INTRODUCTION : FORMULAIRES ANAC-TOGO

Les formulaires du présent règlement sont émis en français avec une traduction anglaise.

Appendice I — ANAC-TOGO AIR Form 1 - Certificat d'autorisation de mise en service

Appendice II (Réservé)

Appendice III — ANAC-TOGO AIR Form 20a - Autorisation de vol

Appendice IV (Réservé)

Appendice V — ANAC-TOGO AIR Form 24 - Certificat de navigabilité restreint

Appendice VI — ANAC-TOGO AIR Form 25a - Certificat de navigabilité d'aéronef (excepté les RPA)

Appendice VII — ANAC-TOGO AIR Form 45 - Certificat de limitation de nuisance

Appendice VIII — ANAC-TOGO AIR Form 52 - Attestation de conformité de l'aéronef (Réservé)

Appendice IX — ANAC-TOGO AIR Form 53 - Certificat de remise en service (Réservé)

Appendice X — (Réservé)

Appendice XI — (Réservé)

Appendice XII — Spécifications de certification applicables

Appendice XIII — ANAC-TOGO AIR Form 25b - Certificat de navigabilité – aéronef télépilote



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
Navigabilité**

Page : **APP.I-1**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

### APPENDICE I. CERTIFICAT D'AUTORISATION DE MISE EN SERVICE AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE

FORMULAIRE 1 de l'ANAC-TOGO visé au RANT 08 PART 21 / *ANAC-TOGO AIR FORM 1 referred to in RANT 08 PART 21*

1. Autorité compétente en matière d'agrément/pays <i>Approving competent authority/Country</i>		2. CERTIFICAT D'AUTORISATION DE MISE EN SERVICE <i>AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE</i>  FORMULAIRE 1 DE L'ANAC <i>ANAC-TOGO AIR FORM 1</i>			3. Numéro de traçage du formulaire <i>Form Tracking Number</i>	
4. Nom et adresse de l'organisme <i>Organisation Name and Address</i>				5. Bon de commande / contrat / facture <i>WorkOrder/Contract/Invoice</i>		
6 .Élément <i>Item</i>	7. Description <i>Description</i>	8 Numéro de référence de la pièce <i>Part Number</i>	9. Quantité <i>Quantity</i>	10. Numéro de série <i>Serial Number</i>	11 État /travaux <i>Status/Work</i>	
12 Observations <i>Remarks</i>						
13a. Certifie que les éléments identifiés ci-dessus ont été fabriqués conformément / <i>Certify that the items identified above were manufactured in conformity to</i> <input type="checkbox"/> Aux données de définition approuvées et sont en état de fonctionner en toute sécurité / <i>Approved design data and are in a condition of safe operation</i> <input type="checkbox"/> Aux données de définition non approuvées indiquées dans la case 12 / <i>Non-approved design data specified in block 12</i>			14a <input type="checkbox"/> PART 145 B.050 - Remise en service / <i>PART 145 B.050 Release to service</i> <input type="checkbox"/> Autre réglementation visée à la case 12 / <i>Other regulation specified in block 12</i> Certifie que, sauf dispositions contraires visées à la case 12, les travaux indiqués dans la case 11 et décrits dans la case 12 ont été accomplis conformément à la PART 145 et, compte tenu de ces travaux, les éléments ont été considérés comme prêts à être remis en service / <i>Certifies that unless otherwise specified in block 12, the work identified in block 11 and described in block 12, was accomplished in accordance with PART 145 and in respect to that work the items are considered ready for release to service</i>			
13b. Signature autorisée <i>Authorised Signature</i>		13c Numéro de l'agrément / autorisation <i>Approval / Authorisation Number</i>		14b. Signature autorisée <i>Authorised Signature</i>		14c Numéro de certification/ d'agrément <i>Certificate / Approval Ref.No</i>
13d Nom <i>Name</i>		13e Date ( jj mmm aaaa ) <i>Date (dd mmm yyyy )</i>		14d Nom <i>Name</i>		14e Date ( jj mmm aaaa ) <i>Date (dd mmm yyyy )</i>
<b>RESPONSABILITES DE L'UTILISATEUR / INSTALLATEUR</b> <i>USER / INSTALLER RESPONSIBILITIES</i> Ce certificat ne vaut pas automatiquement autorisation d'installer le ou les éléments Lorsque l'utilisateur/installateur effectue des travaux conformément à la réglementation d'une autorité responsable de la navigabilité indiquée dans la case 1, il est essentiel que l'utilisateur/installateur s'assure que l'autorité responsable de la navigabilité dont il relève accepte les éléments approuvés par l'autorité responsable de la navigabilité à la case 1 Les mentions figurant dans les cases 13a et 14a ne constituent pas une certification d'installation. Dans tous les cas, le dossier d'entretien de l'aéronef doit contenir une certification d'installation délivrée conformément aux règlements en vigueur par l'utilisateur/installateur avant que l'aéronef ne puisse décoller.» <i>This certificate does not automatically constitute authority to install 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.</i>						
Formulaire ANAC-TOGO/AIR/FORM 001				Edition 02 Révision 00 <i>Edition 02 Revision 00</i>		



## **MODE D'UTILISATION DU FORMULAIRE 1 DE L'ANAC**

Ce mode ne concerne que l'utilisation du formulaire 1 de l'ANAC pour des produits, pièces et équipements nouveaux ou pour des prototypes de produits, pièces et équipements. Il y a lieu de se référer à l'appendice II du RANT 08 PART M, qui couvre l'utilisation du formulaire 1 de l'ANAC à des fins de maintenance.

### **1. OBJET ET UTILISATION**

- 1.1. L'un des objectifs premiers du certificat est de déclarer la navigabilité de nouveaux produits, pièces et équipements aéronautiques [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 d'accords bilatéraux et/ou de la politique de l'autorité en question.
- 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.
- 1.8. Il n'est pas permis d'utiliser un même certificat pour des éléments différents certifiés conformes aux «données approuvées» et aux «données non approuvées».

### **2. MODÈLE GÉNÉRAL**

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



- 2.6. Le certificat doit être rédigé en français et en anglais.
- 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 indiquée 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. INSCRIPTION(S) ERRONÉE(S) 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 peut délivrer un nouveau certificat 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 accéder à 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. Lorsque l'autorité compétente est l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo, la seule mention de l'ANAC-TOGO suffit.

#### **Case 2 En-tête du formulaire 1 de l'ANAC.**

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

#### **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.



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

### Navigabilité initiale des aéronefs et délivrance de certificat de Navigabilité

Page : APP.I-4

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

#### **Case 4** *Nom et adresse de l'organisme*

Indiquer le nom et l'adresse complets de l'organisme de production qui met en service le ou les éléments couverts par le présent certificat. Les logos, etc., de l'organisme sont autorisés s'ils peuvent s'inscrire dans la case.

#### **Case 5** *Ordre de travaux/contrat/facture*

Pour faciliter la traçabilité du ou des éléments par le client, indiquer le numéro de l'ordre de travaux, le numéro du contrat, le numéro de la facture ou autre numéro de référence similaire.

#### **Case 6** *Élément*

Indiquer le numéro de ligne lorsqu'il y a plus d'une ligne. Cette case permet des références croisées aisées 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 référence 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*

Indiquer soit « PROTOTYPE » soit « NOUVEAU ».

Indiquer « PROTOTYPE » pour :

- i) la production d'un nouvel élément conformément aux données de définition non approuvées ;



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

### Navigabilité initiale des aéronefs et délivrance de certificat de Navigabilité

Page : APP.I-5

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

- ii) une nouvelle certification par l'organisme mentionné dans la case 4 du certificat précédent après modification ou rectification de l'élément, avant sa mise en service (par exemple, après introduction d'une modification de conception, correction d'un défaut, inspection ou essai, ou prolongation de la durée de stockage). Des informations détaillées sur la première mise en service et les travaux de modification ou de rectification doivent être indiquées dans la case 12.

Indiquer « NOUVEAU » pour :

- i) la production d'un nouvel élément conformément aux données de définition approuvées ;
- ii) une nouvelle certification par l'organisme mentionné dans la case 4 du certificat précédent après modification ou rectification de l'élément, avant sa mise en service (par exemple, après introduction d'une modification de conception, correction d'un défaut, inspection ou essai, ou prolongation de la durée de stockage). Des informations détaillées sur la première mise en service et les travaux de modification ou de rectification doivent être indiquées dans la case 12 ;
- iii) une nouvelle certification des éléments par le fabricant du produit ou l'organisme mentionné dans la case 4 du précédent certificat, de « prototype » (conformité aux données de définition non approuvées uniquement) à « nouveau » (conformité aux données de définition approuvées et en état de fonctionner en toute sécurité), à la suite de l'approbation des données de définition applicables, à condition que les données de définition n'aient pas changé. La mention suivante doit être indiquée dans la case 12.

**« NOUVELLE CERTIFICATION DES ÉLÉMENTS DE "PROTOTYPE" À "NOUVEAU" : LE PRÉSENT DOCUMENT CERTIFIE L'APPROBATION DES DONNÉES DE DÉFINITION [INDIQUER LE N ° DE CERTIFICAT DE TYPE/SUPPLÉMENT AU CERTIFICAT DE TYPE, NIVEAU DE RÉVISION], EN DATE DU [INDIQUER LA DATE SI NÉCESSAIRE POUR DÉTERMINER L'ÉTAT DE LA RÉVISION], SELON LESQUELLES CE OU CES ÉLÉMENTS ONT ÉTÉ FABRIQUÉS. »**

Il convient de marquer la case « aux données de définition approuvées et sont en état de fonctionner en toute sécurité » dans la case 13a ;

- iv) l'examen, avant sa remise en service, d'un nouvel élément mis en service auparavant, conformément à des normes ou spécifications particulières au client (dont les détails ainsi que des informations précises sur la première mise en service doivent être indiqués dans la case 12) ou avant d'établir la navigabilité (une explication de la base de la mise en service et des précisions sur la première mise en service doivent être indiquées dans la case 12).



**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 formulaire 1 de l'ANAC-TOGO. Chaque mention doit indiquer clairement à quel(s) élément(s) de la case 6 elle se rapporte. S'il n'y a aucune déclaration, indiquer « Néant ».

Indiquer le motif de mise en service selon les données de définition non approuvées dans la case 12 (par exemple, certificat de type en attente, pour essai uniquement, données approuvées en attente).

En cas d'impression des données d'un formulaire 1 de l'ANAC-TOGO, toute donnée n'ayant pas sa place dans les autres cases doit être indiquée dans cette case.

**Case 13a Marquer uniquement l'une des deux cases :**

- 1) Marquer la case « données de définition approuvées et sont en état de fonctionner en toute sécurité » si le ou les éléments ont été fabriqués en se fondant sur les données de définition approuvées et ont été jugés en état de fonctionner en toute sécurité.
- 2) Marquer la case « données de définition non approuvées indiquées dans la case 12 » si le ou les éléments ont été fabriqués en se fondant sur des données de définition non approuvées applicables. Indiquer les données dans la case 12 (par exemple, certificat de type en attente, pour essai uniquement, données approuvées en attente).

Il n'est pas permis d'utiliser un même certificat pour des éléments différents mis en service sous couvert de « données de définition approuvées » et de « données de définition non approuvées ».

**Case 13b Signature autorisée**

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

**Case 13c Numéro de l'agrément/autorisation**

Entrer le numéro ou la référence de l'agrément/autorisation. Ce numéro ou référence est délivré par l'autorité compétente.

**Case 13d Nom**

Indiquer lisiblement le nom de la personne qui appose sa signature dans la case 13b.



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

### Navigabilité initiale des aéronefs et délivrance de certificat de Navigabilité

Page : APP.I-7

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

#### **Case 13e Date**

Indiquer la date à laquelle la signature est apposée dans la case 13b, en respectant le format : jj = les 2 chiffres du jour, mmm = les 3 premières lettres du mois et aaaa = les 4 chiffres de l'année.

#### **Cases 14a-14e Exigences générales pour les cases 14a-14e**

Non applicable pour une mise en service à des fins de production. Utiliser une nuance différente, plus sombre par exemple, ou marquer d'une autre façon, de façon à éviter une utilisation accidentelle ou non autorisée.

#### *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 AUX RÈGLEMENTS 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 RÈGLEMENTS NATIONAUX PAR L'UTILISATEUR / INSTALLATEUR AVANT QUE L'AÉRONEF NE PUISSE DÉCOLLER. »



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
Navigabilité**

Page : **APP.II-1**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

## APPENDICE II. CERTIFICAT D'EXAMEN DE NAVIGABILITE

**(Réservé)**



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 08 – PART 21**

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
Navigabilité**

Page : **APP.III-1**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

**APPENDICE III. AUTORISATION DE VOL**  
*PERMIT TO FLY*

FORMULAIRE 20a de l'ANAC-TOGO

*ANAC-TOGO AIR Form 20a*

**REPUBLIQUE TOGOLAISE**  
***TOGOLESE REPUBLIC***



**AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE**  
***NATIONAL CIVIL AVIATION AGENCY***

**LAISSEZ-PASSER N°**  
**«*PERMIT TO FLY N°*»**

1) Le présent Laissez-Passer, est délivré à l'aéronef :

*This Permit to Fly is issued to*

Constructeur:

*Manufacturer*

Catégorie :

*Category*

Type :

*Type*

N° de Série :

*Serial Number*

Marques d'immatriculation :

*Registration marks:*

2) Il est attribué à:

*Granted to*

3) Aux fins de :

*In order to*

<input type="checkbox"/>	Expérimentation <i>Flight tests</i>		
<input type="checkbox"/>	Convoyage <i>Ferry flight</i>	de : <i>from</i>	à : <i>to</i>
<input type="checkbox"/>	Vol de Contrôle <i>Flight check</i>		
<input type="checkbox"/>	Utilisation en attente du CDN <i>Before getting CDN</i>		
<input type="checkbox"/>	Autres cas : <i>Other purpose</i>		

4) Validité de ce document

*Validity of this document*

Du :

*From*

Au :

*To*

inclus

*included*

5) Documents associés au présent Laissez-Passer:

*Documents associated with this permit to fly*

6) Limitations :

*Limitations*

Le présent document devra être, après usage, retourné à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo.

*The present document will be returned, after using, to National Civil Aviation Agency of Togo.*

Fait à Lomé, le

*Done at Lome on*

.....

Le Directeur Général,

*The General Director*

(Signature)

(Nom du Directeur Général)

*(Name of the Director General)*



*(Verso de l'autorisation)*

**Ce Laissez-Passer doit être à bord de l'appareil lors de tout vol**

This Permit to fly must be carried on board during all flights

- a. Le bénéficiaire indiqué au (paragraphe 2) est responsable du respect des règlements applicables et des limitations imposées.  
*The holder quoted in (paragraph 2) is responsible to insure compliance with the applicable requirements and imposed limitations.*
- b. Lorsqu'il n'est pas limité au territoire togolais, ce Laissez-Passer permet les vols internationaux sous réserve de sa validation par les autorités compétentes des pays survolés.  
*Where this Permit is not limited to Togolese territory, it authorizes international flights subject to validation by competent authorities of overflown countries.*
- c. Aucune personne ou bien ne devrait être transporté à bord contre rémunération.  
*In any case, transport of fare paying passengers is forbidden.*
- d. Aucune personne ne devrait être transportée à bord, à moins qu'elle ne soit indispensable à la conduite du vol et n'ait été avisée de la teneur de l'autorisation et de l'état de navigabilité de l'aéronef.  
*No person should be carried on board, unless it is essential to the conduct of the flight and has been advised of the contents of the authorization and the airworthiness of the aircraft.*
- e. L'autorisation de convoyage comprend un ou des vols de réception technique à l'aérodrome de départ et le convoyage proprement dit, avec les escales techniques indispensables.  
*The Ferry Flight Permit includes one or more check flights at departure airport and the ferry flight itself, with the necessary technical stopovers.*
- f. Ce document vaut un Laissez –Passer de Nuisance lorsqu'un tel document est nécessaire.  
*This document worth a Noise Permit to Fly when such a document is required.*
- g. Ce document ne permet pas l'inscription au registre d'immatriculation national sauf si indiqué au (paragraphe 6).  
*This document does not allow registration except if mentioned in (paragraph 6).*
- h. Le présent document ne dispense pas des formalités de douane et de police.  
*This document does not exempt from customs and police clearance.*
- i. Sauf accord spécifique mentionné dans les documents associés (paragraphe 5), l'utilisation de l'aéronef doit être faite conformément aux règles d'exploitation des aéronefs y compris aux règles sur les licences.  
*Outside of a specific agreement quoted in the associated documents (paragraph 5), the operation of the aircraft must be in accordance with the operational rules, including the relative to licences.*
- j. Le vol au – dessus de villes ou zones de population dense est interdit lors des vols à hauts risques.  
*Flight over cities and congested areas is forbidden during high-risk flights.*



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
Navigabilité**

Page : **APP.IV-1**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

### **APPENDICE IV. AUTORISATION DE VOL (DELIVREE PAR UN ORGANISME AGREE)**

**(Réservé)**



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 08 – PART 21**

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
Navigabilité**

Page : **APP.V-1**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

**APPENDICE V. CERTIFICAT DE NAVIGABILITE RESTREINT**  
*RESTRICTED CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS*

FORMULAIRE 24 de l'ANAC -TOGO  
*ANAC-TOGO AIR Form 024*

EXEMPLAIRE N°

REPUBLIQUE TOGOLAISE  
*TOGOLESE REPUBLIC*

N°

MINISTERE CHARGE DE L'AVIATION CIVILE  
*MINISTRY IN CHARGE OF CIVIL AVIATION*  
AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE  
*NATIONAL CIVIL AVIATION AGENCY*



**CERTIFICAT DE NAVIGABILITE RESTREINT**  
**RESTRICTED CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS**

1- Marque de nationalité et d'immatriculation <i>Nationality and Registration Marks</i>	2- Constructeur et désignation du type de l'aéronef <i>Manufacturer and Manufacturer's Designation of aircraft</i>	3- N° de série de l'aéronef <i>Aircraft Serial Number</i>
--	---	--

4- Catégories :  
*Categories*

Mentions d'emploi :  
*Mentions of use*

5- Le présent Certificat de Navigabilité est délivré à l'aéronef ci-dessus désigné, conformément à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale en date du 7 décembre 1944 et à l'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 ses amendements ultérieurs ; cet aéronef est jugé en état de navigabilité lorsqu'il est entretenu et utilisé conformément aux textes précités et aux limites d'emploi applicables.

*This certificate of Airworthiness is issued pursuant to the convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and the Togolese national aviation regulation N° 023/ MIT/CAB dated 31 July 2015 related to aircraft airworthiness (RANT 08) and its subsequent amendments, in respect of the abovementioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitation.*

6- S'y ajoutent les restrictions suivantes :  
*In addition to above the following restrictions apply:*

7- [l'aéronef peut être utilisé pour la navigation aérienne internationale avec les restrictions susmentionnées sous réserve de la validation du présent certificat ou de la permission des autorités compétentes des Etats survolés ou sur le territoire desquels l'aéronef pénètre conformément à l'article 40 de la convention de Chicago.  
*[The aircraft may be used in international air navigation with above restrictions subject to the validation of this certificate or to the permission of the competent authorities of the States overflown or into whose territory the aircraft enters in accordance with article 40 of the Chicago convention]*

Délivré le  
*Date of issue*

Le Directeur Général,  
*The General Director*  
*(Signature)*  
(Nom du Directeur General)  
*(Name of the Director General)*

8- Voir au verso, les visas périodiques donnant la durée de validité.  
*See overleaf for periodical endorsements giving validity periods.*





Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
Navigabilité**

Page : APP.VI-1

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

### APPENDICE VI. CERTIFICAT DE NAVIGABILITE *CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS*

FORMULAIRE 25a de l' ANAC -TOGO  
*ANAC-TOGO AIR Form 25a*

EXEMPLAIRE N°

REPUBLIQUE TOGOLAISE  
*TOGOLESE REPUBLIC*

N°

MINISTRE CHARGE DE L' AVIATION CIVILE  
*MINISTRY IN CHARGE OF CIVIL AVIATION*  
AGENCE NATIONALE DE L' AVIATION CIVILE  
*NATIONAL CIVIL AVIATION AGENCY*



### CERTIFICAT DE NAVIGABILITE *CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS*

1. Marque de nationalité et d'immatriculation <i>Nationality and Registration Marks</i>	2. Constructeur et désignation du type de l'aéronef <i>Manufacturer and Manufacturer's Designation of aircraft</i>	3. N° de série de l'aéronef <i>Aircraft Serial Number</i>
--	---	--

4. Catégories :  
*Categories*

Mentions d'emploi :  
*Mentions of use*

5. Le présent Certificat de Navigabilité est délivré à l'aéronef ci-dessus désigné, conformément à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale en date du 7 décembre 1944 et à l'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 ses amendements ultérieurs; cet aéronef est jugé en état de navigabilité lorsqu'il est entretenu et utilisé conformément aux textes précités et aux limites d'emploi applicables.

*This certificate of Airworthiness is issued pursuant to the convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and the Togolese national aviation regulation N° 023/ MIT/CAB dated 31 July 2015 related to aircraft airworthiness (RANT 08) and its subsequent amendments, in respect of the abovementioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitation.*

Délivré le <i>Date of issue</i>	Le Directeur Général, <i>The General Director</i>  (Signature)  (Nom du Directeur General) <i>(Name of the Director General)</i>
------------------------------------	--

6. Voir au verso, les visas périodiques donnant la durée de validité.  
*See overleaf for periodical endorsements giving validity periods.*

Formulaire ANAC-TOGO/AIR/FORM 025a

Edition 02 Révision 00  
Edition 02 Revision 00





Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
Navigabilité**

Page : **APP.VII-1**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

### APPENDICE VII. CERTIFICAT ACOUSTIQUE

*NOISE CERTIFICATE*

FORMULAIRE 45 de l'ANAC -TOGO

*ANAC-TOGO AIR Form 45*

<b>Ministère chargée de l'Aviation Civile</b> <i>Ministry in charge of civil aviation</i> <b>Agence Nationale de l'Aviation Civile</b> <i>National Civil Aviation Agency</i>		<b>REPUBLIQUE TOGOLAISE</b> <b>TOGOLESE REPUBLIC</b> Travail - liberté – Patrie		3. Numéro de référence du document <i>Document N°</i>	
					
<b>CERTIFICAT ACOUSTIQUE</b> <i>NOISE CERTIFICATE</i>					
4. Marques de nationalité et d'immatriculation <i>Nationality and registration marks</i>		5. Constructeur et Désignation de l'aéronef par le constructeur <i>Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft</i>		6. Numéro de série de l'aéronef <i>Aircraft serial number:</i>	
7. Moteur <i>Engine</i>		8. Hélice : (*) <i>Propeller :</i>			
9. Masse maximale au décollage (kg) <i>Maximum take-off mass (kg)</i>		10. Masse maximale à l'atterrissage (kg) (*) <i>Maximum landing mass (kg)</i>		11. Norme de certification acoustique <i>Noise certification standard</i>	
12. Modifications supplémentaires introduites aux fins de la conformité avec les normes applicables de certification acoustique <i>Additional modifications incorporated for the purpose of compliance with the applicable noise certification standards:</i>					
13. Niveau de bruit latéral / pleine régime (*) <i>Lateral full-power noise level</i>	14. Niveau de bruit à l'approche (*) <i>Approach noise level</i>	15. Niveau de bruit de survol au décollage (*) <i>Flyover noise level</i>	16. Niveau de bruit au survol (*) <i>Overflight noise level</i>	17. Niveau de bruit au décollage (*) <i>Take-off noise level</i>	
Observations : <i>Remarks ;</i>					
18. Le présent certificat acoustique est délivré conformément aux dispositions de l'Annexe 16, Volume I, à la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et à l'arrêté N° 031/ MIT/CAB du 31 juillet 2015 portant adoption du règlement aéronautique national togolais relatif à la protection de l'environnement (RANT 16) et ses amendements ultérieurs, pour l'aéronef mentionné ci-dessus, qui est jugé conforme à la norme acoustique indiquée à condition d'être entretenu et exploité dans le respect des spécifications et limitations d'exploitation pertinentes. <i>This Noise Certificate is issued pursuant to the Annex 16, Volume I to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and the Togolese national aviation regulation N° 031/ MIT/CAB dated 31 July 2015 related to environmental protection (RANT 16) and its subsequent amendments, in respect of the abovementioned aircraft which is considered to comply with the indicated noise standard when maintained and operated in accordance with the relevant requirements and operating limitations.</i>					
19. Date de délivrance <i>Date of issue</i>			20. Le Directeur Général, <i>The General Director</i> (Signature) (Nom du Directeur General) <i>(Name of the Director General)</i>		

(\*) Ces cases peuvent être omises du chapitre de certification

*These boxes may be omitted depending on noise certification standard*

Formulaire ANAC-TOGO/AIR/FORM 045

Edition 02 Révision 00 (Edition 02 Revision 00)



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
Navigabilité**

Page : **APP.VIII-1**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

### **APPENDICE VIII. ATTESTATION DE CONFORMITE DE L'AERONEF** *(CERTIFICATE OF CONFORMITY OF THE AIRCRAFT)*

( Réservé )



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
Navigabilité**

Page : **APP.IX-1**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

### **APPENDICE IX. CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE** *CERTIFICATE OF RELEASE TO SERVICE*

**Réservé**



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
Navigabilité**

Page : **APP.X-1**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

### **APPENDICE X. CERTIFICAT D'AGREMENT D'UN ORGANISME DE PRODUCTION** *PRODUCTION ORGANISATION APPROVAL CERTIFICATE*

**(Réservé)**



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
Navigabilité**

Page : **APP.XI-1**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

### **APPENDICE XI. LETTRE D'AGREMENT** *LETTER OF AGREEMENT*

**(Réservé)**



## APPENDICE XII. SPECIFICATIONS DE CERTIFICATION

<b>Autorité primaire de certification</b>	<b>Spécifications de certification applicables</b>	<b>Catégorie d'aéronefs / APU, Moteurs et équipements</b>
<b>EASA / TCAA / CASA</b>	<b>CS-22, RAC 522, CASR Part 22</b>	Planeurs et planeurs motorisés
<b>EASA / FAA / TCAA / CASA / ANAC BRAZIL</b>	<b>CS-23, FAR 23, RAC 523, CASR Part 23, RBAC 023</b>	Avions de la catégorie normale
<b>EASA / FAA / TCAA / CASA / ANAC BRAZIL</b>	<b>CS-25, FAR 25, RAC 525, CASR Part 25, RBAC 025</b>	Avions lourd
<b>EASA / FAA / TCAA / CASA / ANAC BRAZIL</b>	<b>CS-27, FAR 27, RAC 527, CASR Part 27, RBAC 027</b>	Giravions légers d'une masse maximale n'excédant pas 3 175 kg ou ayant au plus 9 sièges passagers
<b>EASA / FAA / TCAA / CASA / ANAC BRAZIL</b>	<b>CS-29, FAR 29, RAC 529, CASR Part 29, RBAC 029</b>	Giravions Lourd
<b>EASA / FAA / TCAA / CASA / ANAC BRAZIL</b>	<b>CS-31GB, FAR 31, RAC 531, CASR Part 31, RBAC 31</b>	Ballons libre habité à gaz plus léger que l'air
<b>EASA / FAA / TCAA / CASA / ANAC BRAZIL</b>	<b>CS-31HB, FAR 31, RAC 531, CASR Part 31, RBAC 031</b>	Ballons libre habité à air chaud
<b>EASA / FAA / TCAA / CASA / ANAC BRAZIL</b>	<b>CS-31TGB,</b>	Ballons à gaz captifs piloté non libre (Tethered Gas Balloons)
<b>EASA</b>	<b>CS-APU</b>	APU
<b>EASA / FAA / TCAA / CASA / ANAC BRAZIL</b>	<b>CS-E, FAR 33, RAC 533, CASR Part 33, RBAC 033</b>	Moteurs (Engines)
	<b>* CS-22, RAC 522, CASR Part 32</b>	<b>* Moteurs de planeurs motorisés</b>
<b>EASA</b>	<b>CS-LSA</b>	Avions légers de Sport approuvés pour VFR de jour seulement et qui respectent tous les critères suivants: (a) une masse maximale au décollage ne dépassant pas 600 kg pour les avions qui ne sont pas destinés à opérer sur l'eau ou 650 kg pour les avions destinés à opérer sur l'eau. (b) une vitesse maximale de décrochage en configuration d'atterrissage ( $V_{SO}$ ) ne dépassant pas 83 km / h (45 nœuds) CAS à la masse maximale certifié au décollage et au centre de gravité le plus critique. (c) Une capacité maximale en sièges ne dépassant pas deux personnes, le pilote y compris. (d) Un seul moteur, sans turbine équipé d'une hélice. (e) Une cabine non pressurisée.
<b>EASA / FAA / TCAA / CASA / ANAC BRAZIL</b>	<b>CS-P, FAR 35, RAC 535, CASR Part 35, RBAC 035</b>	Hélices



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

### Navigabilité initiale des aéronefs et délivrance de certificat de Navigabilité

Page : **APP.XII-2**

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

<b>EASA / TCAA / CASA</b>	<b>CS-VLA, RAC 523 VLA, CASR Part 23.</b>	Avions monomoteurs, ne comportant pas plus de deux sièges, d'une masse maximale au décollage n'excédant pas 750 Kg et dont la vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage n'excède pas 45 nœuds, approuvés pour VFR de jour seulement.
<b>EASA</b>	<b>CS-VLR</b>	Giravions très légers (hélicoptères) avec une masse maximale certifiée au décollage n'excédant pas 600 kg qui: (a) sont d'une conception simple. (b) sont conçus pour avoir au plus deux (02) occupants à bord. (c) non dotés de moteurs à turbine, ni de moteur-fusée. (d) sont restreints à des opérations VFR de jour
<b>EASA / FAA / TCAA / CASA</b>	<b>CS ETSO, FAA TSO, CAN-TSO, ATSO</b>	Pièces et Equipements

**Note :** Les codes de navigabilité des autorités primaires de certification dans le présent tableau sont directement reconnus et acceptés pour servir de base à la certification de type des produits et à la qualification des pièces et équipements. Les codes de navigabilité des autres autorités primaires de certification seront évalués et acceptés au cas par cas, s'il y a lieu, par décision du directeur général de l'Autorité de l'aviation civile.



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 08 – PART 21

**Navigabilité initiale des aéronefs  
et délivrance de certificat de  
Navigabilité**

Page : APP.XIII-1

Edition : 02 - 02/09/2025

Révision : 00 - 02/09/2025

### APPENDICE XIII. CERTIFICAT DE NAVIGABILITE – AERONEF TELEPILOTE *CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS – REMOTE PILOTED AIRCRAFT*

FORMULAIRE 25b de l' ANAC -TOGO  
*ANAC-TOGO AIR Form 25b*

EXEMPLAIRE N°

REPUBLIQUE TOGOLAISE  
*TOGOLESE REPUBLIC*

N°

MINISTERE CHARGE DE L' AVIATION CIVILE  
*MINISTRY IN CHARGE OF CIVIL AVIATION*  
AGENCE NATIONALE DE L' AVIATION CIVILE  
*NATIONAL CIVIL AVIATION AGENCY*



### CERTIFICAT DE NAVIGABILITE - RPA *CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS - RPA*

1. Marques de nationalité et d'immatriculation <i>Nationality and Registration Marks</i>	2. Constructeur de l'aéronef télépiloté (RPA) et désignation donnée au RPA par le constructeur <i>Manufacturer and Manufacturer's Designation of remotely piloted aircraft (RPA)</i>	3. N° de série de l'aéronef télépiloté <i>Remotely piloted aircraft Serial Number</i>
---	---	--

4. Type(s) et/ou modèle(s) de poste de télépilotage (RPS) <i>Remote pilot station (RPS) type(s) and/or model(s)</i>	5. Liaison(s) pour le RPA (liaison(s) C2) <i>Link(s) for RPA (C2 Link(s))</i>
--	--

6. Catégories :  
*Categories*

Mentions d'emploi :  
*Mentions of use*

7. Le présent Certificat de Navigabilité est délivré à l'aéronef télépiloté ci-dessus désigné, conformément à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale en date du 7 décembre 1944 et à l'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 ses amendements ultérieurs; cet aéronef est jugé en état de navigabilité lorsqu'il est entretenu et utilisé conformément aux textes précités et aux limites d'emploi applicables.

*This certificate of Airworthiness is issued pursuant to the convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and the Togolese national aviation regulation N° 023/ MIT/CAB dated 31 July 2015 related to aircraft airworthiness (RANT 08) and its subsequent amendments, in respect of the abovementioned remotely aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitation.*

Délivré le <i>Date of issue</i>	Le Directeur Général, <i>The General Director</i>  (Signature)  (Nom du Directeur General) <i>(Name of the Director General)</i>
------------------------------------	--

8. Voir au verso, les visas périodiques donnant la durée de validité.  
*See overleaf for periodical endorsements giving validity periods.*

