REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE
Honneur – Fraternité – Justice

……...

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

……...

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



REGLEMENT TECHNIQUE AERONAUTIQUE

RTA - 8

NAVIGABILITE DES AERONEFS

4e Edition- 2018

Amendement 06 - 2022

INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Inscription des amendements

Amendements					
No	***Motif***	***Arrêté N°***	***Applicable le***	***Inscrit-le***	***Par***
00 (1re Edition)	***Intégration de l'Amendement 102 de l'annexe 8 de l'OACI***	***595/MET***	***07/04/2011***	***07/04/2011***	***SST***
01 (1re Edition)	***Intégration de l'Amendement 103 de l'annexe 8 de l'OACI***	***789/MET***	***23/04/2012***	***23/04/2012***	***SST***
02 (1re Edition)	***Intégration de l'Amendement 104 de l'annexe 8 de l'OACI***	***2017/MET***	***29/06/2014***	***29/10/2014***	***SST***
03 (2e Edition)	***Intégration de l'Amendement 105A de l'annexe 8 de l'OACI***	***863/MET***	***17/10/2016***	***17/10/2016***	***SST***
04 (3e Edition)	***Correction et amélioration des textes***	***851/MET***	***10/10/2017***	***10/10/2017***	***SST***
05 (4e Edition)	***Intégration de l'Amendement 106 de l'annexe 8 de l'OACI***	***850/MET***	***2311/2018***	***23/11/2018***	***SST***
06 (4e Edition)	***Intégration de l'Amendement 109 de l'annexe 8 de l'OACI***				***SST***

INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Table des matières

Inscription des amendements **3**

Table des matières **5**

Partie I : Généralités **9**

1.1. Définitions *9*

1.2 Abréviations *17*

1.3 Application. *19*

1.3.1. Domaine 19

1.3.2. Références 19

Partie II. Procédures relatives a la certification et au maintien de la navigabilité **21**

Chapitre 1. Certification de Type **21**

1.1 Domaine d'application *21*

1.2 Prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité *21*

1.3 Vérification de la conformité aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité. *21*

1.3.1 Acceptation des certificats de type 21

1.3.2 Preuves de conformité au règlement applicable : 21

1.3.3 Refus de l'acceptation du Certificat de Type 22

1.3.4 Réparations et Modifications. 24

1.4 Acceptation d'un certificat de type *25*

1.5 Suspension d'un certificat de type **25**

Chapitre 2. Production (RESERVE) **27**

Chapitre 3 : Certificat de navigabilité **29**

3.1. Domaine d'application *29*

3.2 *Admissibilité, délivrance,* renouvellement et maintien de la validité d'un certificat de navigabilité. **29**

3.2.1 Délivrance et renouvellement CDN 29

3.2.1.1 Demande de certificat de navigabilité 29

3.2.1.2 Délivrance 30

3.2.1.3 Documentation associée au certificat de navigabilité 30

3.2.1.4 Renouvellement CDN 31

3.2.2 Conformité au règlement applicable 31

3.2.3 Période de validité d'un CDN 31

3.2.4 Délivrance CDN sur la base d'un CDN délivré par un Etat contractant 32

3.3. Modèle de certificat de navigabilité *32*

3.4. Renseignements relatifs à l'aéronef (Limites d'emploi) *35*

3.5. Perte temporaire de la navigabilité *35*

3.6. Cas d'un aéronef endommagé *36*

3.6.1 Aéronef mauritanien 36

3.6.2 Aéronef étranger 36

3.6.3 Vol spécial 36

3.6.4 Vol normal 36

3.7. Laissez - passer ou permis de vol spécial *36*

Chapitre 4. Maintien de la navigabilité **40**

4.1 Domaine d'application *40*

4.2 Responsabilités de l'État en ce qui concerne le maintien de la navigabilité *40*

4.2.1 Conception (RESERVE) 40

4.2.2 Conception d'une modification (RESERVE) 40

4.2.3 Construction. (RESERVE) 40

4.2.4 Responsabilités relatives aux aéronefs immatriculés en Mauritanie 40

4.2.5 Notification des défauts 42

4.2.6 Évènements à notifier immédiatement : 43

4.2.7 Surveillance 44

4.2.8 Responsabilité en cas d'accident 44

4.2.9 Tâches du maintien de la navigabilité. 44

4.2.10 Programme d'entretien de l'aéronef 45

4.2.11 Consignes de navigabilité 46

4.2.12 Enregistrement du maintien de la navigabilité des aéronefs 46

4.2.13 Transfert des enregistrements de maintien de navigabilité d'aéronef 48

Chapitre 5. Gestion de la sécurité **50**

***Chapitre 6.* Agrément des organismes de maintenance** **52**

6.1 Domaine d'application *52*

6.2 Agrément des organismes de maintenance *52*

6.3 Manuel de procédures de l'organisme de maintenance *53*

6.4 Procédures de maintenance et système d'assurance de la qualité *54*

6.5 Installations *54*

6.6 Personnel *54*

6.7 Enregistrements *55*

6.8 Fiche de maintenance *55*

Chapitre 7 : Normes d'entretien **58**

7.1 Données d'entretien 58

7.2 Exécution de l'entretien 58

7.3 Défauts d'aéronefs 59

Chapitre 8. Éléments d'aéronef 61

8.1 Installation 61

8.2 Entretien des éléments d'aéronef 61

8.3 Éléments d'aéronef à durée de vie limitée 62

8.4 Contrôle des éléments d'aéronef inutilisables 62

Partie III : Approbations des aspects navigabilité des opérations spécifiques 65

Chapitre 1 : Approbation pour les Opérations à Temps de Déroutement Prolongé (EDTO) 65

Chapitre 2 Approbation RVSM 69

Chapitre 3 : Approbation CAT II / III 72

Chapitre 4 : Approbation PBN 75

Dérogations 78

Appendices 80

Appendice I – Approbation EDTO 80

Appendice II– Approbation RVSM 86

Appendice III : Système de compte rendu pour les opérations CAT II/III 91

Appendice IV - Approbation PBN (Scénarios d'éligibilité pour l'approbation opérationnelle) 93

INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Partie I : Généralités

1.1. Définitions

Dans le présent RTA, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

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

Aire d'approche finale et de décollage (FATO). *Aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage.*

Lorsque la FATO est destinée aux hélicoptères exploités en classe de performances 1, l'aire définie comprend l'aire de décollage interrompu utilisable.

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

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

Altitude-pression. *Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type.*

Approuvé. *Accepté par un État contractant comme convenant à une fin particulière.*

Atmosphère type. *Atmosphère définie comme suit :*

a) l'air est un gaz parfait sec ;

b) ses constantes physiques sont les suivantes :

— masse molaire moyenne au niveau de la mer :

$M_0 = 28{,}964\,420 \times 10{-}3$ *kg/mol*

— pression atmosphérique au niveau de la mer :

$P_0 = 1\,013{,}250$ *hPa*

— température au niveau de la mer :

$t_0 = 15$ *°C*

$T_0 = 288{,}15$ *K*

— masse volumique au niveau de la mer:

$\Delta_0 = 1{,}225\,0$ *kg/m3*

— température de fusion de la glace :

$Ti = 273{,}15$ *K*

— constante universelle des gaz parfaits:

R = 8,314 32 (J/mol)/K*

c) les gradients de température sont les suivants :

Altitude *Géo potentielle* *(Km)*		*Gradient de température* *(Degrés Kelvin par kilomètre Géo potentiel standard)*
de	*à*	
−5,0	*11,0*	*-6,5*
11,0	*20*	*00*
20,0	*32,0*	*+1,0*
32	*47,0*	*+ 2,8*
47,0	*51,0*	*00*
51,0	*71,0*	*-2,8*
71,0	*80,0*	*-2,0*

Le mètre géo potentiel standard a pour valeur 9,806 65 m2/s2.

Le Doc OACI 7488 donne la relation entre les variables et contient des tableaux indiquant les valeurs correspondantes de la température, de la pression, de la densité et du géopotentiel.

Le Doc OACI 7488 donne également les poids spécifiques, la viscosité dynamique, la viscosité cinématique et la

vitesse du son aux diverses altitudes.

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.*

Catégorie A. *En ce qui concerne les hélicoptères, appareil multimoteur intégrant les caractéristiques d'isolement de moteur et de système spécifiées à la Partie IVB et capable d'opérations utilisant des données de décollage et d'atterrissage établies dans le cadre d'un concept de défaillance du moteur le plus défavorable qui assure une superficie désignée adéquate et des performances suffisantes pour poursuivre le vol ou interrompre le décollage en sécurité.*

Catégorie B. *En ce qui concerne les hélicoptères, appareil monomoteur ou multimoteur ne répondant pas aux critères de la catégorie A. Il n'est pas garanti qu'un hélicoptère de catégorie B puisse poursuivre son vol en sécurité en cas de panne moteur, et un atterrissage forcé est présumé.*

Certificat de type. *document délivré par un Etat contractant pour définir la conception d'un type d'aéronef, de moteur ou d'hélice qui certifie que cette conception répond aux exigences de navigabilité appropriées de cet État.*

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

Charge ultime. *Charge limite multipliée par le coefficient de sécurité approprié.*

Coefficient de sécurité. *Coefficient de calcul destiné à couvrir l'éventualité de charges plus élevées que les charges admises et les incertitudes du calcul et de la construction.*

Conception de type*. L'ensemble des données et des informations nécessaires pour définir un type d'avion, de moteur ou d'hélice aux fins de détermination de la navigabilité.*

Conditions d'utilisation prévues. *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.*

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.*

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

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

En état de navigabilité. *État d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce qui est conforme à son dossier technique approuvé et qui est en état d'être utilisé en toute sécurité.*

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. *État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.*

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

Dans le cas de l'immatriculation d'aéronefs d'un organisme international d'exploitation sur une base autre que nationale, les États qui constituent l'organisme sont tenus conjointement et solidairement d'assumer les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à un État d'immatriculation. Voir à ce sujet la Résolution du Conseil du 14 décembre 1967 sur la nationalité et l'immatriculation des aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation que l'on peut trouver dans le document intitulé Politique et éléments indicatifs sur la réglementation du transport aérien international (Doc 9587).

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*. 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.*

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.*

Hélicoptère de classe de performances 1. *Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur, il peut soit atterrir sur l'aire de décollage interrompu, soit poursuivre son vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée.*

Hélicoptère de classe de performances 2. *Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur, il peut poursuivre son vol en sécurité, sauf lorsque cette défaillance intervient en deçà d'un point défini après le décollage ou au-delà d'un point défini avant l'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.*

Hélicoptère de classe de performances 3. *Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d'un moteur en un point quelconque du profil de vol, un atterrissage forcé doit être exécuté.*

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.*

Maintenance. *Exécution des tâches sur un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce connexe qui sont nécessaires au maintien de la navigabilité d'un de l'aéronef, du moteur, de l'hélice ou de la pièce connexe.*

II peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

Maintien de la navigabilité. *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.*

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.*

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.*

Modification : *Changement apporté à la conception de type d'un aéronef, d'un moteur ou d'hélices., qui ne constitue pas une réparation.*

Modification majeure*. Dans le cas d'un produit aéronautique pour lequel un certificat de type a été délivré, changement apporté à la conception de type qui a un effet appréciable, ou un effet non négligeable, sur les limites de masse et de centrage, la résistance structurale, le fonctionnement du ou des moteurs, les caractéristiques de vol, la fiabilité, les caractéristiques opérationnelles ou d'autres aspects ou qualités qui influent sur les caractéristiques du produit en matière de navigabilité ou d'environnement.*

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.*

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.

Organisme responsable de la conception du type *: organisme qui détient le certificat de type, ou un document équivalent délivré par un Etat contractant pour aéronef, moteur ou hélice.*

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

Principes des facteurs humains. *Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.*

Règlement applicable de navigabilité. *Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par un État contractant pour la classe d'aéronefs, le moteur ou l'hélice considérés.*

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

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 hydro aéronefs 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 hydro aéronefs décollant dans une direction donnée.*

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. Les aéronefs de ce type ne satisfont pas aux normes de l'Annexe 8.*

Validation (d'un certificat de navigabilité). *Mesure prise par un État contractant lorsque, au lieu de délivrer un nouveau certificat de navigabilité, il reconnaît à un certificat délivré par un autre État contractant la valeur d'un certificat délivré par ses soins.*

1.2 Abréviations

AFM *– Aircraft Flight Manuel ;*
ANAC –*Agence Nationale de l'Aviation Civile ;*
APU – *Auxiliary Power Unit ;*
CDN – *Certificat De Navigabilité ;*
CMP– *Configuration, Maintenance and Procedure;*

CRM – *Compte Rendu Matériel ;*
CTG– *Conditions Techniques Générales ;*
DSA – *Direction de la Sécurité Aéronautique;*
EASA – *European Aviation Safety Agency**;***
EDTO*- Vol à temps de déroutement prolongé ;*
FAA – *Federal Aviation Administration;*
FAR – *Federal Aviation Regulations;*
IFSD – *In-Flight Shutdown ;*
MASPS *– Normes de performances minimales de système d'aéronef ;*
MCM *–Manuel de contrôle de maintenance ;*
MEL – *Liste Minimale d'Equipements ;*
MMEL– *Liste Minimale d'Equipements de Référence ;*
MSG – *Maintenance Steering Group;*
LSA – *Light Sport Airplanes;*
PBN *– Navigation fondée sur les performances ;*
PEA – *Permis d'Exploitation Aérienne ;*
QRH – *Quick Reference Hand book;*
RTA *– Règlement Technique Aéronautique ;*
RVSM *– Minimum de séparation verticale réduit ;*
SB – *Service Bulletin;*
SSEC – *Static Source Error Correction;*
SST – *Service Sécurité Technique **;***
STC – *Supplement Type Certificate ;*
TC – *Type Certificate;*
TCDS –*Type Certificate Data Sheet;*
VLA *– Very Light Aircraft;*
VLR–*Very Light Rotorcraft.*

INTENTINELLEMENT BLANC

1.3 Application.

*Le présent Règlement Technique Aéronautique dénommé **RTA 8,** relatif à la navigabilité des aéronefs est établi conformément aux prescriptions de l'annexe 8 à la Convention de Chicago, relative à l'Aviation Civile Internationale, sauf celles dont les différences ont été notifiées conformément à l'article 38 de ladite Convention.*

1.3.1. Domaine

Le présent Règlement Technique Aéronautique définit entre autres :

- *les règles et les procédures techniques relatives au maintien de la navigabilité des aéronefs et éléments d'aéronefs et ce, en vue de leur aptitude au vol ;*

- *les mesures à prendre pour s'assurer que l'aptitude au vol est observée ;*

Toutefois il se doit de respecter les lois et accords internationaux signés par la République Islamique de Mauritanie.

1.3.2. Références

- La loi 2018-40 du 13 novembre 2018 portant Code de l'Aviation Civile et les textes pris pour son application notamment le décret 2018-158 du 19 novembre 2018.

- annexe-8 de l'OACI (Amendement 109).

INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Partie II. Procédures relatives a la certification et au maintien de la navigabilité

Chapitre 1. Certification de Type

1.1 Domaine d'application

Les normes du présent chapitre sont applicables à tous les types d'aéronefs immatriculés en Mauritanie, ainsi qu'aux moteurs et aux hélices qui font l'objet d'une certification de type distincte, pour lesquels la demande de certification a été soumise à l'EASA ou à la FAA des Etats Unis d'Amérique le 13 juin 1960 ou après cette date. Toutefois :

a) les dispositions du § 1.4 de la présente partie ne seront applicables qu'aux types d'aéronefs pour lesquels une demande de certificat de type a été soumise à l'EASA ou à la FAA des Etats Unis d'Amérique le 2 mars 2004 ou après cette date ;

b) les dispositions du § 1.4 de la présente partie ne seront applicables qu'aux types de moteurs ou d'hélices pour lesquels une demande de certificat de type a été soumise à l'EASA ou à la FAA des Etats Unis d'Amérique le 10 novembre 2016 ou après cette date ;

1.2 Prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité

La Mauritanie, n'étant pas un Etat de conception, a choisi d'accepter les codes de navigabilités de la FAA des Etats Unis d'Amérique et de l'EASA comme base pour l'acceptation de la certification de type d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice (Voir Tableau-1).

1.3 Vérification de la conformité aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité.

1.3.1 Acceptation des certificats de type

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile acceptera les Certificats de Type d'aéronefs, de moteurs ou d'hélices délivrés par l'EASA ou la FAA des Etats Unis d'Amérique comme définition de la conception de l'aéronef, du moteur ou de l'hélice et comme preuve de la conformité de l'aéronef, du moteur ou de l'hélice aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité.

1.3.2 Preuves de conformité au règlement applicable :

La délivrance d'un certificat de type d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice par l'EASA ou la FAA des Etats Unis d'Amérique constituera une preuve suffisante que l'aéronef, le moteur ou

l'hélice soit conformes aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité.

1.3.3 Refus de l'acceptation du Certificat de Type

L'ANAC se réserve le droit de refuser l'acceptation d'un certificat de type d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice délivré par L'EASA ou la FAA des Etats Unis d'Amérique si l'on sait, ou si l'on présume que l'aéronef, le moteur ou l'hélice présente des caractéristiques dangereuses.

Tableau-1

Catégorie d'aéronefs	*Règlement applicable de navigabilité*
1- *Avions monomoteurs de catégorie normale ou utilitaire, 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.*	*EASA CS-VLA et FAR Partie 103*
2- *Avions de catégorie normale, utilitaire ou acrobatique, dont la masse maximale au décollage n'excède pas 5700 Kg et dont la configuration de sièges passagers, à l'exclusion des sièges pilotes, est de 9 ou moins (exception faite des avions cités ci-dessus).*	*EASA CS 23 et FAR Partie 23.*
3- *Avions bimoteurs propulsés par hélices de la catégorie navette, dont la masse maximale au décollage n'excède pas 8600 Kg et dont la configuration de sièges passagers, à l'exclusion des sièges pilotes, est de 19 ou moins.*	
4- *Avions d'une masse maximale au décollage supérieure à 5700 Kg propulsés par turbines, exception faite des avions de la catégorie citée ci-dessus.*	*EASA CS-25 et FAR Partie 25*
5- *Avions de sport légers (Light sport aeroplanes)*	*EASA CS-LSA et FAR Partie 103*
6- *Giravions très légers (Very light rotorcraft)*	*EASA CS-VLR et FAR Partie 103*
7- *Giravions d'une masse maximale n'excédant pas 2700 kg.*	*EASA CS-27 et FAR Partie 27.*
8- *Giravions d'une masse maximale supérieure à 2.700 Kg.*	*EASA CS-29 et FAR Partie 29.*
9- *Planeurs et moto-planeurs de catégorie utilitaire ou acrobatique.*	*EASA CS-22 et FAR Partie 23.*
10- *Ballons Gaz, Ballon à air chaud.et Ballon Gaz en vol captif*	*EASA CS-31GB, EASA CS-31HB, EASA CS-31TGB et FAR Partie 31.*
11- *Moteurs*	*EASA CS-E et FAR Partie 33*
12- *Hélices*	*EASA CS-P et FAR Partie 35*
13- *APU*	*EASA CS-APU et FAR Partie 33*
14- *Bruit des aéronefs*	*EASA CS-36 et FAR Partie 36*

1.3.4 Réparations et Modifications.

(a) *L'ANAC acceptera les approbations techniques délivrées par l'EASA ou la FAA des Etats Unis d'Amérique pour une modification, une réparation d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice. Elle acceptera Ainsi la certification délivrée par l'EASA ou la FAA des Etats Unis d'Amérique pour une pièce de rechange d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.*

(b) *Toute modification d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice doit faire l'objet d'un dossier de modification, établi suivant les mêmes règles que pour l'établissement du dossier technique du prototype. Le dossier de modification doit être approuvé par l'industriel responsable de la conception de type de l'aéronef, du moteur ou de l'hélice ou par un autre organisme de conception agrée par l'EASA ou par la FAA des Etats unis d'Amérique.*

(c) *Toute réparation qui introduit un changement de la définition de type certifiée doit être acceptée par l'ANAC dans les mêmes conditions qu'une modification (voir §1.3.4.b) ci- dessus.*

(d) *Les modifications de la définition de type sont classées soit mineures soit majeures.*

L'ANAC acceptera la classification d'une modification ou d'une réparation effectuée par l'Etat de conception ou par un organisme de conception dûment agréé par l'EASA ou par la FAA des Etats Unis d'Amérique.

(e) *A l'exception des modifications / réparations mineures approuvées par l'industriel responsable de la conception du type originale qui sont acceptées automatiquement par l'ANAC, toute autre modification / réparation sera acceptée formellement par l'ANAC sur le base d'une approbation délivrée par un organisme de conception agréé par l'EASA ou par la FAA des Etats unis d'Amérique.*

(f) *Les postulants qui voudraient apporter une modification majeure à leur aéronef, à son moteur ou à son hélice doivent avoir:*

1. *des connaissances, une expérience et des moyens complets dans les domaines techniques pertinents, qui leur permettront d'effectuer, s'il y a lieu, des analyses en profondeur ;*

2. *des renseignements suffisants sur la conception de type de l'aéronef considéré.*

Ces postulants sont tenus de faire étudier et approuver cette modification par

l'industriel responsable de la conception du type originale ou par un autre organisme de conception agrée par l'EASA ou par la FAA des Etats unis d'Amérique, pour être acceptée par l'ANAC.

1.4 Acceptation d'un certificat de type

1.4.1 réservé

1.4.2

a) L'ANAC acceptera le certificat de type d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice et la certification des modifications de ce certificat de type, y compris les certificats de type supplémentaires délivrés par l'EASA ou FAA des Etats Unis d'Amérique. Dans le cas où le moteur ou l'hélice ne font pas l'objet d'une certification distincte, le certificat de type couvre tout l'aéronef y compris toutes les pièces et tous les équipements installés sur celui-ci.

b) À compter du 26 novembre 2026, l'ANAC acceptera le certificat de type de poste de télépilotage, s'il est certifié séparément de l'aéronef.

1.5 Suspension d'un certificat de type

1.5.1 Réservé

1.5.2 Quand l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), conformément au § 1.4.2 de la présente partie, accepte un certificat de type d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice, informera sans tarder l'autorité de conception qui a délivré ledit certificat de type, si l' ANAC suspend son acceptation.

INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Chapitre 2. Production (RESERVE)

INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Chapitre 3 : Certificat de navigabilité

3.1. Domaine d'application

Les normes du présent chapitre sont applicables à tous les aéronefs immatriculés en Mauritanie. Toutefois, les § 3.3 et 3.4 ne s'appliquent pas à tous les aéronefs dont le prototype a été soumis aux autorités nationales compétentes en vue de l'obtention d'un certificat avant le13 juin 1960.

3.2 *Admissibilité, délivrance*, renouvellement et maintien de la validité d'un certificat de navigabilité.

3.2.1 Délivrance et renouvellement CDN

(a) *La délivrance du premier certificat de navigabilité est effectuée sur la base d'une justification satisfaisante de la conformité de l'aéronef aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité.*

(b) *Un aéronef ne possédant pas de certificat de type EASA ou FAA des Etats Unis d'Amérique ne peut pas être classifié en Mauritanie.*

3.2.1.1 Demande de certificat de navigabilité

(a) *Une demande de certificat de navigabilité doit être faite sous une forme et d'une manière établies par l'ANAC.*

(b) *Toute demande de délivrance doit être signée, soit :*

1. *Du propriétaire inscrit au certificat d'immatriculation (en cas de multipropriété la demande devra être signée de l'ensemble des propriétaires inscrits au certificat d'immatriculation), ou*

2. *Du locataire inscrit au certificat d'immatriculation, ou*

3. *D'une personne ou organisme dûment mandaté et pouvant en apporter la preuve (dans ce cas l'original du mandat devra être fourni et sera conservé par l'ANAC). La déclaration d'entretien vaut mandat si cela est précisé.*

c) *Chaque demande de certificat de navigabilité doit inclure :*

(1) concernant un aéronef neuf :

i) une attestation de conformité délivrée par l'Etat de construction ou par un organisme dûment agréé par l'Etat de construction.

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) Un dossier de visite de classification tel que prescrit par l'ANAC.

***(2) concernant un aéronef usagé** :*

i) une attestation par l'autorité compétente de l'État dans lequel les aéronefs sont, ou étaient, immatriculés, reflétant l'état de navigabilité des aéronefs figurant sur son registre au moment du transfert,

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 permettant d'établir l'état de production, de modification et d'entretien de l'aéronef, y compris toutes les limitations associées au certificat de navigabilité,

v) Un dossier de classification tel que prescrit par l'ANAC.

3.2.1.2 Délivrance

Les certificats de navigabilité mauritaniens sont délivrés par le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile à condition que :

***(1)** le postulant prouve à l'ANAC que l'aéronef est conforme à la conception de type approuvée par un certificat de type ou un certificat de type supplémentaire et aux consignes de navigabilité de l'Etat de conception;*

***(2)** l'aéronef a été inspecté selon les prescriptions du présent règlement et jugé en état de navigabilité par des personnes autorisées par l'ANAC; et*

***(3)** l'ANAC juge que l'aéronef est conforme à la conception de type et qu'il est dans un état permettant une exploitation sûre ;*

***(4)** sur présentation des documents exigés.*

3.2.1.3 Documentation associée au certificat de navigabilité

Tout certificat de navigabilité n'est valable qu'associé à une documentation établie par le constructeur ou approuvée par les services officiels.

Cette documentation doit préciser :

- *Les caractéristiques principales de l'aéronef*
- *Les caractéristiques et limites de fonctionnement et d'emploi avec tolérances correspondantes si elles existent;*
- *Tout autre renseignement jugé utile.*

La composition de cette documentation résulte des textes en vigueur ou, à défaut

est fixée par les constructeurs. Elle peut comprendre, suivant les cas, une fiche de navigabilité, un rapport de pesée, un manuel de vol, une liste des modifications appliquées et un document précisant les équipements qui ne seraient pas déjà mentionnés dans les documents précédents.

3.2.1.4 Renouvellement CDN

(a) *Tout exploitant qui désire renouveler le CDN d'un aéronef déjà immatriculé en Mauritanie doit adresser à l'ANAC une demande renseignée trente (30 jours) au moins avant l'expiration de la date de validité de son CDN en cours.*

(b) *La demande de renouvellement sera accompagnée d'un dossier de renouvellement tel que prescrit par l'ANAC.*

(c) *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'ANAC afin de lui permettre d'effectuer les inspections nécessaires.*

3.2.2 Conformité au règlement applicable

L'ANAC délivrera un certificat de navigabilité dont elle entend demander la reconnaissance aux termes de l'article 33 de la Convention relative à l'aviation civile internationale lorsqu'il a une justification satisfaisante que l'aéronef est conforme aux normes applicables de l'Annexe 8 de cette Convention par sa conformité au règlement applicable de navigabilité.

3.2.3 Période de validité d'un CDN

La période normale de validité des certificats de navigabilité est fixée à six mois.

Cette période de validité peut être successivement renouvelée, pour une durée égale, après contrôle de l'aéronef et des documents de l'aéronef conformément à la règlementation en vigueur.

Le certificat de navigabilité ne doit être considéré en état de validité qu'autant que :

- les exigences de maintien de la navigabilité sont respectées ;

- l'aéronef est entretenu conformément au programme d'entretien approuvé ou accepté par l'ANAC ;

- l'aéronef n'a subi depuis la délivrance de ce certificat aucune modification non approuvée ;

- *l'aéronef est resté dans les limites d'utilisation prévues, en bon état de conservation et de conformité avec les exigences applicables en termes de maintien de navigabilité et de définition de type;*

- *l'aéronef reste sur le même registre ;*

- *le certificat n'a pas été suspendu ou retiré ;*

- *que le certificat de type ou le certificat de type supplémentaire conformément auquel il est délivré n'a pas été invalidé précédemment.*

Cet état du certificat de navigabilité est caractérisé par le symbole ***"V "*** *(Valide).*

3.2.4 Délivrance CDN sur la base d'un CDN délivré par un Etat contractant

Quand un aéronef importé en Mauritanie possède un certificat de navigabilité en cours de validité délivré ou validé par un Etat contractant, l'ANAC en délivrant un nouveau Certificat de navigabilité, peut considérer que le certificat de navigabilité précédent constitue une justification suffisante ou un élément satisfaisant de justification de la conformité de l'aéronef aux normes du présent règlement du fait de sa conformité au règlement applicable de navigabilité.

3.3. Modèle de certificat de navigabilité

3.3.1 *Le modèle du certificat de navigabilité et les renseignements qu'il doit comporter sont présentés dans les Figure 1 et Figure 2.*

Ces renseignements comprennent les mentions suivantes :

1. Marques de nationalité et d'immatriculation ;
2. *Constructeur et désignation de l'aéronef par le constructeur ;*
3. *Numéro de série de l'aéronef ;*
4. *Catégorie et mention d'emploi ;*
5. *Indication du règlement applicable de navigabilité.*
6. *visas périodiques ou mentions attestant que l'entretien est effectué au moyen d'une vérification permanent.*

3.3.2 ***Langue :*** *Le certificat de navigabilité est établi par L'ANAC en Arabe, en Français et traduit en Anglais.*

REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE	الجمهورية الإسلامية الموريتانية وزارة التجهيز والنقل الوكالة الوطنية للطيران المدني

النسخة رقم **Exemplaire N°**		رقم **N°**

شهادة الصلاحية للطيران

CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS

3. *رقم الطائرة في السلسلة* ***3. Numéro de série de l'aéronef*** *3. Aircraft serial number*	***2.*** *الصانع وتسمية الطائرة من طرف الصانع* ***2. Constructeur et désignation de l'aéronef donnée par le constructeur*** *2.Manufacturer and manufacturer's Designation of Aircraft*	***1.*** *علامات الجنسية والتسجيل* ***1. Marque de nationalité et d'immatriculation*** *1.Nationality and registration marks*

4. *الفصلية و صنف الاستعمال*

4. Catégorie et mention d'emploi :

4. Categories and operation :

5 *سلمت هذه الشهادة بالصلاحية للطيران للمركبة الجوية الموصوفة أعلاه طبقا للاتفاقية الخاصة بالطيران المدني الدولي الممضاة بشيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر 1944 وطبقا للمدونة الموريتانية للطيران المدني، وتعتبر هذه المركبة الجوية صالحة للطيران إذا صينت واستعملت وفق النصوص المذكورة أعلاه وداخل حدود الاستعمال المطبقة.*

5.Le présent certificat de navigabilité a été délivré à l'aéronef ci-dessus désigné conformément à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago, le 7 Décembre 1944, et à la loi portant code de l'aviation civile de la Mauritanie; cet aéronef est jugé en état de navigabilité lorsqu'il est entretenu et utilisé conformément aux textes précités et dans les limites d'emploi applicables.

5. This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and to the law on the civil aviation code of Mauritania, in respect of the above-mentioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.

Délivré à : *سلمت في:* **le :** *بتاريخ:* *Issued in :* *Date:*	**Cachet et signature** *طابع و توقيع* *Signature and stamp*

6. *انظر على الصفحة الثانية الخاصة بصلاحية الشهادة*

6. Voir au verso les indications relatives à la validité du certificat

6. See reverse side for information relating to the validity of the certificate

Figure 1-CDN

VALIDITE DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITE
Validity of Certificate Of Airworhtiness
Aéronef : 5T –

Date et Lieu de l'examen *Date and location of the review*	**Résultat de l'examen et Date de validité** *Review result and Validity date*	**Signature de l'inspecteur** *Signature of the inspector*

Figure 2 : ***Recto du CDN***

3.4. 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 à la sécurité d'utilisation.

3.5. Perte temporaire de la navigabilité

(a) *Le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'aviation Civile peut suspendre la validité d'un certificat de navigabilité ou subordonner son renouvellement à certaines conditions dans les cas suivants :*

(1) *Les services compétents de l'ANAC estiment que l'aéronef ne satisfait pas aux conditions techniques requises ;*

(2) *L'aéronef est employé dans des conditions non conformes à celles définies par son certificat de navigabilité et ses documents associés;*

(3) *Un des éléments affectant la sécurité de l'aéronef a subi une avarie grave ;*

(4) *L'aéronef a subi une modification non approuvée ou n'a pas subi une modification obligatoire ;*

(5) *L'aéronef n'a pas été entretenu conformément aux textes réglementaires fixant ses conditions techniques d'emploi.*

Cet état du certificat de navigabilité est caractérisé par le symbole ***"R" (Refusé).***

Toutefois la validité du certificat de navigabilité peut être rétablie dès que l'irrégularité a cessé, à moins que cette irrégularité ait pu compromettre de façon permanente la sécurité de l'aéronef.

(b) *Pendant la suspension de validité du certificat, le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'aviation Civile peut, sous réserve de limites d'emploi prescrites pour la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord, autoriser un vol pour cet aéronef jusqu'au lieu de remise en état de navigabilité, ainsi que les essais en vol consécutifs, sans que cet aéronef puisse transporter de passagers payants.*

3.6. Cas d'un aéronef endommagé

3.6.1 Aéronef mauritanien

Dans le cas d'un aéronef mauritanien endommagé, l'ANAC jugera si les dégâts constatés sont tels que l'avion n'est plus en état de navigabilité conformément au règlement applicable.

3.6.2 Aéronef étranger

Si des dégâts se produisent ou sont constatés sur un aéronef étranger sur le territoire Mauritanien, l'ANAC pourra empêcher ledit aéronef de reprendre son vol, tout en avisant l'État d'immatriculation et en lui communiquant tous les renseignements nécessaires pour lui permettre de juger si l'avion n'est plus en état de navigabilité conformément au règlement applicable.

3.6.3 Vol spécial

Si l'État d'immatriculation considère que les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité et prescrit des limites d'emploi spéciales dans lesquelles l'aéronef pourra effectuer un vol non commercial jusqu'à un aérodrome où il sera remis en état de navigabilité, l'ANAC autorisera ce vol à condition que l'Etat d'immatriculation prenne en compte toutes les limitations proposées par l'ANAC.

3.6.4 Vol normal

Si l'État d'immatriculation considère que les dégâts ne sont pas tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, l'aéronef sera autorisé par l'ANAC à reprendre son vol.

3.7. Laissez - passer ou permis de vol spécial

Document provisoire ne permettant la circulation aérienne qu'au-dessus du territoire mauritanien et dans des conditions limitées qui, dans chaque cas, sont mentionnées de façon détaillée sur le Laissez-passer.

(a) *L'ANAC peut délivrer un laissez-passer ou permis de vol spécial à un aéronef capable d'effectuer un vol en toute sécurité, mais incapable de satisfaire aux normes applicables de navigabilité dans les cas suivants :*

(1) *A la place d'un certificat de navigabilité individuel dont l'établissement est retardé pour une raison quelconque, bien que l'aéronef satisfasse à toutes les conditions techniques de délivrance ;*

(2) *Pour permettre des vols de contrôle en vue de la remise dans la situation « **V** » du certificat individuel de navigabilité d'un aéronef qui a été mis*

*dans la situation « **R** » pour une raison quelconque ;*

(3) *Sous toutes réserves jugées utiles, pour permettre des vols de convoyage à des aéronefs dont la validité du certificat de navigabilité est expirée, aux aéronefs en cours d'importation (livraison d'aéronef) et à des aéronefs vers une base d'entretien pour y effectuer la maintenance, ou pour un stockage ;*

(4) *éloigner l'aéronef des zones de danger ;*

(5) *exploiter l'aéronef avec un poids excédant le poids maximum de décollage certifié pour effectuer un vol au-delà des limites du rayon d'action normal, au-dessus de l'eau ou des aires d'atterrissage qui ne disposent pas d'une assistance adéquate ou de carburant approprié. L'emport du poids supplémentaire est limité au carburant additionnel, aux équipements de transport carburant, et aux équipements de navigation nécessaires pour ce vol.*

(b) *Pour la délivrance de tout laissez-passer, l'ANAC exige les conditions ci-après :*

(1) *une approbation pour remise en service enregistrée dans le dossier de l'aéronef, délivrée par une personne habilitée ou un organisme de maintenance, stipulant que l'aéronef en question a été inspecté et avéré sûr pour le vol prévu.*

(2) *une copie du permis devrait se trouver en permanence à bord de l'aéronef ;*

(3) *les marques d'immatriculation devraient être apposées sur l'aéronef conformément aux spécifications du RTA 7 ;*

(4) *aucune personne ou aucun bien ne devrait être transporté à bord contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location ;*

(5) *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 ;*

(6) *l'aéronef ne devrait être conduit que par des membres d'équipage qui connaissent l'objet du vol et les conditions imposées et qui sont titulaires de brevets ou licences appropriés délivrés ou validés par l'ANAC ;*

(7) *le vol devrait être effectué de manière à éviter des zones où il pourrait mettre en danger des personnes ou des biens ;*

(8) *le vol devrait être effectué dans le respect des limites d'emploi prescrites par le manuel de vol de l'aéronef ainsi que des limitations supplémentaires spécifiées pour ce vol ;*

(9) *La validité du Laissez- passer est de 3 jours renouvelable, le renouvellement et éventuellement, la suspension du Laissez- Passer sont laissés à l'appréciation des services qualifiés.*

(c) *L'exploitant doit obtenir des Etats à survoler, toutes les autorisations de survol requises pour des vols en dehors de la Mauritanie.*

(d) *Au besoin, les services compétents de l'ANAC peuvent inspecter l'aéronef pour en confirmer l'état de navigabilité.*

INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Chapitre 4. Maintien de la navigabilité

4.1 Domaine d'application

Jusqu'au 25 novembre 2026, les normes du présent chapitre sont applicables à tous les aéronefs, moteurs, hélices et pièces connexes.

À compter du 26 novembre 2026, les normes du présent chapitre sont applicables à tous les aéronefs, postes de télépilotage, moteurs, hélices et pièces connexes.

4.2 Responsabilités de l'État en ce qui concerne le maintien de la navigabilité

Des éléments indicatifs sur les spécifications du maintien de navigabilité figurent dans le manuel de navigabilité (Doc 9760)

4.2.1 Conception (RESERVE)

4.2.2 Conception d'une modification (RESERVE)

4.2.3 Construction. (RESERVE)

4.2.4 Responsabilités relatives aux aéronefs immatriculés en Mauritanie

4.2.4.1 Lorsque l'ANAC immatricule pour la première fois un aéronef d'un type déterminé et délivre un certificat de navigabilité conformément aux dispositions de navigabilité elle :

a) *avise l'État de conception qu'un tel aéronef a été immatriculé en Mauritanie.*

b) *vérifie le maintien de la navigabilité dudit aéronef conformément au règlement applicable de navigabilité en vigueur.*

c) *Accepte des spécifications pour assurer le maintien de la navigabilité de l'aéronef pendant sa durée de vie utile et aussi pour faire en sorte que l'aéronef :*

1) *Demeure conforme au règlement applicable de navigabilité suite à une modification, une réparation ou la pose d'une pièce de rechange.*

2) *Soit maintenu en état de navigabilité conformément aux spécifications de maintenance des RTA 6(OPS1, OPS2, OPS3 et Partie 145), ainsi que, le cas échéant, avec les dispositions du RTA 8.*

d) *Adopte directement les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qu'elle recevra de l'État de conception. ces renseignements s'imposent à tous les exploitants ou propriétaires d'aéronefs immatriculés en Mauritanie conformément aux §4.2.10, §4.2.11 et §5.1*

e) *Adopte directement les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qu'il recevra de l'État de conception d'une modification*

Les exploitants ou propriétaires d'aéronefs faisant l'objet d'une modification doivent disposer d'un système permettant de surveiller et d'obtenir les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité établies par l'Etat de conception de cette modification ;

f) *Veille à ce que tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qu'il a établis en qualité d'État d'immatriculation pour l'aéronef en question soient communiqués à l'État de conception et à l'État de conception d'une modification concernés ;*

g) *En ce qui concerne les aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5700 Kg ou d'un hélicoptère dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieur à 3175 Kg, les exploitants et les organismes de maintenance mettront en place un système permettant de transmettre à l'ANAC et à l'organisme responsable de conception de cet aéronef des renseignements sur les défauts, anomalies de fonctionnement, défectuosités et autres cas qui ont ou qui pourraient avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité de cet aéronef.*

Lorsque ces renseignements concernent un moteur ou une hélice, ils seront communiqués aussi à l'organisme responsable de la conception de ce moteur ou de cette hélice.

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, l'exploitant doit mettre en place un système permettant de transmettre ces renseignements à l'ANAC et à la personne ou à l'organisme responsable de la conception de la modification ou de la réparation.

.

Au minimum les cas cités en § 4.2.5 doivent être transmis conformément au § 4.2.4 f).

4.2.4.2 À compter du 5 novembre 2020, lorsque l'ANAC agrée un organisme de maintenance ou qu'elle accepte l'agrément d'un organisme de maintenance délivré par un État contractant, l'ANAC veillera au respect des normes du Chapitre 6 de la présente partie.

4.2.4.3 L'ANAC veillera à ce que des informations sensibles concernant la sûreté de l'aviation

ne soient pas transmises dans les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité.

4.2.5 Notification des défauts

Les organismes de maintenance et les exploitants d'aéronef de plus de 5.700 kilogrammes de masse maximale au décollage et d'un hélicoptère dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieur à 3175 Kg doivent fournir à l'ANAC, des comptes rendus de pannes, de mauvais fonctionnements et défauts qui peuvent entraîner au minimum les cas cités ci-dessous :

(a) *Incendies en vol avec fonctionnement correct du système d'avertissement d'incendie ;*

(b) *Incendies en vol sans fonctionnement correct du système d'avertissement d'incendie ;*

(c) *Les faux avertissements d'incendie en vol ;*

(d) *Les cas où un système d'échappement de moteur endommage en vol le moteur ou la structure, l'équipement ou des composants adjacents ;*

(e) *Les cas où un composant de l'aéronef cause une accumulation ou une diffusion de fumée, de vapeur ou d'émanations toxiques ou nocives dans le poste de pilotage ou la cabine des passagers pendant le vol ;*

(f) *L'extinction d'un moteur en vol ;*

(g) *L'arrêt d'un moteur en vol par suite de l'endommagement externe du moteur ou de la structure de l'aéronef ;*

(h) *L'arrêt d'un moteur en vol par suite de l'aspiration d'un corps étranger ou du givrage ;*

(i) *L'arrêt de plus d'un moteur en vol ;*

(j) *Les anomalies du système de mise en drapeau de l'hélice ou de la capacité du système de limiter la survitesse en vol ;*

(k) *Les cas où le circuit de carburant ou le vide-vite modifie le débit de carburant et les cas de fuite dangereuse de carburant pendant le vol ;*

(l) *La sortie ou la rentrée d'un atterrisseur, ou l'ouverture ou la fermeture de trappes de logement de train, pendant le vol ;*

(m) *Les anomalies du circuit des freins entraînant une perte de la force de serrage des freins lorsque l'avion est au sol ;*

(n) *Les dommages structuraux nécessitant des réparations majeures ;*

(o) *Les criques, déformations permanentes et traces de corrosion de la structure qui dépassent les limites admissibles établies par le constructeur ;*

(p) *Les cas où des composants ou des systèmes sont à l'origine de mesures d'urgence pendant le vol (à l'exception de l'arrêt d'un moteur) ;*

(q) *Les cas d'interruption d'un vol, de changement d'aéronef en route, d'escale ou de déroutement non prévus dus à des anomalies mécaniques connues ou soupçonnées ;*

(r) *Le nombre de moteurs déposés prématurément en raison d'une anomalie de fonctionnement, d'une panne ou d'une défectuosité, avec une indication de leur marque, de leur modèle et du type d'aéronef sur lequel ils étaient installés ;*

(s) *Le nombre de mises en drapeau d'une hélice pendant le vol, avec une indication de son type, de celui du moteur et de l'aéronef sur lequel elle était installée.*

Les comptes rendus seront établis de la manière prescrite par l'ANAC et contiendront toutes les informations pertinentes relatives à la situation connue de la personne ou de l'organisme.

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

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

4.2.6 Évènements à notifier immédiatement :

Les événements suivants doivent être signalés immédiatement par téléphone ou compte rendu à L'ANAC :

1) *Défaillance d'une structure principale ;*

2) *Défaillance d'un système de commande ;*

3) *Incendie à bord ;*

4) *Défaillance structurale de moteur ;*

5) *Toute autre condition considérée comme présentant un danger imminent pour la sécurité*

4.2.7 Surveillance

L'ANAC assure les fonctions de suivi de navigabilité des produits, pièces et équipements qui sont sous sa surveillance, réagit dans un délai raisonnable en cas de problème de sécurité, émet et diffuse les informations obligatoires et utiles ;

4.2.8 Responsabilité en cas d'accident

(a) *Pour tout accident survenu au cours des opérations de contrôle prévues par le présent RTA-8, le propriétaire a la responsabilité des risques de toute nature, y compris les dommages causés aux tiers ; et ceux causés au personnel de l'Etat prenant part au contrôle.*

(b) *Pour tout accident survenu, en dehors des opérations de contrôle, sur un matériel vérifié, le propriétaire conserve l'entière responsabilité des risques de toute nature encourus.*

4.2.9 Tâches du maintien de la navigabilité.

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

1. *l'exécution de visites pré-vol ;*

2. *la remise aux normes conformément aux données approuvées de tout défaut ou dommage affectant la sécurité de l'exploitation, prenant en compte, pour tous les aéronefs lourds ou les aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial, la liste minimale d'équipement et la liste des dérogations de configuration dans la mesure où elles sont disponibles pour le type d'aéronef considéré ;*

3. *la réalisation de tout l'entretien, conformément au programme d'entretien de l'aéronef approuvé par l'ANAC ;*

4. *l'analyse de l'efficacité du programme d'entretien approuvé pour tous les aéronefs lourds ou les aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial ;*

5. *l'exécution de toute consigne de navigabilité applicable ;*

6. *la réalisation des modifications et réparations approuvées conformément au § 1.3.4 ;*

7. *des vols de contrôle de maintenance si nécessaire.*

4.2.10 Programme d'entretien de l'aéronef

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

(b) *le programme d'entretien de l'aéronef est approuvé ou accepté, selon le cas, par l'Etat d'immatriculation, ainsi que toutes modifications ultérieures.*

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

- *Instructions fournies par l'ANAC;*

- *Instructions de maintien de la navigabilité fournies par les détenteurs du certificat de type, du certificat de type supplémentaire, de l'agrément de conception d'une réparation majeure, ou de tout autre agrément pertinent délivré ;*

- *Instructions complémentaires ou différentes proposées par le propriétaire, après avoir été approuvées, sauf pour la fréquence des tâches relatives à la sécurité visées au § 4.2.9 e), qui peut être augmentée et uniquement lorsqu'il est soumis à une approbation directe conformément au § 4.2.9. b)*

(d) *Le programme d'entretien de l'aéronef doit détailler l'ensemble des opérations d'entretien à effectuer, y compris leur fréquence ainsi que toutes tâches particulières relatives au type et à la spécificité des opérations (Voir RTA 6 OPS 1, § 11.3 - RTA 6 OPS 2, § 3.8.3 et RTA 6 OPS 3, II§6.3)*

(e) *Pour les aéronefs lourds, lorsque le programme d'entretien de l'aéronef est fondé sur une logique de groupe directeur d'entretien (MSG3) ou sur un contrôle de l'état de l'appareil, le programme d'entretien de l'aéronef doit comporter un programme de fiabilité.*

(f) *Le programme d'entretien de l'aéronef est annuellement revu et modifié en conséquence si nécessaire. Ces réexamens doivent permettre de s'assurer que le programme reste valable compte tenu de l'expérience d'exploitation et des instructions de l'ANAC, tout en tenant compte des instructions d'entretien nouvelles et/ou modifiées énoncées par les détenteurs du certificat de type et du certificat de type supplémentaire.*

4.2.11 Consignes de navigabilité

(a) *Les consignes de navigabilité émises par l'État de conception applicables à tout aéronef immatriculé en Mauritanie et aux éléments d'aéronef, pièces et équipements installés sur ces aéronefs, s'imposent aux exploitants ou propriétaires connus de l'aéronef.*

(b) *Tous les propriétaires ou exploitants d'un aéronef immatriculé en Mauritanie devant se conformer à une consigne de navigabilité doivent disposer de toutes les données descriptives appropriées et des instructions nécessaires pour l'application de cette consigne de navigabilité.*

4.2.12 Enregistrement du maintien de la navigabilité des aéronefs

(a) *À l'issue de tout entretien, le certificat de remise en service requis doit être incorporé parmi les enregistrements du maintien de navigabilité des aéronefs. Chaque inscription doit être faite dès que possible mais au plus tard 30 jours après le jour de l'intervention.*

(b) *Dans les enregistrements du maintien de navigabilité, doivent figurer :*

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

2. lorsque cela est exigé pour le transport aérien commercial ou pour les opérations aériennes autres que le transport aérien commercial, le compte rendu matériel de l'exploitant.

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

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

1. l'état en cours des consignes de navigabilité ;
2. l'état en cours des modifications et réparations ;
3. l'état en cours de la conformité avec le programme d'entretien ;
4. l'état en cours des éléments d'aéronef à durée de vie limitée ;
5. le devis de masse ;
6. la liste des travaux d'entretien reportés.

(e) *En plus du document d'autorisation de mise en service les informations suivantes concernant tout élément d'aéronef installé (moteur, hélice, module de motorisation ou élément d'aéronef à durée de vie limitée) doivent être inscrites dans le livret moteur ou hélice, la fiche d'entretien de module de motorisation ou d'élément d'aéronef à durée de vie limitée, approprié :*

1. identification de l'élément d'aéronef, et

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

3. les informations actuelles du § 4.2.11.d) applicables à l'élément d'aéronef.

(f) *La personne responsable de la gestion des tâches de maintien de navigabilité doit contrôler les enregistrements spécifiés dans ce § et présenter les enregistrements à l'ANAC sur demande.*

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

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

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

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

3. le temps de vol (heures, jours calendrier, cycles et

atterrissages), selon le cas, depuis la dernière maintenance programmée de l'élément d'aéronef à durée de vie limitée, au moins jusqu'à ce que la dernière maintenance programmée de l'élément d'aéronef ait été remplacée par une autre maintenance programmée de même nature en portée et en détails, et

4. l'état en cours de la conformité avec le programme d'entretien approuvé de l'aéronef de sorte à établir celle-ci, au moins jusqu'à ce que la maintenance programmée de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef ait été remplacée par une autre maintenance programmée de même nature en portée et en détails, et

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

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

4.2.13 Transfert des enregistrements de maintien de navigabilité d'aéronef

(a) *Le propriétaire ou l'exploitant doit s'assurer que lorsqu'un aéronef est transféré définitivement à un autre propriétaire ou exploitant, les enregistrements de maintien de navigabilité d'aéronef et le cas échéant, le compte rendu matériel de l'exploitant sont également transférés.*

(b) *La période pendant laquelle les enregistrements doivent être conservés continue de s'appliquer au nouveau propriétaire, ou exploitant.*

INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Chapitre 5. Gestion de la sécurité

À compter du 5 novembre 2020, le RTA 19 contient des dispositions relatives à la gestion de la sécurité concernant les organismes de maintenance agréés. D'autres orientations figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859).

INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Chapitre 6. Agrément des organismes de maintenance

Le Règlement Technique Aéronautique RTA 8 – Partie 145 contient des dispositions relatives à l'agrément des organismes de maintenance.

6.1 Domaine d'application

Les normes du présent chapitre s'appliquent à l'agrément des organismes engagés dans la maintenance d'aéronefs, de moteurs, d'hélices et de pièces connexes.

6.2 Agrément des organismes de maintenance

6.2.1 *Les exigences régissant l'agrément des organismes de maintenance conformément aux normes du présent chapitre sont définies dans le règlement Technique Aéronautique RTA 8 Partie 145.*

6.2.2 *L'agrément d'un organisme de maintenance par l'ANAC dépendra de la capacité de l'organisme demandeur de démontrer qu'il satisfait aux normes applicables du présent chapitre par sa conformité aux exigences définies au RTA 8 Partie 145, en application du § 6.2.1 et aux dispositions pertinentes du RTA 19 concernant les organismes de maintenance agréés.*

6.2.3 *Le certificat d'agrément et les renseignements qu'il doit comporter sont présentés dans le formulaire F-ANAC-AIR-333 (Voir RTA 8Partie 145 – Appendice 6. Ces renseignements comprennent les mentions suivantes :*

a) Nom et Logo de l'ANAC.
b) le nom et l'adresse légale de la base principale de l'organisme de maintenance. Des informations détaillées relatives à l'emplacement des autres installations et sites de maintenance, doivent figurer dans le Manuel des procédures de maintenance auquel le certificat fait référence. ;
c) le numéro de référence de l'agrément de l'organisme de maintenance ;
d) la date de délivrance du certificat en vigueur ;
e) la date d'expiration ;
f) la portée de l'agrément, en ce qui concerne la maintenance des aéronefs et des composants et/ou la maintenance spécialisée et les types d'aéronefs et de composants visés par l'agrément ;
g) le nom, signature du Directeur Général de l'ANAC

6.2.3.1 *Le certificat d'agrément sera la reproduction du formulaire F-ANAC-AIR-333 figurant dans le RTA 8 Partie 145, Appendice 6, et indique la date de délivrance initiale si elle diffère de la date de délivrance du certificat en vigueur.*

6.2.4 *Le maintien de la validité de l'agrément dépendra de la capacité de l'organisme de continuer à*

respecter les exigences appropriées visées aux § 6.2.1 et 6.2.2 et détaillées au RTA 8 Partie 145

6.2.5 *L'organisme de maintenance doit notifier à l'ANAC tout changement concernant la portée de ses travaux, son emplacement ou le personnel désigné conformément aux § 145.A.085 du RTA 8 Partie 145*

6.2.6 *Lorsque l'ANAC accepte, en totalité ou en partie, un agrément d'organisme de maintenance délivré par un État contractant, elle mettra en place un processus pour la prise en compte de cet agrément et des changements apportés par la suite. À cette fin, elle établira une liaison appropriée avec l'État contractant qui a délivré l'agrément d'origine.*

6.3 Manuel de procédures de l'organisme de maintenance

6.3.1 *L'organisme de maintenance mettra à la disposition du personnel de maintenance intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un manuel de procédures, qui peut être publié en plusieurs parties distinctes, contenant les renseignements suivants :*

a) une description générale de la portée des travaux autorisés au titre des conditions d'agrément de l'organisme ;

b) une description des procédures et du système d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme visés exigés par la section 6.4 ;

c) une description générale des installations de l'organisme ;

d) les noms et fonctions de la ou des personnes dont il est question aux § 6.6.1 et 6.6.2 ;

e) une description des procédures d'établissement de la compétence du personnel de maintenance conformément au § 6.6.4 ;

f) une description de la méthode à utiliser pour établir et conserver les enregistrements de maintenance exigés par la section 6.7 ;

g) une description des procédures d'établissement et des conditions de signature des fiches de maintenance ;

h) le personnel autorisé à signer les fiches de maintenance et l'étendue de ses pouvoirs ;

i) une description des activités sous-traitées, le cas échéant ;

j) une description des procédures supplémentaires à suivre, le cas échéant, pour respecter les procédures et les spécifications de maintenance des exploitants ;

k) une description des procédures à suivre pour respecter les spécifications des § 4.2.3, alinéa f), et 4.2.4 de présent règlement, relatives à la communication de renseignements ;

l) une description des procédures à suivre pour recevoir et évaluer toutes les données de navigabilité nécessaires de l'organisme responsable de la conception de type, ainsi que pour modifier ces données et les diffuser à l'intérieur de l'organisme de maintenance ;

m) une description des procédures à suivre pour apporter des changements qui ont une incidence

sur l'agrément de l'organisme de maintenance.

***6.3.2** L'organisme de maintenance veillera à ce que le manuel de procédures soit modifié selon les besoins de manière à être constamment à jour.*

***6.3.3** L'organisme de maintenance transmettra sans délai des exemplaires de toutes les modifications apportées au manuel de procédures à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le manuel a été distribué.*

Le §145.A.070 du RTA 8 Partie 145 détaille et complète la présente section 6.3

6.4 Procédures de maintenance et système d'assurance de la qualité

***6.4.1** L'organisme de maintenance établira des procédures qui garantissent de bonnes pratiques de maintenance et le respect de toutes les normes pertinentes énoncées dans les § 6.2.1 et 6.2.2, détaillées dans le RTA 8 Partie 145 et qui sont acceptables pour l'ANAC.*

***6.4.2** L'organisme de maintenance veillera au respect du § 6.4.1 en mettant en place conformément au § 145.A.065 du RTA 8 Partie 145, un système indépendant d'assurance de la qualité lui permettant de surveiller la conformité avec les procédures et le bien-fondé de celles-ci.*

6.5 Installations

***6.5.1** L'organisme de maintenance fournira des installations et un cadre de travail qui conviennent aux tâches à effectuer conformément au § 145.A.025 du RTA 8 Partie 145..*

***6.5.2** L'organisme de maintenance disposera, conformément aux § 145.A045 et § 145.A040 du RTA 8 Partie 145, des données techniques, des équipements, des outils et des matériaux nécessaires à l'exécution des travaux pour lesquels il a été agréé.*

***6.5.3** L'organisme de maintenance veillera conformément au § 145.A025 (d) du RTA 8 Partie 145, à ce que les conditions de stockage garantissent la sécurité des articles entreposés, tels que pièces, équipement, outils ou matériel, et évitent qu'ils ne se détériorent ou ne soient endommagés.*

6.6 Personnel

***6.6.1** L'organisme de maintenance désignera, conformément au § 145.A030 (a) du RTA 8 Partie 145, un dirigeant responsable qui assumera, quelles que soient ses autres fonctions, la responsabilité finale au nom de l'organisation.*

Des éléments indicatifs sur les responsabilités du dirigeant responsable figurent dans le Doc 9760 et dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859).

6.6.2 *Le dirigeant responsable de l'organisme de maintenance désignera, § 145.A030 (b) du RTA 8 Partie 145, une ou plusieurs personnes qui auront entre autres responsabilités celle de veiller à ce que l'organisme respecte les dispositions visées § 6.2.1 et 6.2.2 de la présente partie et détaillées dans le RTA8 partie 145*

6.6.3 *L'organisme de maintenance emploiera, conformément au § 145.A030 (d) du RTA 8 Partie 145, le personnel nécessaire à la planification, à l'exécution, à la supervision, à l'inspection et à l'acceptation des travaux de maintenance à effectuer.*

6.6.4 *L'organisme de maintenance établira la compétence du personnel de maintenance conformément au § 145.A030 (e) du RTA 8 Partie 145.*

6.6.5 *L'organisme de maintenance veillera, conformément au § 145.A035 du RTA 8 Partie 145, à ce que tout le personnel de maintenance reçoive une formation initiale et une formation périodique qui conviennent aux tâches et aux responsabilités qui lui sont attribuées. Le programme de formation établi par l'organisme de maintenance comprendra une formation théorique et pratique sur les performances humaines, y compris la coordination avec les autres membres du personnel de maintenance et avec les équipages de conduite.*

6.7 Enregistrements

6.7.1 *L'organisme de maintenance conservera des enregistrements détaillés des travaux de maintenance, conformément au § 145.A055 du RTA 8 Partie 145, afin de prouver que toutes les conditions relatives à la signature d'une fiche de maintenance ont été respectées.*

6.7.2 *Les enregistrements exigés par le § 6.7.1 seront conservés pendant une période d'au moins trois (3) ans après la signature de la fiche de maintenance.*

6.7.3 *Les enregistrements conservés et transférés conformément au § 6.7 seront tenus sous une forme et dans un format qui en assurent en permanence la lisibilité, la sécurité et l'intégrité.*

6.8 Fiche de maintenance

6.8.1 *La fiche de maintenance sera remplie et signée conformément au § 145.A050 du RTA 8 Partie 145, pour certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon satisfaisante et conformément aux données et procédures approuvées figurant dans le manuel des procédures de maintenance de l'organisme.*

6.8.2 *Une fiche de maintenance sera signée et contiendra, conformément au § 145.A055 du RTA 8 Partie 145, les renseignements suivants :*

a) les détails essentiels des travaux effectués, y compris la mention détaillée des données approuvées qui ont été utilisées ;

b) la date à laquelle ces travaux ont été effectués ;

c) le nom de l'organisme de maintenance agréé ;
d) le nom de la personne ou des personnes qui ont signé la fiche.
e) les restrictions à la navigabilité ou les limites d'exploitation, le cas échéant.

INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Chapitre 7 : Normes d'entretien

7.1 Données d'entretien

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

1) *toute exigence, procédure, norme ou information applicable délivrée par l'ANAC ;*

2) *toute consigne de navigabilité applicable;*

3) *les instructions applicables pour le maintien de la navigabilité délivrées par des titulaires de certificat de type ou de supplément au certificat de type;*

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

7.2 Exécution de l'entretien

(a) *Tous les travaux d'entretien doivent être effectués par du personnel qualifié, en suivant les méthodes, techniques, normes et instructions spécifiées dans les données d'entretien.*

(b) *Tous les travaux d'entretien doivent être effectués en utilisant les outils, équipements et matériels spécifiés dans les données d'entretien. Au besoin, les outils et les équipements seront contrôlés et étalonnés selon une norme reconnue officiellement.*

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

(d) *Tous les travaux d'entretien doivent être effectués dans le respect des limites environnementales spécifiées dans les données d'entretien.*

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

(f) *À l'issue de tout l'entretien, une vérification générale doit être*

effectuée pour s'assurer qu'il ne reste pas d'outils, d'équipements ou d'autres pièces et matériels étrangers à l'aéronef ou à l'élément d'aéronef, et que tous les panneaux d'accès déposés ont été réinstallés.

7.3 Défauts d'aéronefs

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

(b) *Seuls les personnels de certification habilités peuvent décider, en utilisant les données d'entretien, si un défaut d'aéronef porte gravement atteinte à la sécurité du vol et décider du moment et de la manière dont l'action de correction doit être entreprise avant tout vol et quelle action corrective peut être reportée. Ceci ne s'applique pas, lorsqu'on utilise la liste minimale des équipements approuvée par l'ANAC*

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

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

INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Chapitre 8. Éléments d'aéronef

8.1 Installation

(a) *Aucun élément d'aéronef ne peut être installé à moins qu'il ne soit dans un état satisfaisant et qu'il ait obtenu l'autorisation de mise en service de manière appropriée.*

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

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

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

8.2 Entretien des éléments d'aéronef

(a) *L'entretien des éléments d'aéronef doit être effectué par des organismes d'entretien dûment agréés.*

(b) *L'entretien d'un composant conformément aux données d'entretien de l'aéronef ou, si cela est convenu avec l'Autorité, conformément aux données d'entretien du composant, peut être effectué par un organisme de maintenance agréé conformément au RTA 8 Partie 145, ainsi que par le personnel chargé de la certification visé, seulement lorsque ces composants sont installés sur l'aéronef. Quoi qu'il en soit, un tel organisme ou personnel chargé de la certification peut retirer temporairement ce composant à des fins d'entretien, afin de faciliter*

l'accès au composant, sauf lorsque ce retrait rend nécessaires d'autres opérations d'entretien auxquelles ne s'appliquent pas les dispositions du présent §. L'entretien du composant effectué conformément au présent § ne permet pas la délivrance d'une remise en service et est soumis aux exigences relatives à la remise en service d'un aéronef.

***(c)** L'entretien d'un élément de moteur/APU conformément aux données d'entretien du moteur/APU ou, si cela est convenu avec l'Autorité, conformément aux données d'entretien du composant, peut être effectué par un organisme de maintenance agréé conformément au RTA 6 Partie 145, seulement lorsque ces composants sont installés sur le moteur/APU. Quoi qu'il en soit, un tel organisme de classe B peut retirer temporairement ce composant à des fins d'entretien, afin de faciliter l'accès au composant, sauf lorsque ce retrait rend nécessaires d'autres opérations d'entretien auxquelles ne s'appliquent pas les dispositions du présent §.*

8.3 Éléments d'aéronef à durée de vie limitée

***(a)** Les éléments d'aéronef à durée de vie limitée installés ne doivent pas excéder la limite de vie approuvée figurant dans le programme d'entretien approuvé et les consignes de navigabilité.*

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

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

8.4 Contrôle des éléments d'aéronef inutilisables

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

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

2) non-conformité aux consignes de navigabilité applicables et à toute autre exigence relative au maintien de la navigabilité ;

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

4) preuve de défauts ou avaries ;

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

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

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

(d) *Toute personne ou tout organisme responsable en vertu du présent règlement doit, dans le cas d'un élément d'aéronef irrécupérable du § **8.4.c)** :*

*1) conserver cet élément dans un endroit comme décrit au § **8.4.b)**, ou*

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

(e) *Nonobstant le § **8.4.c)**, une personne ou organisme responsable peut transférer la responsabilité sur des éléments d'aéronef classés comme irrécupérables à un organisme dans un but de formation ou de recherche sans mutilation.*

INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Partie III : Approbations des aspects navigabilité des opérations spécifiques

Chapitre 1 : Approbation pour les Opérations à Temps de Déroutement Prolongé (EDTO)

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

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

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

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

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

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

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

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

(c) *établir un manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant (MCM) comprenant :*

(1) le Compte Rendu Matériel (CRM ou Technical Log Book) EDTO;

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

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

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

(5) une procédure supplémentaire EDTO, s'il y a lieu ;

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

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

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

(1) l'identification des opérations spécifiques EDTO et les tâches et procédures pour conformité au document CMP EDTO dernière révision. Les tâches d'entretien EDTO ne peuvent faire l'objet d'aucune autorisation exceptionnelle ou utilisation de tolérance au préalable d'un vol EDTO ;

(2) la visite pré-vol EDTO dont le programme doit être détaillé ;

(3) les tâches obligatoires EDTO (AD/CN, limitations de navigabilité);

(4) l'identification et la gestion des équipements spécifiques EDTO.

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

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

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

(h) *veiller à ce que la MEL (Liste Minimale d'Équipements) ne soit pas moins restrictive que la MMEL (Liste Minimale d'Equipements de Référence), par la prescription de durées limitatives de tolérances techniques pour les systèmes tels que:*

Électriques y compris les batteries, hydrauliques, pneumatiques, instruments de vol, carburant, commandes de vol, protection givrage, démarrage et allumage moteur, équipements liés à la propulsion, navigation et communications, propulsion, APU, conditionnement d'air et pressurisation, suppression de feu en soute, protection feu moteur, équipements de secours, autres équipements nécessaires pour les opérations EDTO. La liste minimale d'équipements (MEL) comportera un préambule détaillé notamment sur le principe de la MEL, la gestion des pannes cumulées, la limitation dans le temps des éléments inopérants.

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

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

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

L'appendice I contient les éléments détaillés sur l'approbation de navigabilité des aéronefs exploités en EDTO.

INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Chapitre 2 Approbation RVSM

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

Les performances de navigation verticale seront au moins conformes à celle l'appendice II du présent règlement..

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

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

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

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

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

(1) les documents de navigabilité, prouvant qu'une approbation de navigabilité RVSM a été octroyée à l'aéronef par l'autorité de certification de l'Etat de conception (2) une description de l'équipement de bord utilisé en exploitation RVSM;

(3) le programme de formation initiale et périodique des

personnels chargés de la maintenance. Ce programme doit contenir au moins les domaines suivants:

- Techniques d'inspection géométrique des aéronefs.

- Vérification de l'étalonnage des équipements et leur utilisation ;

- Toute instruction ou procédure spéciale introduite pour l'homologation RVSM. .

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

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

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

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

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

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

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

INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Chapitre 3 : Approbation CAT II / III

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

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

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

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

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

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

(g) *Le MCM doit traiter au minimum des éléments suivants :*

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

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

- le déclassement de l'aéronef pour des opérations de CAT II ou III parce que l'intégrité d'un ou de plusieurs systèmes requis pour cette exploitation est remise en cause, ou selon les conditions définies par l'Autorité de l'aviation civile;

- le déclassement de l'aéronef en raison des critères de défectuosité, d'inspection ou de calendrier, le cas échéant;

- le reclassement de l'aéronef au niveau des opérations de CAT II ou III à la suite de l'exécution des travaux de maintenance requis;

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

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

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

INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Chapitre 4 : Approbation PBN

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

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

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

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

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

L'appendice IV donne la liste des scénarios possibles portant sur l'admissibilité de l'aéronef à l'exploitation PBN.

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

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

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

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

(7) mettre en place un système de compte-rendu d'événement PBN à

l'autorité de l'aviation civile. Ce système doit permettre contrôler et de prendre des actions correctives nécessaires suite aux événements PBN tels que :

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

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

(iii) indication fortement trompeuse sans avertissement de défaillance ;

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

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

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

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

INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Dérogations

(a) Accord de dérogation

(1) L'ANAC peut, à titre exceptionnel et provisoire, accorder une dérogation aux dispositions du présent règlement lorsqu'elle estime que le besoin existe et sous réserve du respect de toute condition supplémentaire qu'elle considère nécessaire pour assurer, dans ce cas particulier, un niveau de sécurité acceptable.

(2) L'ANAC peut mettre fin à la dérogation aux procédures ou l'amender à tout moment.

(b) Demande de dérogation

La demande de dérogation aux procédures doit être faite sous une forme et d'une manière acceptable pour l'autorité de l'aviation civile. Elle devra être adressée nécessairement à l'ANAC au moins sept (7) jours avant l'échéance de la date à laquelle la dérogation aux procédures définies dans les paragraphes spécifiques de ce présent règlement est projetée.

Une demande de dérogation aux procédures doit comporter la description complète des circonstances et des justifications relatives à la dérogation aux procédures demandées, et démontrer que le niveau de sécurité sera maintenu égal à celui fourni par la règle pour laquelle l'autorisation a été recherchée.

(c) Notification de la dérogation au personnel concerné

Tout organisme de maintenance agréé ou exploitants qui reçoit une lettre d'autorisation de dérogation aux procédures doit disposer de moyens de notifier au personnel concerné par la dérogation y compris son étendue, sa date limite de validité ou d'amendement.

INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Appendices

Appendice I – Approbation EDTO

(a) Conditions relatives au certificat de type de l'avion

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

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

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

(b) Exigences EDTO liées à la gestion du maintien de navigabilité et la maintenance

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

(i) les tâches et responsabilités de tout le personnel impliqué dans les opérations EDTO,

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

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

(2) *L'exploitant devra établir, pour le type d'avion considéré, une liste des systèmes essentiels pour lesquels une surveillance particulière sera mise en œuvre. Cette liste doit être consignée dans un document approprié (p. ex. le Manuel de référence rapide QRH) et être facilement accessible à l'équipage de conduite. Elle devra comprendre les procédures, les limitations et les normes applicables en plus des renseignements indiquant des exigences à respecter avant un vol EDTO. En outre, cette liste devra contenir des indications à l'intention de l'équipage de conduite*

pour qu'il puisse prendre des mesures si l'un ou l'autre des articles spécifiés tombe en panne ou devient défectueux au cours de toute phase du vol.

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

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

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

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

(i) des procédures devront être établies dans le but d'éviter qu'un avion soit engagé dans un vol EDTO après arrêt d'un groupe motopropulseur ou défaillance d'un système principal au cours d'un vol précédent, tant que la cause de cette défaillance n'aura pas été positivement établie et que les mesures adéquates n'auront pas été appliquées .

(ii) les modifications et inspections requises devront être rapidement appliquées lorsqu'elles peuvent avoir une incidence sur la fiabilité du système de propulsion.

(iii) une procédure devra être établie pour s'assurer que l'équipement de bord continuera à être maintenu au niveau de performance et de fiabilité nécessaire aux vols EDTO.

(iv) une procédure de contrôle des pièces devra être établie pour assurer que les pièces appropriées sont installées sur les aéronefs EDTO.

(v) le compte-rendu matériel devra être examiné et rempli, s'il y a lieu, pour assurer que les procédures prévues dans la MEL, les tâches différées et les vérifications de maintenance y ont été consignées et que les procédures de vérification des

systèmes ont été respectées. Les inspections avant un vol EDTO doivent être exécutées par une personne habilitée et qui a reçu la formation appropriée.

(7) *L'objectif du programme de formation des personnels impliqués dans l'exploitation EDTO est d'assurer que les personnels en question ont la formation nécessaire pour gérer et accomplir correctement toutes les tâches associées en insistant sur la nature spécifique de l'entretien EDTO. De plus, le programme d'audit qualité de l'exploitant ou de l'organisme agrée RTA 06 Partie 145 devra permettre de s'assurer que les mécaniciens travaillant sur les aéronefs EDTO ont bien reçu une formation adaptée. Le contenu de la formation doit comprendre :*

(i) le cadre réglementaire,

(ii) les pratiques et procédures EDTO telles que figurant dans le Manuel de Maintenance EDTO,

(iii) les restrictions figurant sur la MEL EDTO, et

(iv) une revue des règles et pratiques de base relatives à l'entretien.

(8) *Un programme de fiabilité établi doit être appliqué avant l'approbation, et poursuivi après l'approbation. Le programme de fiabilité d'un avion EDTO doit être conçu de manière à permettre l'identification et la prévention de défaillance des systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO. Ce programme de fiabilité doit comporter une évaluation de la performance des systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO durant les opérations de maintenance planifiées afin de détecter les tendances au mauvais fonctionnement de ces systèmes et de prendre les actions correctives appropriées.*

(9) *L'évaluation doit indiquer au minimum les heures de fonctionnement des groupes motopropulseurs au cours de la période considérée, le taux d'arrêts en vol, quelles qu'en soient les causes, et le nombre de déposes sur une période moyenne glissante de douze (12) mois. Toute tendance négative soutenue imposerait à l'exploitant de procéder à une évaluation immédiate, en consultation avec l'Autorité de l'aviation civile. L'évaluation peut nécessiter des mesures correctrices ou l'imposition de restrictions opérationnelles.*

(10) *Le programme de fiabilité doit être orienté événement et comprendre :*

(i) des procédures de compte-rendu d'événements EDTO ;

(ii) l'évaluation de la fiabilité du système de propulsion ;

(ii) le programme de démarrage de l'APU en vol ;

(iv) le programme de contrôle de la consommation d'huile ;

(v) le programme de suivi des tendances des moteurs ;

(vi) le programme de vérification après entretien.

(11) *La maturité et la fiabilité du système de propulsion doivent être telles que le risque de perte totale de puissance pour des raisons indépendantes soit extrêmement faible.*
Si une évaluation statistique ne suffit pas à elle seule, exemple, lorsque la taille de la flotte est réduite, les données d'exploitation de l'exploitant aérien seront étudiées au cas par cas.
(12) *En complément aux exigences définies au § 4.2.4 du présent règlement, les événements EDTO suivants doivent faire l'objet de compte-rendu à l'Autorité de l'aviation civile et au détenteur du certificat de type dans les soixante-douze (72) heures :*

(i) pannes ayant motivé un déroutement ou un retour à la base ;

(ii) variations de puissance intempestives;

(i) incapacité de contrôle des moteurs, d'obtenir la puissance désirée, pompages ;

(iv) défaillances sur tout système EDTO significatif.

(13) *Le compte-rendu d'événements EDTO associé doit identifier :*

(i) l'avion ;

(ii) les moteurs ;

(iii) temps total, cycles et heures depuis dernière visite ;

(iv) pour les systèmes, les heures depuis révision générale ou de la dernière inspection de l'élément défectueux ;

(v) phase de vol ;

(vi) les actions correctives. ;

(14) *L'exploitant doit transmettre à l'Autorité de l'aviation civile un rapport relatif au bilan d'exploitation EDTO tous les 3 mois à partir de la date de décision donnant autorisation d'exploitations en EDTO. Ce rapport doit aussi être soumis à l'Autorité de l'aviation civile lors du renouvellement du PEA.*

(15) *Ce rapport doit comprendre pour les aspects de la gestion du maintien de navigabilité, en plus des informations demandées pour l'exploitation :*

(i) un rapport de fiabilité du couple cellule/moteur et de l'APU pour la compagnie et pour la flotte mondiale ;

(ii) une analyse des événements en exploitation et des incidents requis par la règlementation en vigueur ;

(ii) le nombre de vols EDTO effectués ;

(iv) le nombre de vols EDTO effectués en tolérance technique MEL et leur nature.

INTENTIONNELLEMENT BLAN

Appendice II– Approbation RVSM

(a) Systèmes des aéronefs

(1) Équipements pour les Exploitations RVSM.

L'équipement minimal en exploitation RVSM doit être composé des éléments suivants :

(i) deux systèmes indépendants de mesurage d'altitude. Chaque système doit être composé des éléments suivants :

(A) source/système statique dédoublé(e), ayant une protection de glace s'il (si elle) est situé (e) dans les zones où il neige ;

(B) équipement servant à mesurer la pression statique détectée par la source statique, la convertissant en altitude pression et affichant l'altitude pression à l'équipage de conduite :

(C) équipement servant à fournir un signal à code chiffré correspondant à l'altitude pression affichée, à des fins de compte rendu automatique de pression ;

(D) correction des erreurs à source statique (SSEC), si elle est nécessaire pour que soient remplis les critères de performance exigés en espace RVSM; et

(E) des signaux portant des références à une altitude sélectionnée par le pilote pour le contrôle et alertes automatiques.

(ii) un transpondeur du radar secondaire de surveillance ayant un système de compte rendu d'altitude qui peut être connecté au système de mesure d'altitude utilisé pour le maintien de la hauteur.

(iii) un système d'Alerte d'altitude. La valeur nominale du seuil de l'alerte d'altitude ne doit pas être supérieure à +/- quatre-vingt-dix (90) mètres (trois-cent (300) pieds).

(iv) un système de contrôle automatique d'altitude ayant une performance de maintien de la hauteur qui soit conforme aux exigences de navigabilité définies par l'Autorité de l'aviation civile.

(2) Les performances de navigation *verticale de l'équipement RVSM seront au moins conformes aux critères ci-après:*

(i) Dans le cas des groupes d'avions dont la conception et la construction sont nominalement identiques dans tous les aspects qui pourraient avoir une incidence sur la précision de la tenue d'altitude, les performances de tenue d'altitude seront telles que la moyenne de l'erreur verticale totale (TVE) pour un groupe d'avions donné ne sera pas supérieure à 25 m (80 ft), avec un écart type qui ne dépassera pas $28 - 0{,}013z2$ pour $0 \leq z \leq 25$, lorsque z est la TVE moyenne exprimée en mètres, ou $92 - 0{,}004z2$ pour $0 \leq z \leq 80$, lorsque z est

exprimée en pieds. En outre, les composantes de la TVE doivent avoir les caractéristiques suivantes :

(A) l'erreur de système altimétrique (ASE) moyenne du groupe ne dépassera pas 25 m (80 ft) ;

(B) la somme de la valeur absolue de l'ASE moyenne et de trois écarts types de l'ASE ne dépassera pas 75 m (245 ft) ;

(C) les différences entre le niveau de vol autorisé et l'altitude-pression indiquée effectivement suivie pendant le vol seront symétriques de part et d'autre d'une moyenne de 0 m, avec un écart type qui ne dépasse pas 13,3 m (43,7 ft) et, d'autre part, la réduction de la fréquence des différences ayant une amplitude croissante sera au moins exponentielle.

(ii) Dans le cas d'un avion pour lequel les caractéristiques de la cellule et du montage du système altimétrique sont uniques et qui ne peut donc pas être classé dans un des groupes d'avions visés au § (i), les performances de tenue d'altitude seront telles que les composantes de la TVE de l'avion auront les caractéristiques suivantes :

(A) ASE ne dépassera pas 60 m (200 ft), dans toutes les conditions de vol;

(B) les différences entre le niveau de vol autorisé et l'altitude-pression indiquée effectivement suivie pendant le vol seront symétriques de part et d'autre d'une moyenne de 0 m, avec un écart type qui ne dépasse pas 13,3 m (43,7 ft) et, d'autre part, la réduction de la fréquence des différences ayant une amplitude croissante sera au moins exponentielle.

(b) Approbation de navigabilité

(1) Les données d'approbation de navigabilité RVSM doivent contenir au minimum les éléments suivants :

(i) une déclaration précisant à quel programme de données s'appliquent le groupe d'aéronefs ou des aéronefs n'appartenant pas à des groupes ainsi que les normes de construction applicables ;

(ii) une définition de l'(des) enveloppe(s) de vol applicable(s) ;

(ii) des données qui prouvent le respect des critères de performance en exploitation RVSM ;

(iv) les procédures qu'il faut utiliser pour s'assurer que tous les aéronefs dont les demandes d'approbation de navigabilité ont été déposées remplissent les critères RVSM. Ces procédures incluront les références de Bulletins de Service applicables du Manuel de vol des Aéronefs ;

(v) les instructions de maintenance qui assurent le maintien de la navigabilité pour l'approbation RVSM ;

(vi) les performances passées : l'historique pertinent de l'exploitation, lorsqu'il existe, devra être incorporé à la demande. Le demandeur devra prouver que les changements nécessaires dans la formation et dans les pratiques d'exploitation et de maintenance en vue d'améliorer les performances de tenue d'altitude, ont été apportés.

(2) Pour assurer le maintien de la navigabilité d'exploitation RVSM, les éléments suivants doivent être révisés et mis à jour :

(i) Programme d'entretien : l'exploitant doit établir un programme d'entretien prenant en compte les exigences d'exploitation RVSM ;

(ii) Manuel de Réparation Structurale. Le Manuel de Réparation Structurale avec attention particulière sur les zones entourant chaque source statique, les détecteurs de l'angle d'attaque, et les portes si leur détecteur peut avoir un impact sur le courant d'air autour des détecteurs antérieurement mentionnés.

(iii) Liste Minimale d'Equipement de Référence (MMEL) et la liste Minimale d'Equipements de l'exploitant (MEL) : une MEL, adaptée de la liste minimale d'équipements de Référence (MMEL) et des règlements opérationnels pertinents, doit inclure les équipements nécessaires à l'exploitation en espace aérien RVSM et détailler les limitations d'exploitation RVSM induites par le report de défaut d'aéronefs.

(3) L'ensemble des données doit inclure les détails de toutes procédures spéciales qui pourraient être nécessaires pour assurer le maintien du respect des critères d'approbation RVSM.

(4) Modification après approbation. Toute variation /modification de l'installation initiale qui affecte l'approbation RVSM devra être communiquée au constructeur de l'aéronef ou à l'organisme agréé du modèle, accepté par l'autorité responsable.

(5) Participation aux programmes de vérification / surveillance des performances : ce planning devra au minimum inclure une vérification d'un échantillon du parc aérien de l'exploitant par un système indépendant de surveillance de l'altitude.

(c) Procédures de maintenance

(1) l'intégrité des caractéristiques des systèmes exigés d'approbation d'exploitation RVSM doit être vérifiée aux moyens des tests et inspections programmés conjointement avec un programme d'entretien approuvé. L'exploitant doit examiner ses procédures de maintenance et résoudre tout problème pertinent lié au maintien de la navigabilité.
(2) les équipements de maintenance adéquats pour permettre le respect des procédures d'entretien RVSM doivent être disponibles.

(3) les personnels impliques dans l'exploitation d'aéronefs en espace RVSM doivent recevoir la formation appropriée. L'objectif du programme de formation des personnels impliqués dans l'exploitation en espace RVSM est d'assurer que les personnels en question ont la formation nécessaire pour gérer et accomplir correctement toutes les tâches associées en insistant sur la nature spécifique de l'exploitation en espace RVSM. De plus, le programme d'audit qualité de l'exploitant ou des organismes agrées RTA 06 Partie 145 devra permettre de s'assurer que les personnels impliqués dans la gestion du maintien de navigabilité et les techniciens de maintenance travaillant sur les aéronefs exploités en espace RVSM ont bien reçu une formation adaptée.

Le Temporary Guidance Leaflet TGL -6 contient des éléments indicatifs supplémentaires relatives à l'approbation RVSM.

INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Appendice III : Système de compte rendu pour les opérations CAT II/III

(a) *Le système de compte rendu doit englober toutes les approches, réussies ou non, donner les motifs des échecs et consigner les pannes des éléments du système.*

(b) *Pour les opérations de catégorie II, il peut être suffisant de distinguer entre approches réussies et approches non réussies et de prévoir un questionnaire que doit remplir l'équipage de conduite de manière à fournir des données sur les approches réelles/les exercices d'approches qui n'ont pas été couronnés de succès. Les données ci-après à titre d'exemple pourraient être utiles pour évaluer un système de catégorie II:*

(1) l'aérodrome et la piste utilisés;

(2) les conditions météorologiques;

(3) l'heure;

(4) la raison de l'anomalie entraînant une approche interrompue

(5) la qualité du contrôle de vitesse

(6) l'état de la compensation au moment du débrayage de la commande automatique de vol;

(7) la compatibilité de la commande automatique de vol;

(8) le directeur de vol et les données brutes; et

Pour les opérations de catégorie Ill, on doit suivre une procédure analogue, mais plus rigoureuse. On peut utiliser un équipement d'enregistrement, par exemple un enregistreur perfectionné de données de vol, pour obtenir des données nécessaires. Toute irrégularité d'atterrissage devrait faire l'objet d'une enquête approfondie faisant appel à toutes les données disponibles pour en déterminer la cause. L'impossibilité d'identifier positivement et d'éliminer la cause d'un atterrissage signalé comme insatisfaisant peut compromettre l'avenir de l'opération en question

INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

Appendice IV - Approbation PBN (Scénarios d'éligibilité pour l'approbation opérationnelle)

1	*Aéronef de type conçu et certifié pour l'application PBN. Documentation dans l'AFM, le TC ou le STC.*	*Aucune mesure particulière, l'aéronef est admissible pour l'application PBN.*
2	*Aéronef équipé pour l'application PBN, mais non certifié à cet effet. Pas de déclaration dans l'AFM. Le constructeur a émis un SB.*	*Obtenir du constructeur le SB (et les pages modifiées en conséquence de l'AFM).*
3	*Aéronef équipé pour l'application PBN. Pas de déclaration dans l'AFM. Pas de SB disponible. Le constructeur a émis une déclaration de conformité.*	*Vérifier si la déclaration de conformité est acceptable par l'autorité de réglementation de l'État d'immatriculation de l'aéronef.*
4	*Aéronef équipé pour l'application PBN. Pas de déclaration dans l'AFM. SB non disponible ou déclaration de conformité du constructeur non disponible.*	*Établir une demande détaillée à l'intention de l'État d'immatriculation montrant comment les équipements existants de l'aéronef répondent aux exigences de l'application PBN. Solliciter si possible l'aide du constructeur.*
5	*Aéronef non équipé pour l'application PBN.*	*Effectuer les modifications de l'aéronef conformément au SB du constructeur, ou établir une demande de modification majeure en concertation avec un organisme de conception approuvé, dans le but d'obtenir une approbation de l'État d'immatriculation (STC)*