

MINISTERE DES TRANSPORTS, DE
L'AVIATION CIVILE ET DE LA
MARINE MARCHANDE

CABINET

REPUBLIQUE DU CONGO
Unité*Travail*Progrès

Arrêté n° 11 065 /MTACMM-CAB.-
relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs
et des éléments d'aéronefs

LE MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE
ET DE LA MARINE MARCHANDE,

Vu la Constitution ;

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Vu le traité révisé de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale;

Vu le règlement 07-12-UEAC-066- CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du code de l'aviation civile des États membres de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;

Vu le décret n° 2010-825 du 31 décembre 2010 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

Vu le décret n° 2009-389 du 13 octobre 2009 relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;

Vu le décret n° 2012-328 du 12 avril 2012 portant réorganisation de l'agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2017-373 du 22 août 2017 portant nomination des membres du Gouvernement ;

4

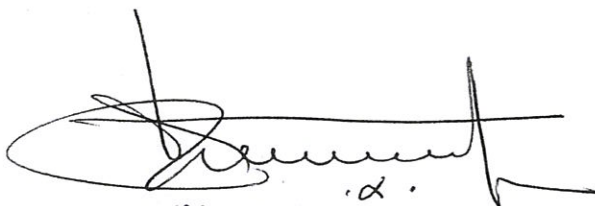
ARRETE :

Article premier : Le présent arrêté fixe les exigences relatives au maintien de la navigabilité des aéronefs et éléments d'aéronefs et aux normes d'entretien des aéronefs, telles que jointes en annexe.

Article 2 : Le présent arrêté, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.



Fait à Brazzaville, le 13 juin 2019



Fidèle DIMOU.-

ANNEXE A L'ARRETE RELATIF AU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS ET DES ÉLÉMENTS D'AÉRONEFS

TABLE DES MATIERES

1.	GENERALITES	4
1.1	DOMAINE D'APPLICATION	4
1.2	DÉFINITIONS.....	4
1.3	ABRÉVIATIONS	6
2	MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ	7
2.1	DOMAINE D'APPLICATION	7
2.2	RESPONSABILITÉS RELATIVES AUX AÉRONEFS CIVILS IMMATRICULÉS EN REPUBLIQUE DU CONGO	7
2.2.1	RESPONSABILITÉS DE L'ETAT	7
2.2.2	RESPONSABILITÉS DU PROPRIÉTAIRE OU DE L'EXPLOITANT D'AERONEF	9
2.3	NOTIFICATION DES DÉFAUTS.....	9
2.4	ÉVÉNEMENTS À NOTIFIER IMMÉDIATEMENT.....	10
2.5	SURVEILLANCE.....	11
2.6	RESPONSABILITE EN CAS D'ACCIDENT.....	11
2.7	TÂCHES DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ.....	11
2.8	PROGRAMME D'ENTRETIEN DE L'AÉRONEF	11
2.9	DONNÉES DE MODIFICATIONS ET RÉPARATIONS	12
2.10	CONSIGNES DE NAVIGABILITE.....	13
2.11	ENREGISTREMENT DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE DES AÉRONEFS.....	13
2.12	COMPTE RENDU MATÉRIEL DE L'EXPLOITANT	15
2.13	TRANSFERT DES ENREGISTREMENTS DE MAINTIEN DE NAVIGABILITÉ D'AÉRONEF	16
3	NORMES D'ENTRETIEN	16
3.1	DONNÉES D'ENTRETIEN	16
3.2	EXÉCUTION DE L'ENTRETIEN	16
3.3	DÉFAUTS D'AÉRONEFS.....	17
4	ÉLÉMENTS D'AÉRONEF	17
4.1	CLASSIFICATION ET INSTALLATION.....	17
4.2	ENTRETIEN DES ELEMENTS D'AÉRONEF.....	18
4.3	ÉLÉMENTS D'AÉRONEF À DURÉE DE VIE LIMITÉE.....	18
4.4	ISOLATION DES ELEMENTS D'AERONEF	19
5	APPROBATIONS DES ASPECTS NAVIGABILITÉ DES OPÉRATIONS SPÉCIFIQUES	19
5.1	APPROBATION POUR LES OPÉRATIONS À TEMPS DE DÉROUTEMENT PROLONGÉ (EDTO).....	19
5.2	APPROBATION RVSM.....	21
5.3	APPROBATION CAT II / III	22
5.4	APPROBATION PBN.....	23

9

1. GENERALITES

1.1 DOMAINE D'APPLICATION

(a) Le présent arrêté prescrit les exigences relatives :

- (1) Au maintien de la navigabilité des aéronefs et les éléments d'aéronef
- (2) aux normes d'entretien
- (3) aux éléments d'aéronefs
- (4) aux approbations des aspects navigabilité des opérations spécifiques

(b) Le présent arrêté s'applique à tous les aéronefs civils immatriculés en République du Congo et les éléments d'aéronef.

1.2 DÉFINITIONS

(a) Dans la présente arrêté, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après

- (1) **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 ;
- (2) **À l'épreuve du feu.** —Capable détenir pendant 15 minutes à la chaleur engendrée par une flamme ;
- (3) **Approuvé.** —Accepté par un État contractant comme convenant à une fin particulière ;
- (4) **Autorité.** —Agence Nationale de l'Aviation Civile de la République du Congo ;
- (5) **Avion.** —Aérodrome 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 ;
- (6) **Certificat de type.** —Document délivré par un État contractant pour définir la conception d'un type d'aéronef, de moteur ou d'hélice et pour certifier que cette conception est conforme au règlement applicable de navigabilité de cet État ;
- (7) **Conception de type.** —L'ensemble des données et des informations nécessaires à la définition d'un type d'aéronef de moteur ou d'hélice aux fins de la détermination de la navigabilité ;
- (8) **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 ;
- (9) **Domage provenant d'une source discrète.** —Domage 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 ;




- (10) **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 ;
- (11) **Enregistrements de maintenance.** —Enregistrements indiquant les détails des travaux de maintenance effectués sur un aéronef, un moteur, une hélice ou pièce connexe ;
- (12) **État de conception.** —État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type ;
- (13) **État de construction.** —État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef, d'un moteur ou d'une hélice ;
- (14) **État d'immatriculation.** —État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit ;
- (15) **Fiche de maintenance /entretien.**— 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 ;
- (16) **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 ;
- (17) **Hélicoptère.** —Aérodrome 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 ;
- (18) **Maintenance.**—Exécution des tâches sur un aéronef, moteur, une hélice ou une pièce connexe qui sont nécessaires au maintien de la navigabilité de l'aéronef, du moteur, de l'hélice ou de la pièce connexe. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation ;
- (19) **Maintenance préventive.** — Entretien réalisé dans l'intention de réduire la probabilité de défauts d'un produit aéronautique ou le changement d'un système. L'entretien préventif est planifié préparé et programmé avant la panne probable d'un produit aéronautique ou d'un système ;
- (20) **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 ;
- (21) **Modification.** —Changement apporté à la conception de type d'un aéronef, d'un moteur ou d'hélices ;
- (22) **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

4

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 ;

- (23) **Modification mineure.** — Modification autre qu'une modification majeure ;
- (24) **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) ;
- (25) **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 ;
- (26) **Performances humaines.** — Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques ;
- (27) **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 ;
- (28) **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 ;
- (29) **Réparation mineure.** — Réparation autre qu'une réparation majeure ;
- (30) **Remise en état.** — La restauration d'un aéronef/produit aéronautique en utilisant des méthodes, des techniques, et des pratiques acceptables pour l'Autorité, y compris le démontage, le nettoyage, l'inspection, la réparation, le remontage et l'essai selon les normes et les données techniques approuvées, ou selon les normes et les données techniques en vigueur acceptables pour l'Autorité, développées et documentées par l'État de conception, le titulaire du certificat de type ou de certificat de type supplémentaire, ou selon un agrément de fabrication de matériels et de pièces d'aéronef fabriquées sous autorisation PMA ou TSO ;
- (31) **Résistant au feu.** — Capable de tenir pendant 5 minutes à la chaleur engendrée par une flamme.

1.3 ABRÉVIATIONS

- (1) **ANAC** – Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo
- (2) **APU** – Auxiliary Power Unit (Groupe auxiliaire de puissance);
- (3) **CDN** – Certificat De Navigabilité ;
- (4) **CM** – Condition monitoring (Suivi du comportement) ;
- (5) **CMP** – Configuration, Maintenance and Procedure: 

- (6) **CRM** – Compte Rendu Matériel ;
- (7) **EDTO**- Vol à temps de déroutement prolongé ;
- (8) **LME** – Liste Minimale d'Équipements ;
- (9) **LMER**– Liste Minimale d'Équipements de Référence ;
- (10) **MASPS** – Spécification de performances minimales du système d'aéronefs (Minimum aviation system performance standards) ;
- (11) **MME** –Manuel des spécifications de maintenance de l'Exploitant;
- (12) **MSG** – Maintenance Steering Group;
- (13) **PBN** – Navigation fondée sur les performances ;
- (14) **RVSM** – Minimum de séparation verticale réduit ;
- (15) **SB** – Service Bulletin;
- (16) **STC** – Supplement Type Certificate ;
- (17) **TC** – Type Certificate;
- (18) **TCDS** –Type Certificate Data Sheet;

2 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

2.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le présent chapitre prescrit les exigences régissant le maintien de l'état de navigabilité des aéronefs civils immatriculés en République du Congo.

2.2 RESPONSABILITÉS RELATIVES AUX AÉRONEFS CIVILS IMMATRICULÉS EN REPUBLIQUE DU CONGO

2.2.1 RESPONSABILITÉS DE L'ETAT

- (a) L'ANAC:
 - (1) avise l'Etat de conception lorsque qu'elle immatricule pour la première fois un aéronef d'un type déterminé et délivre ou valide un certificat de navigabilité conformément aux conditions de navigabilité ;
 - (2) vérifie le maintien de la navigabilité des aéronefs conformément au règlement applicable de navigabilité en vigueur ;




- (3) accepte en coordination avec l'Etat de conception, les 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:
 - (i) demeure conforme au règlement applicable de navigabilité suite à une modification, une réparation ou la pose d'une pièce de rechange.
 - (ii) soit maintenu en état de navigabilité conformément aux spécifications de maintenance des arrêtés relatifs à l'exploitation technique des aéronefs et aux organismes de maintenance agréés;
 - (4) adopte directement les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qu'elle reçoit de l'Etat de conception. Ces renseignements s'imposent à tous les exploitants ou propriétaires d'aéronefs immatriculés en République du Congo conformément aux sections 2.8, 2.11 et 3 ;
 - (5) communique à l'Etat de conception tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité de l'aéronef que l'ANAC établie en qualité d'Etat d'immatriculation pour l'aéronef en question ;
 - (6) 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, veille que l'exploitant met en place un système permettant de transmettre à l'ANAC et à l'organisme responsable de conception de type de cet aéronef des renseignements sur les défauts, anomalies de fonctionnement, défauts 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 doivent être communiqués 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, l'exploitant doit mettre en place un système permettant de transmettre ces renseignements à l'ANAC et à l'organisme responsable de la conception de la modification.
- (b) L'ANAC veille au respect des normes relatives aux organismes de maintenance agréés lorsqu'il agréé un organisme de maintenance ou qu'il accepte l'agrément d'un organisme de maintenance délivré par un autre Etat contractant.
 - (c) L'ANAC veille à ce que les informations sensibles concernant la sûreté de l'aviation ne soient pas transmises dans les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité.
 - (d) L'ANAC veille à ce que les informations sensibles concernant la sûreté de l'aviation soient transmises de façon sécurisée à l'autorité compétente de l'Etat de conception conformément aux dispositions en vigueur.



2.2.2 RESPONSABILITÉS DU PROPRIÉTAIRE OU DE L'EXPLOITANT D'AERONEF

- (a) Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef immatriculé en République du Congo doit assurer le maintien de la navigabilité pendant sa durée de vie utile et aussi faire en sorte que l'aéronef :
- (1) demeure conforme au présent règlement suite à une modification, une réparation ou la pose d'une pièce de rechange ; et
 - (2) soit maintenu en état de navigabilité et en conformité avec les spécifications de maintenance ainsi que, le cas échéant, avec les dispositions du présent règlement.

2.3 NOTIFICATION DES DÉFAUTS

- (a) Les organismes de maintenance et les exploitants d'aéronef de plus de 5.700 Kg de masse maximale au décollage et d'un hélicoptère dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure 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 :
- (1) incendies en vol avec fonctionnement correct du système d'avertissement d'incendie;
 - (2) incendies en vol sans fonctionnement correct du système d'avertissement d'incendie ;
 - (3) les faux avertissements d'incendie en vol ;
 - (4) les cas où un système d'échappement de moteur endommage en vol le moteur ou la structure, l'équipement ou des composants adjacents ;
 - (5) 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;
 - (6) l'extinction d'un moteur en vol ;
 - (7) l'arrêt d'un moteur en vol par suite de l'endommagement externe du moteur ou de la structure de l'aéronef ;
 - (8) l'arrêt d'un moteur en vol par suite de l'aspiration d'un corps étranger ou du givrage;
 - (9) l'arrêt de plus d'un moteur en vol ;
 - (10) les anomalies du système de mise en drapeau de l'hélice ou de la capacité du système de limiter la survitesse en vol ;
 - (11) 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 ;
 - (12) la sortie ou la rentrée d'un atterrisseur, ou l'ouverture ou la fermeture de trappes de logement de train, pendant le vol ;
 - (13) les anomalies du circuit des freins entraînant une perte de la force de serrage des freins lorsque l'avion est au sol ;
 - (14) les dommages structuraux nécessitant des réparations majeures ;
- 

- (15) les criques, déformations permanentes et traces de corrosion de la structure qui dépassent les limites admissibles établies par le constructeur ;
 - (16) 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) ;
 - (17) 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;
 - (18) le nombre de moteurs déposés prématurément en raison d'une anomalie de fonctionnement, d'une panne ou d'une défektivité, avec une indication de leur marque, de leur modèle et du type d'aéronef sur lequel ils étaient installés ;
 - (19) 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.
- (b) 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.
 - (c) Lorsque la personne ou l'organisme entretenant l'aéronef est sous contrat avec un propriétaire ou un exploitant pour assurer l'entretien, la personne ou l'organisme entretenant l'aéronef doit également rapporter au propriétaire, à l'exploitant ou à l'organisme de gestion de maintien de la navigabilité, tout état affectant l'aéronef ou un élément d'aéronef de ce propriétaire ou de cet exploitant.
 - (d) Les comptes- rendus doivent être établis dès que possible et en tout état de cause dans les trois jours (72 heures) après que la personne ou l'organisme ait identifié la situation faisant l'objet du rapport.
 - (e) A la suite de la transmission du compte rendu à l'ANAC, les organismes de maintenance et les exploitants doivent produire une analyse de l'évènement rapporté et un classement du risque associé.

2.4 ÉVÉNEMENTS À NOTIFIER IMMÉDIATEMENT

- (a) Les événements suivants doivent être signalés immédiatement par téléphone E-mail 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.



2.5 SURVEILLANCE

- (a) L'ANAC assure les fonctions de suivi de navigabilité des aéronefs, moteurs, hélices et pièces connexes qui sont sous sa surveillance, réagit dans un délai raisonnable en cas de problème de sécurité, émet et diffuse les informations obligatoires et utiles.

2.6 RESPONSABILITE EN CAS D'ACCIDENT

- (a) Pour tout accident survenu au cours des opérations de contrôle prévues par le présent règlement 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.

2.7 TÂCHES DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

- (a) Le maintien de la navigabilité d'un aéronef et le bon fonctionnement des équipements opérationnels et de secours doivent être assurés par:
 - (1) l'exécution de visites pré-vol ;
 - (2) la remise aux normes conformément aux données approuvées de tous défauts 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, la liste d'écarts de configuration ou les données de maintenance 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 chapitre 2.9;
 - (7) des vols de contrôle de maintenance si nécessaire.

2.8 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 et toutes les modifications ultérieures à appliquées sur un aéronef immatriculé en République du Congo doivent être approuvés par l'ANAC.
- (c) Le programme d'entretien de l'aéronef doit être conforme aux:
 - (1) Instructions fournies par l'ANAC;



- (2) 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 ;
 - (3) Instructions complémentaires ou différentes proposées par le propriétaire, après avoir été approuvées, sauf pour la fréquence des tâches relatives à la sécurité visées au chapitre 2.8 (e), qui peut être augmentée et uniquement lorsqu'il est soumis à une approbation directe conformément au chapitre 2.8 (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 l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs).
 - (e) Pour les aéronefs lourds, lorsque le programme d'entretien de l'aéronef est fondé sur une logique de groupe directeur d'entretien (MSG 3) ou sur le suivi du comportement (condition monitoring) des équipements de l'aéronef le programme d'entretien de l'aéronef doit comporter un programme de fiabilité ou ne définit pas des potentiels de dépose/révision générale pour tous les éléments des « significantsystems » ou lorsque cela est spécifié dans les données d'entretien (MRB/MPD) du détenteurs du certificat de type.
 - (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 .

2.9 DONNÉES DE MODIFICATIONS ET RÉPARATIONS

- (a) Les dommages doivent être évalués et les modifications et réparations effectuées en utilisant convenablement,
 - (1) des données approuvées par un organisme de conception dûment agréé ; ou
 - (2) des données approuvées par l'Autorité primaire de certification ; ou
 - (3) des données contenues dans les spécifications de certification.
- (b) Toutes les modifications et réparations doivent être conformes aux règlements de navigabilité applicables. Elles doivent être approuvées par l'ANAC ou par l'État d'immatriculation s'il est différent de l'ANAC.
- (c) Toute la documentation détaillée nécessaire à la définition et à l'approbation de la modification ou de la réparation doit être conservée. Les détails et les données justificatives des modifications et réparations peuvent prendre la forme d'une modification au certificat de type, de bulletins service, de manuels de réparations structurales ou de tout autre document similaire approuvé. Les données justificatives incluent selon le cas:



- (1) le programme de conformité ;
- (2) le schéma principal ou une liste de schémas, les schémas de production, les instructions d'installation ;
- (3) les rapports techniques (résistance statique, fatigue, tolérance aux dommages, analyse des défauts, etc.) ;
- (4) les programmes et résultats d'essais au sol et en vol ;
- (5) les données relatives aux modifications de masses et centrage;
- (6) les suppléments aux manuels d'entretien et de réparations ;
- (7) les modifications des manuels d'entretien et les instructions pour le maintien de la navigabilité ; et
- (8) les suppléments au manuel de vol de l'avion.

2.10 CONSIGNES DE NAVIGABILITE

- (a) Les consignes de navigabilité émises par l'Etat de conception applicables à tout aéronef immatriculé en République du Congo et moteur, hélice et pièces connexes 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 République du Congo 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.

2.11 ENREGISTREMENT DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE DES AÉRONEFS

- (a) A 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 ;

Il doit comprendre une copie du dossier de détermination de la masse, le plan de répartition de la masse et la plage de centrage ainsi qu'une liste de l'équipement de base.

La périodicité du devis de masse et centrage est de :

- (i) pour les avions utilisés en transport public, quatre (4) ans si les masses individuelles avions sont utilisées ou neuf (9) ans si les masses de flotte sont utilisées ou lorsque les données d'entretien l'exigent ;
- (ii) cinq (5) ans pour les avions utilisés en l'aviation générale ou lorsque les données d'entretien l'exigent.

Les effets cumulés des modifications et des réparations sur la masse et le centrage doivent être pris en compte et dûment renseignés. En outre, les avions doivent faire l'objet d'une nouvelle pesée, si l'effet des modifications sur la masse et le centrage n'est pas connu avec précision.

- (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 chapitre 2.11 (d) applicables à l'élément d'aéronef.
 - (f) La personne responsable de la gestion des tâches de maintien de navigabilité de l'aéronef doit contrôler les enregistrements spécifiés dans cette section 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 laissé 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 remplacé 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.

2.12 COMPTE RENDU MATÉRIEL DE L'EXPLOITANT

- (a) En cas de transport aérien commercial, en plus des exigences du point 2.11, un exploitant doit utiliser un système de compte rendu matériel d'aéronef contenant les informations suivantes pour chaque aéronef:
 - (1) informations relatives à chaque vol afin de garantir la continuité de la sécurité des vols ; et
 - (2) le certificat de remise en service de l'aéronef en cours de validité ; et
 - (3) l'attestation d'entretien en cours de validité, indiquant l'état d'entretien de l'aéronef quant aux travaux programmes et aux travaux différés qui sont dus, à moins que l'ANAC ne donne son accord pour que l'attestation d'entretien soit conservée ailleurs ; et
 - (4) la liste de toutes les rectifications de défauts à exécuter et reportés qui affectent l'exploitation de l'aéronef ; et
 - (5) toutes les recommandations nécessaires concernant les accords d'assistance à l'entretien.
- (b) Le C.R.M. et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par l'autorité compétente.
- (c) Un exploitant doit s'assurer que le C.R.M. de l'aéronef est conservé pendant 36 mois après la date de la dernière inscription.



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.

3 NORMES D'ENTRETIEN

3.1 DONNÉES D'ENTRETIEN

- (a) La personne ou l'organisme entretenant un aéronef doit avoir accès à cette section 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.

3.2 EXÉCUTION DE L'ENTRETIEN

- (a) Tous les travaux d'entretien doivent être effectués par du personnel qualifié et autorisé, 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.

3.3 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.

4 ÉLÉMENTS D'AÉRONEF

4.1 CLASSIFICATION ET INSTALLATION

- (a) Tous les éléments doivent être classés dans les catégories suivantes :
 - (1) éléments d'aéronef qui sont dans un état satisfaisant et remis en service avec une attestation de conformité à la norme applicable ;
 - (2) éléments d'aéronef inaptes au service qui doivent être entretenus conformément au présent règlement ;
 - (3) éléments d'aéronefs classés comme irrécupérables parce qu'ils ont atteint leur limite de vie certifiée ou présentent un défaut non réparable ;
 - (4) pièces standard utilisées sur un aéronef, un moteur, une hélice ou tout autre élément d'aéronef lorsqu'elles sont spécifiées dans les données d'entretien et accompagnées d'une attestation de conformité à la norme applicable ;
 - (5) matériaux comprenant les matières premières et consommables utilisés au cours de l'entretien lorsque l'organisme s'est assuré qu'ils répondent aux spécifications requises et

ont une traçabilité appropriée. Tous les matériaux doivent être accompagnés de la documentation spécifique et contenant une déclaration de conformité aux spécifications ainsi que l'indication du fabricant et du fournisseur.

- (b) les éléments d'aéronefs, les pièces standard et les matériaux ne doivent être installés sur un aéronef ou un élément d'aéronef que s'ils sont dans un état satisfaisant s'ils appartiennent à l'une des catégories énumérées au point (a) ci-dessus et si les données d'entretien applicables indiquent l'élément, la pièce standard ou le matériau spécifiques.

4.2 ENTRETIEN DES ELEMENTS D'AÉRONEF

- (a) L'entretien des éléments d'aéronef doit être effectué par des organismes d'entretien documentés.
- (b) L'entretien d'un composant conformément aux données d'entretien de l'aéronef ou, si cela est convenu avec l'ANAC, conformément aux données d'entretien du composant, peut être effectué par un organisme de maintenance agréé conformément à l'Arrêté relatif aux organismes de maintenance aéronautique, 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 chapitre. L'entretien du composant effectué conformément au présent chapitre 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 à l'Arrêté relatif aux organismes de maintenance aéronautique, seulement lorsque ces composants sont installés sur le moteur/APU. Quoi qu'il en soit, un tel organisme 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 chapitre.

4.3 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.

4.4 ISOLATION DES ELEMENTS D'AERONEF

- (a) Les éléments d'aéronefs inaptes au service et irrécupérables doivent être isolés des éléments, pièces standard et matériaux aptes au service.
- (b) Les éléments d'aéronef irrécupérables ne sont pas autorisés à réintégrer le système d'approvisionnement en éléments, à moins que les limites de vie certifiées n'aient été prolongés ou qu'une solution de réparation n'ait été approuvée.


5 APPROBATIONS DES ASPECTS NAVIGABILITÉ DES OPÉRATIONS SPÉCIFIQUES

5.1 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 référenciés 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 approuvée 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 spécification de maintenance de l'exploitant (MME) 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 (configuration, maintenance and procédures) 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 événements 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 conformera aux instructions du constructeur et des pratiques de l'industrie. Il portera également sur le suivi du comportement des moteurs (Engine condition trend monitoring).
- (h) veiller à ce que la LME (Liste Minimale d'Équipements) ne soit pas moins restrictive que la LMER (Liste Minimale d'Équipements 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 (LME) comportera un préambule détaillé notamment sur le principe de la LME, la gestion des pannes cumulées, la limitation dans le temps des éléments inopérants.

- (i) développer un Programme de formation et de qualification EDTO et s'assurer que le personnel de maintenance impliqué dans les opérations d'entretien EDTO est formé conformément à ce programme.
- (j) s'assurer que les procédures liées à l'entretien EDTO permettent d'éviter les erreurs humaines en maintenance ;
- (k) mettre en place un système de compte-rendu d'événements EDTO à l'autorité de l'aviation civile. Ce système doit permettre contrôler et de prendre des actions correctives nécessaires suite aux événements EDTO.

5.2 APPROBATION RVSM

- (a) Un exploitant qui souhaite utiliser tout type d'aéronef dans un espace aérien RVSM doit avoir obtenu de l'ANAC 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 du système d'aéronefs (MASPS).
- (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 des spécifications de performances minimales du système d'aéronef (MASPS) et aux procédures de navigabilité pertinentes définies par l'ANAC.
- (e) Le postulant doit démontrer à l'ANAC que les systèmes sont certifiés, installés, entretenus et exploités conformément aux exigences du présent règlement.
- (f) La demande d'approbation de navigabilité en espace RVSM doit comprendre :
 - (1) les documents de navigabilité, prouvant qu'une approbation de navigabilité RVSM a été octroyée à l'aéronef par l'autorité de certification de l'Etat de conception ;
 - (2) une description de l'équipement de bord utilisé en exploitation RVSM;
 - (3) le programme de formation des personnels chargés de la maintenance ;
 - (4) l'historique des performances, s'il y a lieu ;



- (5) la liste minimale d'équipement (LME), qui ne peut être moins restrictive que la Liste Minimale d'Équipements de Référence (LMER) et doit détailler les limitations de capacité RVSM induite par les reports de défauts concernant des équipements RVSM;
 - (6) le programme d'entretien identifiant les équipements RVSM et les tâches d'entretien associées ;
 - (7) un programme de surveillance des performances.
- (g) Les pratiques d'entretien et d'inspection établies doivent être acceptables pour l'ANAC.
- (h) Les documents d'entretien applicables aux aéronefs concernés par l'exploitation en espace RVSM doivent être révisés et acceptables pour l'ANAC.
- (i) Le programme d'entretien doit inclure, pour chaque type d'aéronefs, les procédures et pratiques d'entretien spécifiées dans les instructions pour le maintien de la navigabilité des détenteurs du certificat de type des aéronefs, des moteurs et APU ainsi que instructions des fabricants d'éléments d'aéronefs.


5.3 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 (LME), qui ne peut être moins restrictive que la LMER et qui doit détailler les limitations de capacité CAT II/III induite par les reports de défauts concernant des équipements nécessaires à l'exploitation CAT II/III.
- (g) Le programme d'entretien 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 :
 - (i) 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;
 - (ii) le déclassement de l'aéronef en raison des critères de défektivité, d'inspection ou de calendrier, le cas échéant;
 - (iii) 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 III. 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.

5.4 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. l'admissibilité de l'aéronef à l'exploitation PBN ;
 - (2) établir un manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant (MME) 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 ;
 - (3) développer un programme d'entretien de l'aéronef comprenant les tâches de maintenance liées à l'exploitation PBN ;
 - (4) veiller à ce que la LME (Liste Minimale d'Équipements) ne soit pas moins restrictive que la LMER (Liste Minimale d'Équipements de Référence) notamment par les prescriptions liées à l'exploitation PBN ;
- 

- (5) s'assurer que le personnel d'entretien a reçu une formation adaptée aux procédures spécifiques de maintenance PBN ;
- (6) mettre en place un système de compte-rendu d'Évènements PBN à l'autorité de l'aviation civile. Ce système doit permettre contrôler et de prendre des actions correctives nécessaires suite aux évènements 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.

