****

***Vision CEMAC 2025 : « Faire de la CEMAC en 2025 un espace économique intégré et émergent, où règnent la sécurité, la solidarité et la bonne gouvernance, au service du développement humain ».***

**NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS LÉGERS, PRODUITS, PIÈCES ET ÉQUIPEMENTS - RCAC - PARTIE mL**

**COMMUNAUTE ECONOMIQUE ET MONETAIRE DE L’AFRIQUE CENTRALE**

**-------------------------**

**UNION DOUANIAIRE ET ECONOMIQUE DE L’AFRIQUE CENTRALE**

**---------------------------**

**AGENCE DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE EN AFRIQUE CENTRALE (ASSA-AC)**

**--------------------------------------**

Hp

[nom de la société]

**LISTE DES PAGES EFFECTIVES**

| **Chapitre** | **Page** | **N°d’édition** | **Date d’édition** | **N° de révision** | **Date de révision** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| LPE | 1 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| ER | 2 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| LA | 3 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| LR | 4 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| TM | 5-6 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| Généralités | 7 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| Section A - Exigences Techniques | 8 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| Sous-Partie A. | 9 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| Sous-Partie B | 10-11 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| Sous-Partie C | 12-18 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| Sous-Partie D | 19-20 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| Sous-Partie E | 21-24 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| Sous-Partie H | 25-27 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| Sous-Partie I | 28-34 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| SECTION B - PROCÉDURES POUR LES AUTORITÉS COMPÉTENTES | 35 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| Sous-Partie A. | 36-37 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| Sous-Partie B | 38 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| Sous-Partie C | 39 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| Sous-Partie I | 40 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| APPENDICES | 42 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| Appendice 1 | 43-45 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| Appendice 2 | 46-47 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| Appendice 3 | 48-49 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |
| Appendice 4 | 50 | 01 | 15/06/2020 | 00 | 15/06/2020 |

**ENREGISTREMENT DES RÉVISIONS**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **N° de révision** | **Date d’application** | **Date d’insertion** | **Emargement** | **Remarques** |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

LISTE DES AMENDEMENTS

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Page** | **N°d’Amdt** | **Date** | **Motif** |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

**LISTE DES RÉFÉRENCES**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Référence** | **Source** | **Titre** | **N° d’édition** | **Date d’édition** |
| RÈGLEMENT (UE) N° 1321/2014 | UE | Règlement relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches. | N° 1  Basique | Version consolidée du  18/05/2021 |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

**TABLE DES MATIÈRES**

GÉNÉRALITÉS

ML.1

SECTION A — EXIGENCES TECHNIQUES

SOUS-PARTIE A — GÉNÉRALITÉS

ML.A.101 - Domaine d'application

SOUS-PARTIE B — RESPONSABILITÉ

ML.A.201 - Responsabilités

ML.A.202 - Compte rendu d'événements

SOUS-PARTIE C — MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

ML.A.301 - Tâches du maintien de la navigabilité

ML.A.302 - Programme d'entretien de l'aéronef

ML.A.303 - Consignes de navigabilité

ML.A.304 - Données de modifications et réparations

ML.A.305 - Système d'enregistrement du maintien de navigabilité des aéronefs

ML.A.307 - Transfert des enregistrements de maintien de navigabilité d'aéronef

SOUS-PARTIE D — NORMES D'ENTRETIEN

ML.A.401 - Données d'entretien

ML.A.402 - Exécution de l'entretien

ML.A.403 - Défauts d'aéronefs

SOUS-PARTIE E — ÉLÉMENTS D'AÉRONEF

ML.A.501 - Classification et installation

ML.A.502 - Entretien des éléments d'aéronef

ML.A.503 - Éléments d'aéronef à durée de vie limitée

ML.A.504 - Contrôle des éléments d'aéronef inutilisables

SOUS-PARTIE H — CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE (CRS)

ML.A.801 - Certificat de remise en service d'aéronef

ML.A.802 - Certificat de remise en service d'éléments d'aéronef

ML.A.803 - Habilitation du pilote-propriétaire

SOUS-PARTIE I — CERTIFICAT D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ (CEN)

ML.A.901 - Examen de navigabilité d'un aéronef

ML.A.902 - Validité du certificat d'examen de navigabilité

ML.A.903 – Processus d’examen de navigabilité

ML.A.904 - Qualification du personnel d’examen de la navigabilité

ML.A.905 - Transfert d'immatriculation d'aéronef au sein de la Communauté

ML.A.906 - Examen de navigabilité des aéronefs importés dans la Communauté

ML.A.907 - Constatations

SECTION B — PROCÉDURES POUR LES AUTORITÉS COMPÉTENTES

SOUS-PARTIE A — GÉNÉRALITÉS

ML.B.101 - Domaine d'application

ML.B.102 - Autorité compétente

ML.B.104 - Archivage

ML.B.105 - Échange mutuel d'informations

SOUS-PARTIE B — RESPONSABILITÉ

ML.B.201 - Responsabilités

SOUS-PARTIE C — MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

ML.B.302 - Dérogations

ML.B.303 - Contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs

ML.B.304 Retrait, suspension et limitation

SOUS-PARTIE I — CERTIFICAT D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ (ARC)

ML.B.902 - Examen de navigabilité par l'autorité compétente

ML.B.903 - Constatations

APPENDICES À L’ANNEXE Vb (Partie ML)

Appendice I — Contrat de gestion du maintien de la navigabilité

Appendice II — Entretien limité du pilote-propriétaire

Appendice III — Tâches d'entretien complexes ne devant pas etre libérées par le pilote-propriétaire

Appendice IV — Certificat d'examen de navigabilité — Formulaire 15 de l'ASSA-AC

**GÉNÉRALITÉS**

**ML.1 - Généralités**

1. Conformément au paragraphe 2 de l'article 3, la présente annexe (partie ML) s'applique aux éléments suivants, à l'exception des aéronefs à motorisation complexe non répertoriés dans le certificat de transporteur aérien d'un transporteur aérien titulaire d'une licence conformément au règlement 06/99/CEMAC-003 -CM-02 code CEMAC de l’aviation civile:
   1. les avions d'une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 2 730 kg;
   2. les giravions d'une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 1200 kg, certifiés pour un maximum de 4 occupants;
   3. autres aéronefs LA2.
2. Aux fins de la présente annexe, l'autorité compétente est l'autorité désignée par l'État membre d'immatriculation de l'aéronef.
3. Aux fins de la présente annexe, les définitions suivantes s'appliquent :
   1. «**personnel de certification indépendant** »'', signifie le personnel de certification qui ne travaille pas pour le compte d'un organisme de maintenance agréé et qui respecte soit :
      1. les exigences de l'annexe III (partie 66);
      2. pour les aéronefs auxquels l'annexe III (partie 66) ne s'applique pas, les exigences du personnel de certification en vigueur dans l'État membre d'immatriculation de l'aéronef;
   2. «**organisme de maintenance**», signifie un organisme titulaire d'un agrément délivré conformément soit à :
      1. la sous-partie F de l'annexe I (partie M);
      2. la section A de l'annexe II (partie 145);
      3. la section A de l'annexe Vd (partie-CAO).
   3. « **propriétaire** », signifie la personne responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef, soit notamment :
      1. le propriétaire enregistré de l'aéronef ;
      2. le locataire dans le cas d'un contrat de location ;
      3. l’exploitant.

***SECTION A -* EXIGENCES TECHNIQUES**

#### SOUS-PARTIE A - GÉNÉRALITÉS

**ML.A.101 - Champ d'application**

La présente section établit les mesures à prendre pour s'assurer que la navigabilité est maintenue, y compris l'entretien. Elle spécifie également les conditions à remplir par les personnes ou organismes participant à la gestion du maintien de navigabilité.

**SOUS-PARTIE B - RESPONSABILITÉ**

#### ML.A.201 - Responsabilités

1. Le propriétaire de l'aéronef est responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef et s’assure à ce qu'aucun vol n'ait lieu à moins que toutes les exigences suivantes soient respectées :
   1. l'aéronef est maintenu en état de navigabilité ;
   2. tout élément opérationnel et de secours embarqué est correctement installé et en état de fonctionner ou clairement identifié comme inutilisable ;
   3. le certificat de navigabilité est en cours de validité ;
   4. l’entretien de l'aéronef est effectué conformément au programme d’entretien de l’aéronef (AMP» visé à la section ML.A.302.
2. Par dérogation au paragraphe (a), lorsque l'aéronef est loué, les responsabilités énoncées au paragraphe (a) s'appliquent au locataire, si le locataire est identifié soit dans le document d'immatriculation de l'aéronef, soit dans le contrat de location.
3. Toute personne ou organisme effectuant l’entretien de l’aéronef et des éléments d’aéronef est responsable des tâches d’entretien en cours.
4. Le commandant de bord de l'aéronef est responsable du bon déroulement de l'inspection prévol. Cette inspection doit être effectuée par le pilote ou une autre personne qualifiée mais n’a pas besoin d’être effectuée par un organisme de maintenance agréé ou par du personnel de certification.
5. Pour les aéronefs exploités par des organismes de formation agréés commerciaux (ATO) visés à l'article 13 du règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ relatif au personnel navigant ou non exploités conformément à l'annexe VII du règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ relatif aux opérations aériennes (partie NCO) ou exploité conformément à la sous-partie ADD de l'annexe II (partie BOP) du règlement relatif à l’utilisation des ballons ou à la sous-partie DEC de l'annexe II (partie SAO) du règlement établissant des règles détaillées concernant l’exploitation de planeurs, l'exploitant doit:
   1. être agréé comme CAMO ou comme CAO pour la gestion du maintien de la navigabilité de ses aéronefs conformément à l'annexe Vc (partie-CAMO) ou à l'annexe Vd (partie-CAO), ou le confier à un tel organisme en utilisant le contrat figurant à l'appendice I de la présente annexe;
   2. s’assurer que tout l’entretien soit effectué par des organismes de maintenance agréés conformément au sous paragraphe (c) (2) de la section ML.1;
   3. s'assurer que les exigences du paragraphe (a) sont respectées.
6. Pour les aéronefs non visés au paragraphe (e), afin de satisfaire aux exigences du paragraphe (a), le propriétaire de l'aéronef peut confier les tâches liées à la gestion du maintien de la navigabilité à un organisme agréé en tant que CAMO ou CAO conformément avec l'annexe Vc (partie-CAMO) ou l'annexe Vd (partie-CAO). Dans ce cas, l'organisme sous-traitant assume la responsabilité de la bonne exécution de ces tâches et un contrat écrit est conclu conformément à l'appendice I de la présente annexe. Si le propriétaire ne sous-traite pas à une tel organisme, le propriétaire est responsable de la bonne exécution des tâches associées à la gestion du maintien de la navigabilité.
7. Le propriétaire doit permettre à l'autorité compétente l'accès à l'aéronef et aux dossiers de l'aéronef, afin que l'autorité compétente puisse déterminer si l'aéronef est conforme aux exigences de la présente annexe.
8. dans le cas où un aéronef inclus dans un certificat de transporteur aérien est utilisé pour des opérations non commerciales ou spécialisées conformément à la section ORO.GEN.310 de l'annexe III ou à la section NCO.GEN.104 de l'annexe VII du règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ relatif aux opérations aériennes, l'exploitant doit s'assurer que les tâches associées au maintien de la navigabilité sont exécutées par le CAMO agréé conformément à l'annexe Vc (partie-CAMO) ou par l'organisme de navigabilité combinée (CAO) agréé conformément à l'annexe Vd (partie-CAO), selon le cas, du titulaire du certificat de transporteur aérien.

**ML.A.202 - Compte rendu d'événements**

1. Sans préjudice des exigences de rapport énoncées à l'annexe II (partie 145) et à l'annexe Vc (partie CAMO), toute personne ou organisme responsable conformément à la section ML.A.201 doit signaler toute condition identifiée d'un aéronef ou élément d’un aéronef qui met en danger la sécurité des vols à:
   1. l'autorité compétente désignée par l'État membre d'immatriculation de l'aéronef et, lorsqu'elle est différente de l'État membre d'immatriculation, l'autorité compétente désignée par l'État membre de l'exploitant;
   2. à l'organisme responsable de la définition de type ou de la définition de type supplémentaire.
2. Les rapports visés au paragraphe (a) doivent etre établis d'une manière déterminée par l'autorité compétente visée au paragraphe (a) et doivent contenir toutes les informations pertinentes sur l'état connu de la personne ou de l'organisme qui fait le rapport.
3. Lorsque l’entretien ou l'examen de navigabilité de l'aéronef est effectué sur la base d'un contrat écrit, la personne ou l'organisme responsable de ces activités doit également signaler toute condition visée au paragraphe (a) au propriétaire de l’aéronef l’avion et, s’ils sont différents, au CAMO ou au CAO concerné.
4. La personne ou l'organisme doit soumettre les rapports visés aux paragraphes (a) et (c) dès que possible, mais au plus tard 72 heures à partir du moment où la personne ou l'organisme a identifié l'état auquel se rapporte le rapport, à moins que des circonstances exceptionnelles ne l'en empêchent.

#### SOUS-PARTIE C - MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

**ML.A.301 - Tâches de maintien de la navigabilité**

Le maintien de la navigabilité des aéronefs et le bon fonctionnement des équipements opérationnels et de secours doivent être assurés par:

1. a) l'exécution de visites pré-vol;
2. b) la rectification de tout défaut et dommage affectant la sécurité de fonctionnement conformément aux données spécifiées aux sections ML.A.304 et ML.A.401, selon le cas, tout en tenant compte de la liste minimale d'équipements (MEL) et la liste des écarts de configuration (CDL), lorsqu'elles existent
3. la réalisation de tout l'entretien, conformément au programme d'entretien de l'aéronef (AMP) défini à la section ML.A.302;
4. (d) l'exécution de toute :
   1. (1) consigne de navigabilité (CN) ;
   2. (2) consigne opérationnelle applicable ayant une incidence sur le maintien de la navigabilité ;
   3. exigence relative au maintien de la navigabilité établie par l'Agence;
   4. mesure requise par l'autorité compétente en réaction immédiate à un problème de sécurité;
5. (e) la réalisation des modifications et de réparations conformément à la section ML.A.304;
6. vols de contrôle de l’entretien, si nécessaire.

**ML.A.302 - Programme d’entretien de l’aéronef**

1. L’entretien de chaque aéronef doit être organisé conformément au programme d’entretien de l’aéronef (AMP).
2. Le programme d’entretien de l’aéronef (AMP) et ses modifications ultérieures sont, soit :
   1. déclarés par le propriétaire conformément au sous paragraphe (c) (7) de la section ML.A.302, lorsque le maintien de la navigabilité de l'aéronef n'est pas géré par un CAMO ou un CAO;
   2. approuvés par le CAMO ou le CAO responsable de la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef.

Le propriétaire déclarant le programme d’entretien de l’aéronef (AMP) conformément au sous paragraphe (b) (1) ou l'organisme approuvant le programme d’entretien de l’aéronef (AMP) conformément au sous paragraphe (b) (2) doit tenir à jour le programme d’entretien (AMP).

1. Le programme d’entretien de l’aéronef (AMP):
   1. doit clairement identifier le propriétaire de l'aéronef et l'aéronef auquel il se rapporte, y compris tout moteur et hélice installés, selon le cas;
   2. doit comprendre soit :
      1. (a) les tâches ou inspections prévues dans le programme d’inspection minimal applicable (MIP) visé au paragraphe (d) ;
      2. les instructions pour le maintien de la navigabilité («ICA») émises par le titulaire de l’agrément de conception (DAH) ;
   3. peut comprendre des actions d’entretien supplémentaires à celles visées au sous paragraphe (c) (2) ou des actions d’entretien alternatives à celles visées au sous paragraphe (c) 2) alinéa (ii) b) sur proposition du propriétaire, du CAMO ou du CAO, une fois approuvé ou déclaré conformément au paragraphe (b). Les actions d’entretien alternatives à celles visées au sous paragraphe (c) (2) alinéa (ii) point b), ne doivent pas moins restrictives que celles énoncées dans le MIP applicable;
   4. doit comprendre toutes les informations obligatoires sur le maintien de la navigabilité, telles que les CN répétitives, la section de limitation de navigabilité (ALS») des ICA, et les exigences d’entretien spécifiques contenues dans la fiche de données de certificat de type (TCDS) ;
   5. doit identifier toute tâche d’entretien supplémentaire à effectuer en raison du type d'aéronef spécifique, de la configuration et du type d'aéronef et de la spécificité de l'exploitation, tandis que les éléments suivants doivent être pris en considération au minimum:
   6. (a) les équipements installés spécifiques et modifications de l'aéronef ;
   7. les réparations effectuées dans l'aéronef;
   8. les éléments d’aéronefs à durée de vie limitée et éléments essentiels à la sécurité des vols;
   9. (d) les recommandations d’entretien, telles que le temps entre les révisions (TBO), les intervales émis par le biais de bulletins de service, de lettres de service et d’autres informations de service non obligatoires ;
   10. les consignes opérationnelles ou exigences applicables relatives à l'inspection périodique de certains équipements ;
   11. les approbations opérationnelles spéciales;
   12. l'utilisation de l'aéronef et de l'environnement opérationnel;
   13. doit déterminer si les propriétaires-pilotes sont habilités à effectuer l’entretien;
   14. lorsqu'il est déclaré par le propriétaire, doit contenir une déclaration signée par laquelle le propriétaire déclare qu'il s'agit du programme d’entretien pour l'immatriculation de l'aéronef en question et qu'il est entièrement responsable de son contenu et, en particulier, de tout écart par rapport aux recommandations du DAH ;
   15. une fois approuvé par le CAMO ou le CAO, doit être signé par cet organisme, qui doit conserver des enregistrements avec la justification de tout écart introduit aux recommandations du DAH;
   16. doit être réexaminé au moins une fois par an afin d'évaluer son efficacité, et cet examen doit être effectué soit :
2. (a) conjointement avec l'examen de navigabilité de l'aéronef par la personne qui effectue cet examen de navigabilité ;
3. par le CAMO ou le CAO qui gère le maintien de la navigabilité de l'aéronef dans les cas où l'examen du programme d’entretien (AMP) n'est pas effectué conjointement avec un examen de la navigabilité.

Si l'examen révèle des déficiences de l'aéronef liées à des déficiences du contenu de l'AMP, celui-ci doit être amendé en conséquence. Dans ce cas, la personne effectuant l’examen informe l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation si elle n'est pas d'accord avec les mesures d’amendement du programme d’entretien prises par le propriétaire, le CAMO ou le CAO. L'autorité compétente décide quels amendements à apporter au programme d’entretien sont nécessaires, en mettant en exergue les constatations correspondantes et, si nécessaire, en réagissant conformément au paragraphe ML.B.304 (d) .

1. Le programme d’entretien (AMP):
2. doit contenir les intervalles d'inspection suivants :
   * 1. (a) pour les avions, les planeurs à moteur de tourisme (TMG) et les ballons, chaque intervalle annuel ou intervalle de 100 h, selon la première éventualité, à laquelle une tolérance de 1 mois ou 10 h peut être appliquée. L'intervalle suivant devra etre calculé à partir du moment où l'inspection a lieu;
     2. pour les planeurs et les planeurs motorisés autres que TMG, chaque intervalle annuel auquel une tolérance d'un mois peut être appliquée. L'intervalle suivant doit etre calculé à partir du moment où l'inspection a lieu ;
3. doit contenir les éléments suivants, selon le type d'aéronef :
   * 1. (a) les tâches d’entretien requises par les exigences du titulaire de l’agrément de conception (DAH) ;
     2. l’inspection des marquages;
     3. l'examen des enregistrements de pesée et de la pesée conformément au règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ relatif aux opérations aériennes, au règlement relatif à l’utilisation des ballons et au règlement établissant des règles détaillées concernant l’exploitation de planeurs;
     4. l’essai opétationnel du transpondeur (si installé);
     5. l’essai fonctionnel du système pitot-statique;
     6. dans le cas des avions :
        1. (i) les essais opérationnel de puissance et de tours par minute (tr / min), magnétos, pression de carburant et d'huile, températures du moteur ;
        2. pour les moteurs équipés d'une commande automatisée du moteur, la procédure de mise en route publiée ;
        3. pour les moteurs à puisard sec, les moteurs à turbocompresseur et les moteurs à refroidissement liquide, un essai opérationnel pour détecter des signes de perturbation de la circulation des fluides ;
     7. (g) l’inspection de l'état et de la fixation des éléments de structure, des systèmes et des éléments d’aéronefs correspondant aux zones suivantes :
        1. (i) pour les avions :

cellule, cabine et cockpit, train d'atterrissage, aile et partie centrale, commandes de vol, empennage, avionique et électricité, motopropulseur, embrayages et boîtes de vitesses, hélice et systèmes divers, tels que le système de sauvetage balistique;

* + - 1. pour les planeurs et les planeurs à moteur:

cellule, cabine et cockpit, train d'atterrissage, aile et partie centrale, empennage, avionique et électricité, motopropulseur (pour planeurs motorisés) et divers systèmes, tels que ballast amovible et / ou chute de traînée et commandes, ainsi que système de ballast d’eau;

* + - 1. (iii) pour les ballons à air chaud : enveloppe, brûleur, panier, réservoirs de carburant, équipement et instruments;
      2. (iv) pour les ballons à gaz :

enveloppe, panier, équipement et instruments.

Tant que la présente annexe ne spécifie pas de MIP pour les dirigeables et les giravions, leur AMP doit être basé sur l'ICA fourni par le titulaire de l’agrément de conception (DAH), tel que visé au sous paragraphe (c) (2) alinéa (ii) b).

1. Par dérogation aux paragraphes (b) et (c), une déclaration du propriétaire ou une approbation par un CAMO ou un CAO n'est pas requise, et un document AMP n'est pas requis d'être produit lorsque les conditions suivantes sont respectées :
   1. tous les ICA émis par le titulaire de l’agrément de conception (DAH) sont suivis sans aucun écart;
   2. toutes les recommandations d’entretien, telles que les intervalles TBO, émises par le biais de bulletins de service, de lettres de service et d'autres informations de service non obligatoires, sont suivies sans aucun écart;
   3. il n'y a aucune tâche d’entretien supplémentaire à effectuer résultant de l'un des éléments suivants:
      * 1. (a) les équipements installés spécifiques et modifications de l'aéronef ;
        2. (b) les réparations effectuées dans l'aéronef ;
        3. les éléments d’aéronef à durée de vie limitée et éléments essentiels à la sécurité des vols ;
        4. les approbations opérationnelles spéciales ;
        5. l'utilisation de l'aéronef et l'environnement opérationnel .
   4. Les pilotes-propriétaires sont habilités à effectuer l’entretien des pilotes-propriétaires.

Cette dérogation n'est pas applicable si le pilote-propriétaire ou, dans le cas d'aéronefs en co-propriété, l'un des pilotes-propriétaires n'est pas habilité à effectuer l’entretien du pilote-propriétaire, car cela doit être spécifié dans l'AMP déclaré ou approuvé.

1. Si les conditions prévues aux sous paragraphes (e) (1) à (e) (4) sont remplies, l’AMP applicable à l'aéronef doit comprendre les éléments suivants:
2. l'ICA fourni par le DAH ;
3. les recommandations d’entretien, telles que les intervalles TBO, émises par le biais de bulletins de service, de lettres de service et d'autres informations de service non obligatoires;
4. les informations obligatoires sur le maintien de la navigabilité, telles que les CNs répétitives, l'ALS de l'ICA et les exigences d’entretien spécifiques contenues dans le TCDS ;
5. les tâches résultant de directives ou d'exigences opérationnelles ou d'espace aérien spécifiques concernant des instruments et équipements particuliers.

**M.A.303 - Consignes de navigabilité**

Toute consigne de navigabilité applicable doit être appliquée selon les exigences de cette consigne de navigabilité, sauf disposition contraire de l’autorité compétente et de l'Agence.

**ML.A.304 - Données de modifications et réparations**

Une personne ou un organisme réparant un aéronef ou un élément d’aéronef doit évaluer tout dommage. Les modifications et réparations doivent être effectuées en utilisant les données approuvées par l’autorité compétente.

**ML.A.305 - Système d'enregistrement du maintien de navigabilité des aéronefs**

1. À l'issue de tout entretien, le certificat de remise en service requis par la section ML.A.801 doit être 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.
2. Les enregistrements de maintien de la navigabilité des aéronefs doivent comprendre un livret d'aéronef, un ou des livrets moteur ou des fiches d'entretien de modules de motorisation, un ou des livrets et fiches d'entretien d'hélice, pour tout élément d'aéronef à durée de vie limitée, selon le cas.
3. Le type d'aéronef et la marque d'immatriculation, la date ainsi que le temps de vol total et les cycles de vol et les atterrissages doivent être inscrits dans les livrets de l’aéronef.
4. Les dossiers de maintien de la navigabilité des aéronefs doivent comprendre :
   1. l'état actuel des ADs et des mesures prescrites par l'autorité compétente en réaction immédiate à un problème de sécurité ;
   2. l'état actuel des modifications, réparations et autres recommandations d'entretien du titulaire de l’agrément de conception (DAH) ;
   3. l'état actuel de la conformité avec le programme d’entretien ;
   4. l'état actuel des pièces à durée de vie limitée;
   5. le rapport de masse et de centrage actuel;
   6. la liste actuelle de l'entretien différé .
5. En plus du document de libération autorisé, formulaire 1 de l'ASSA-AC, tel que défini à l'appendice II de l'annexe I (partie M), ou équivalent, les informations suivantes concernant tout élément d’aéronef installé, comme le moteur, l'hélice, le module moteur ou élément à durée de vie limitée, doit être inscrit dans le livret du moteur ou de l'hélice, du module moteur ou la fiche des éléments à durée de vie limitée :
   1. l'identification de l’élément d’aéronef ;
   2. le type, le numéro de série et l'immatriculation, selon le cas, de l'aéronef, du moteur, de l'hélice, du module moteur ou de l’élément à durée de vie limitée sur lequel l’élément particulier a été monté, ainsi que la référence à l'installation et à la dépose de l’élément ;
   3. la date ainsi que le heures de vol totales cumulées de l’élément, les cycles totaux, les atterrissages et le temps calendaire, en fonction de l’élément particulier ;
   4. les informations à jour visées au paragraphe (d), applicables à l’élément .
6. La personne ou l'organisme responsable de la gestion du maintien de la navigabilité et des tâches conformément à la section ML.A.201 doit contrôler les enregistrements tels que décrits à la section ML..A305 et présenter les enregistrements à l'autorité compétente sur demande.
7. Toutes les entrées faites dans les dossiers de maintien de la navigabilité de l'aéronef doivent être claires et précises. Lorsqu'il est nécessaire de corriger une entrée, la correction doit être effectuée de manière à montrer clairement l'entrée originale.
8. Le propriétaire doit s'assurer qu'un système a été mis en place pour conserver les enregistrements suivants pendant les périodes spécifiées :
9. tous les dossiers d'entretien détaillés relatifs à l'aéronef et à tout élément à durée de vie limitée qui y est monté, jusqu'à ce que les informations qu'il contient soient remplacées par de nouvelles informations équivalentes en termes de portée et de détail, mais pas moins de 36 mois après que l'aéronef ou l’élément a été remis en service ;
10. la durée totale en service, c'est-à-dire les heures, le temps calendaire, les cycles et les atterrissages, de l'aéronef et de tous les éléments à durée de vie limitée, pendant au moins 12 mois après que l'aéronef ou l’élément a été définitivement retiré du service ;
11. la durée de service, c'est-à-dire les heures, le temps calendaire, les cycles et les atterrissages, selon le cas, depuis le dernier entretien programmé de l’élément soumis à une limite de durée de vie, au moins jusqu'à ce que l’entretien programmé de l’élément ait été remplacé par un autre entretien programmé de portée et de détails de travaux équivalents ;
12. l'état actuel de conformité avec le programme d’entretien au moins jusqu'à ce que l’entretien programmé de l'aéronef ou de l’élément d’aéronef ait été remplacé par un autre entretien programmé de portée et de détails de travaux équivalents ;
13. l'état actuel des CNs applicables à l'aéronef et aux éléments d’aéronef, au moins 12 mois après que l'aéronef ou l’élément d’aéronef a été définitivement retiré du service;
14. les détails des modifications et réparations en cours sur l'aéronef, le ou les moteurs, l'hélice et tout autre élément essentiel à la sécurité des vols, au moins 12 mois après leur retrait définitive du service.

**ML.A.307 - Transfert des enregistrements de maintien de navigabilité d'aéronef**

1. Lorsqu'un aéronef est transféré de façon définitive d'un propriétaire à un autre, le propriétaire transférant s’assure à ce que les enregistrements de maintien de la navigabilité visés à la section ML.A.305 soient également transférés.
2. Lorsque le propriétaire confie les tâches de gestion du maintien de la navigabilité à un CAMO ou à un CAO, le propriétaire doit s'assurer que les dossiers de maintien de la navigabilité visés à la section ML.A.305 soient transférés à l'organisme contractant.
3. Les délais de conservation des enregistrements prévus au paragraphe (h) de la section ML.A.305 doivent continuer de s'appliquer au nouveau propriétaire, au CAMO ou CAO.

#### SOUS-PARTIE D - *NORMES D'ENTRETIEN*

**ML.A.401 - Données d'entretien**

Aux fins de la présente annexe, on entend par “données d'entretien applicables” :

* + 1. toute exigence, procédure, norme ou information applicable délivrée par l'autorité compétente ou par l’Agence ;
    2. toute consigne de navigabilité applicable ;
    3. les instructions applicables pour le maintien de la navigabilité et autres instructions d'entretien délivrées par le titulaire de certificat de type ou de supplément au certificat de type et tout autre organisme qui publie ces données conformément aux exigences de l’Etat de certification primaire ;
    4. pour les éléments dont l’installation est approuvée par le titulaire de l’agrément de conception, les instructions d’entretien applicables publiées par les fabricants d'éléments d'aéronef et acceptables pour le titulaire de l’agrément de conception ;
    5. toute donnée applicable délivrée conformément au point 145.A.45 d).

**ML.A.402 - Exécution de l'entretien**

1. L’entretien effectué par des organismes de maintenance agréés doit être conforme à l'annexe II (partie 145) ou à l'annexe Vd (partie CAO), selon le cas.
2. Pour l’entretien non effectué conformément au paragraphe (a), la personne effectuant l’entretien doit :
   1. être qualifié pour les tâches exécutées, comme l'exige la présente annexe ;
   2. s'assurer que la zone dans laquelle l'entretien est effectué est bien organisée et propre, sans poussière ni contamination ;
   3. utiliser les méthodes, techniques, normes et instructions spécifiées dans les données d’entretien visées à la section ML.A.401 ;
   4. utiliser les outillages, équipements et matériaux spécifiés dans les données d’entretien visées à la section ML.A.401. Si nécessaire, les outils et l'équipement doivent être contrôlés et étalonnés selon une norme officiellement reconnue ;
   5. s'assurer que l’entretien est effectué dans les limites environnementales spécifiées dans les données d’entretien visées à la section ML.A.401 ;
   6. s'assurer que les installations appropriées sont utilisées en cas de mauvais temps ou d'entretien prolongé ;
   7. s'assurer que le risque d'erreurs multiples pendant l’entretien et le risque de répétition d'erreurs dans des tâches d’entretien identiques soient minimisés ;
   8. s'assurer qu'une méthode de capture des erreurs est mise en œuvre après l'exécution de toute tâche d’entretien critique ;
   9. effectuer une vérification générale après l'achèvement de l’entretien pour s'assurer que l'aéronef ou l’élément d’aéronef est libre de tout outil, équipements et de toute pièce et matériau étrangers, et que tous les panneaux d'accès déposés ont été remontés ;
   10. s'assurer que tout l'entretien effectué est correctement enregistré et documenté.

**ML.A.403 - Défauts d'aéronefs**

1. Tout défaut d'aéronef qui met gravement en danger la sécurité du vol doit être corrigé avant un autre vol.
2. Les personnes suivantes peuvent décider qu'un défaut ne met pas gravement en danger la sécurité des vols et peuvent le reporter en consequence :
   1. le pilote en ce qui concerle les défauts affectant l'équipement d'aéronef non requis ;
   2. le pilote, lors de l'utilisation de la liste minimale d'équipement, en ce qui concerne les défauts affectant l'équipement requis de l'aéronef - sinon, ces défauts ne peuvent être reportés que par le personnel de certification habilité ;
   3. le pilote pour les défauts autres que ceux visés aux sous paragraphe (b) (1) et (b) (2) si toutes les conditions suivantes sont remplies :
      1. l'aéronef est exploité en vertu de l'annexe VII du règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ relatif aux opérations aériennes (partie NCO) ou, dans le cas de ballons ou de planeurs, non exploité en vertu de la sous-partie ADD de l'annexe II (partie BOP) du règlement sur les ballons relatif à l’utilisation des ballons ou non conforme à la sous-partie DEC de l'annexe II (partie SAO) du règlement sur les planeurs établissant des règles détaillées concernant l’exploitation de planeurs;
      2. le pilote reporte le défaut avec l'accord du propriétaire de l'aéronef ou, le cas échéant, du CAMO ou du CAO sous contrat ;
   4. le personnel de certification dûment habilité pour d'autres défauts que ceux visés aux sous paragraphes (b) (1) et (b) 2), lorsque les conditions visées aux sous paragraphes (3) alinéas (i) et (ii) ne sont pas remplies.
3. Tout défaut d'aéronef qui ne met pas sérieusement en danger la sécurité des vols doit être corrigé dès que possible à partir de la date à laquelle le défaut a été identifié pour la première fois et dans les limites spécifiées dans les données d’entretien.
4. Tout défaut non corrigé avant le vol doit être enregistré dans le système d'enregistrement du maintien de la navigabilité de l'aéronef visé à la section ML.A.305 et un dossier doit être à la disposition du pilote.

#### SOUS-PARTIE E - ÉLÉMENTS D'AÉRONEF

**ML.A.501 - Classification et installation**

1. Sauf indication contraire dans l'annexe II (partie 145), dans l'annexe Vd (partie CAO) du présent règlement ou au point 21.A.307 de l'annexe I (partie 21) du règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ relatif à la navigabilité initiale, un élément d'aéronef ne peut être installé que si l'ensemble des conditions suivantes sont remplies:
   1. il est dans un état satisfaisant;
   2. il a été remis en service de la manière appropriée au moyen du formulaire 1 de l'ASSA-AC figurant à l'appendice II de l'annexe I (partie M), ou équivalent;
   3. il a été marqué conformément aux exigences de l’Etat de certification primaire.
2. Avant l'installation d'un élément sur un aéronef, la personne ou l'organisme de maintenance agréé doit s'assurer que l’élément particulier est éligible pour être installé si différentes modifications ou configurations d’ADs sont applicables.
3. Les pièces normalisées ne doivent être montées sur un aéronef ou un élément d’aéronef que lorsque les données d’entretien spécifient ces pièces normalisées particulières. Les pièces normalisées ne doivent être montées que si elles sont accompagnées d'une preuve de conformité à la norme applicable et si elles ont une traçabilité appropriée.
4. Les matières premières ou les consommables ne doivent être utilisées sur un aéronef ou un élément d’aéronef que si :
   1. le constructeur de l'aéronef ou d’élément autorise l'utilisation de matières premières ou consommables dans les données d’entretien pertinentes ou comme spécifié dans l'annexe II (partie 145) ou l'annexe Vd ( Partie-CAO).
   2. ces matières répondent aux spécifications de matiéres requises et ont une traçabilité appropriée.
   3. ces matières sont accompagnées d'une documentation se rapportant clairement à la matière particulière et contenant une déclaration de conformité aux spécifications ainsi que la source de fabrication et du fournisseur.
5. Dans le cas de ballons, lorsque différentes combinaisons de paniers, brûleurs et bouteilles de carburant sont possibles pour une enveloppe particulière, la personne qui les installe doit s'assurer que:
   1. le panier, le brûleur et / ou les bouteilles de carburant sont éligibles pour l'installation conformément à la TCDS ou à d'autres documents mentionnés dans la TCDS;
   2. le panier, le brûleur et / ou les cylindres de carburant sont en bon état de fonctionnement et ont les dossiers d'entretien appropriés

**ML.A.502 - Entretien des éléments d'aéronef**

1. L'entretien des éléments d'aéronef acceptés par le propriétaire conformément au point b) 2) du point 21.A.307 de l'annexe I (partie 21) du règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ relatif à la navigabilité initiale est assuré par toute personne ou tout organisme, sous réserve de réacceptation par le propriétaire selon les conditions énoncées au b)2) du point 21.A.307 de ladite annexe. Cet entretien ne permet pas la délivrance d'un formulaire 1 de l'ASSA-AC, tel qu'il figure à l'appendice II de l'annexe I (partie M), et est soumis aux exigences relatives à la remise en service d'un aéronef.
2. Les éléments d’aéronef doivent être libérés conformément au tableau suivant :

|  | **Libéré en utilisant un formulaire 1 de l’ASSA-AC (comme indiqué dans l’appendice II de l’annexe I (Partie-M))** | **Libéré au niveau aéronef par la section ML.A.801 (pas possible de délivrer un formulaire 1 de l’ASSA-AC)** |
| --- | --- | --- |
| **Eléments d’aéronefs entretenus en conformité avec les données d’entretien des éléments d’aéronef (données fournies par le fabricant de l’élément d’aéronef)** | | |
| **Entretien autre que la révision générale** | Organismes de maintenance qualifiés moteur (pour les moteurs) ou qualifiés éléments d’aéronef (pour les équipements) | 1. Organismes de maintenance qualifiés aéronef ; et/ou 2. Personnel indépendant de certification |
| **Révision générale des éléments d’aéronef autre que les moteurs et les hélices** | Organismes de maintenance qualifiés éléments d’aéronef | Pas possible |
| **Révision générale des moteurs et des hélices pour les aéronefs CS-VLA, CS-22 et LSA** | Organismes de maintenance qualifiés moteur (pour les moteurs) ou qualifiés éléments d’aéronef (pour l’hélice) | 1. Organismes de maintenance qualifiés aéronef ; et/ou 2. Personnel indépendant de certification |
| **Révision générale des moteurs et des hélices pour les aéronefs autres que CS-VLA, CS-22 et LSA.** | Organismes de maintenance qualifiés moteur (pour les moteurs) ou qualifiés éléments d’aéronef (pour l’hélice) | Pas possible |
| **Elément d’aéronef entretenus en conformité avec les données d’entretien aéronef (données fournies par le fabricant de l’aéronef)** | | |
| **Tous les éléments d’aéronef et tous les types d’entretien** | Organismes de maintenance qualifiés moteur (pour les moteurs) ou qualifiés éléments d’aéronef (pour d’autres éléments d’aéronef). | 1. Organismes de maintenance qualifiés aéronef ; et/ou 2. Personnel indépendant de certification |

1. L’entretien des éléments d’aéronef visés aux points b) 3) à b) 6) du point 21.A.307 de l’annexe I (partie 21) du règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ relatif à la navigabilité initiale peut être effectué par toute personne ou tout organisme. Dans ce cas, par dérogation au point b), l'entretien de ces éléments d'aéronef doit faire l'objet d'une remise en service accompagnée d'une “déclaration d’entretien effectué” délivrée par la personne ou l'organisme qui a procédé à l'entretien. La “déclaration d’entretien effectué” contient au moins une description élémentaire de l’entretien effectué, la date à laquelle cet entretien a été achevé et l'identification de l’organisme ou de la personne qui la délivre. Elle est considérée comme un enregistrement de travaux d'entretien et réputée équivalente à un formulaire 1 de l’ASSA-AC en ce qui concerne l'élément ayant fait l'objet de l'entretien.

**ML.A.503 - Éléments d'aéronef à durée de vie limitée**

1. Le terme « élément d’aéronef à durée de vie limitée » comprend les éléments d’aéronef suivants :
   1. les éléments d’aéronef soumis à une durée de vie certifiée après laquelle les éléments d’aéronef doivent être retirés ; et
   2. les éléments d’aéronef à limite de durée de vie après laquelle les éléments doivent subir un entretien pour rétablir leur fonctionnalité.
2. Les éléments d’aéronef installés à durée de vie limitée ne doivent pas dépasser la limite de durée de vie approuvée spécifiée dans l'AMP et les ADs, sauf dans les cas prévus au paragraphe ML.A.504 (c).
3. La durée de vie approuvée est exprimée en temps calendaire, heures de vol, atterrissages ou cycles, selon le cas.
4. À l’issue de la durée de vie approuvée, l’élément d’aéronef doit être retiré de l'aéronef pour entretien ou pour rebut dans le cas des éléments d’aéronef avec une durée de vie certifiée.

**ML.A.504 - Contrôle des éléments d’aéronef hors service**

1. Un élément d’aéronef doit être considéré comme hors service dans l'une des circonstances suivantes :
   1. expiration de la limite de durée de vie de l’élément d’aéronef telle que définie dans l’AMP ;
   2. non-conformité aux CNs applicables et aux autres exigences de maintien de la navigabilité prescrites par l'Agence ;
   3. absence des informations nécessaires pour déterminer l'état de navigabilité de l’élément d’aéronef ou son éligibilité à l'installation ;
   4. évidence de défauts ou de dysfonctionnements des éléments d’aéronef;
   5. l'implication d'un élément d’aéronef dans un incident ou un accident susceptible d'affecter son bon fonctionnement.
2. Les éléments d’aéronef hors service doivent être identifiés comme suit :
   1. hors service et stockés dans un endroit sûr sous le contrôle d'un organisme de maintenance agréé ou d'un personnel de certification indépendant jusqu'à ce qu'une décision soit prise sur l'état futur de ces éléments d’aéronef ;
   2. hors service par la personne ou l'organisme qui a déclaré l'élément hors service, et sa garde est transférée au propriétaire de l'aéronef après avoir documenté ce transfert dans le système d’enregistrement de l’entretien des aéronefs visé à la section ML.A.305.
3. Les éléments d’aéronef qui ont atteint leur durée de vie certifiée ou qui contiennent un défaut ou un dysfonctionnement non réparable doivent être classés comme inutilisables et ne doivent pas être autorisés à réintégrer le système d'approvisionnement en pièces à moins que les durées de vie certifiées n'aient été prorogées ou qu'une solution de réparation n'ait été approuvée conformément à la section ML.A.304.
4. Toute personne ou organisme responsable en vertu de la section ML.A.201 doit, dans le cas d'un élément d’aéronef inutilisable, comme prévu au paragraphe (c), prendre l'une des mesures suivantes
   1. conserver cet élément d’aéronef dans un emplacement visé au sous paragraphe (b) (1) ;
   2. faire en sorte que l’élément d’aéronef soit mutilé de manière à s’assurer qu'il est au-delà de la récupération ou de la réparation économique avant de renoncer à la responsabilité d'un tel élément.
5. Nonobstant le paragraphe (d), une personne ou une organisme responsable en vertu de la section ML.A.201 peut transférer la responsabilité des éléments d’aéronef classés comme inutilisables sans mutilation à un organisme pour la formation ou la recherche.

#### SOUS-PARTIE H - *CERTIFICAT DE REMISE EN SERVICE* (CRS)

**ML.A.801 - Certificat de remise en service d'aéronef**

1. Un CRS doit être délivré après que l'entretien requis a été effectué correctement sur un aéronef.
2. Le CRS est délivré, soit par :
   1. le personnel de certification approprié au nom de l'organisme de maintenance agréé;
   2. le personnel de certification indépendant ;
   3. le pilote-propriétaire conformément à la section ML.A.803 .
3. Par dérogation au paragraphe (b), en cas de circonstances imprévues, lorsqu'un aéronef est immobilisé à un endroit où aucun organisme de maintenance dûment agréé et aucun personnel de certification approprié ne sont disponibles, le propriétaire peut autoriser toute personne, avec pas moins de 3 ans d'expérience appropriée en entretien et possédant les qualifications appropriées, pour entretenir l'aéronef conformément aux normes énoncées dans la sous-partie D de la présente annexe et libérer l'aéronef. Dans ce cas, le propriétaire doit:
   1. obtenir et conserver dans les dossiers de l'aéronef, les détails de tous les travaux effectués et des qualifications détenues par la personne délivrant la certification;
   2. s’assurer à ce qu'un tel entretien soit revérifiée et validée conformément au paragraphe (b) de la section ML.A.801 dans les meilleurs délais et dans un délai n'excédant pas 7 jours ou, dans le cas d'aéronefs exploités conformément à l'annexe VII du règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ relatif aux opérations aériennes (partie NCO) ou, dans le cas de ballons, non exploité en vertu de la sous-partie ADD de l'annexe II (partie BOP) du règlement sur les ballons, dans le cas de planeurs ne suivant pas la sous-partie DEC de l'annexe II (partie SAO) du règlement sur les planeurs, dans un délai n'excédant pas 30 jours;
   3. notifier le CAMO ou le CAO sous contrat, ou l'autorité compétente en l'absence d'un tel contrat, dans les 7 jours suivant la délivrance de cette autorisation.
4. En cas de remise en service conformément aux sous paragraphes (b)(1) ou (b)(2), le personnel de certification peut être assisté dans l'exécution des tâches d’entretien par une ou plusieurs personnes soumises à son contrôle direct et continu ;
5. Un CRS doit contenir au moins :
   1. les détails basiques de l'entretien effectué ;
   2. la date à laquelle l'entretien a été effectué ;
   3. l'identité de l'organisme ou de la personne délivrant la remise en service, comprenant soit :
      1. la référence d'agrément de l'organisme de maintenance et du personnel de certification délivrant le CRS ;
      2. dans le cas du sous paragraphe (b)(2), l'identité et, le cas échéant, le numéro de licence du personnel de certification indépendant délivrant le CRS ;
   4. les limitations de navigabilité ou d'exploitation, le cas échéant.
6. Par dérogation au paragraphe (a) et nonobstant le paragraphe (g), lorsque l’entretien requis ne peut pas être effectué, un CRS peut être délivré dans les limites approuvées de l'aéronef. Dans ce cas, le CRS indique que l’entretien n'a pas pu être effectuée, ainsi que toute limitation de navigabilité ou d'exploitation applicable, dans le cadre des informations requises au sous paragraphe (e) (4).
7. Un CRS ne doit pas être délivré en cas de non-conformité connue aux exigences de la présente annexe qui met en danger la sécurité des vols.

**ML.A.802 - Certificat de remise en service d'éléments d'aéronef**

1. Excepté dans les cas visés au point c) du point ML.A.502, un CRS d'éléments d'aéronef doit être délivré lorsque les travaux d'entretien requis ont été dûment effectués sur un élément d’aéronef conformément au point ML.A.502.
2. Le certificat de libération autorisé identifié comme le formulaire 1 de l'ASSA-AC, conformément à l'appendice II de l'annexe I (partie M), constitue le CRS de l’élément, sauf lorsque cet entretien est libéré au niveau de l'aéronef, comme indiqué au paragraphe ML.A. 502 (b).

**ML.A.803 - Habilitation du pilote-propriétaire**

1. Pour être habilité comme pilote-propriétaire, la personne doit :
   1. être titulaire d'une licence de pilote valide ou d'une licence équivalente délivrée ou validée par un État membre pour la qualification de type ou de classe d'aéronef;
   2. posséder l'aéronef, en tant que propriétaire unique ou copropriétaire ; ce propriétaire doit être soit :
      1. l'une des personnes physiques figurant sur le formulaire d'inscription ;
      2. un membre d'une entité juridique récréative à but non lucratif, lorsque l'entité légale est spécifiée sur le document d'enregistrement en tant que propriétaire ou exploitant; ce membre doit être directement impliqué dans le processus décisionnel de l'entité juridique et désigné par cette entité juridique pour effectuer l’entretien du pilote-propriétaire.
2. Pour les aéronefs exploités en vertu de l'annexe VII (partie NCO) du règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ relatif aux opérations aériennes ou, dans le cas des ballons, non exploités en vertu de la sous-partie ADD de l'annexe II (partie BOP) du règlement sur les ballons ou, dans le cas des planeurs, ne suivant pas la sous-partie DEC de l'annexe II (partie-SAO) du règlement sur les planeurs, le pilote-propriétaire peut délivrer un CRS après un entretien limité du pilote-propriétaire comme prévu à Appendice II à la présente annexe.
3. Le CRS doit être inscrit dans les livrets de bord et contenir les détails basiques de l’entretien effectué, les données d’entretien utilisées, la date à laquelle cet entretien a été achevé, ainsi que l'identité, la signature et le numéro de la licence de pilote (ou l'équivalent) du pilote-propriétaire délivrant un tel certificat.

#### SOUS-PARTIE I - CERTIFICAT D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ

**ML.A.901 - Examen de navigabilité d'un aéronef (CEN)**

*Pour assurer la validité du certificat de navigabilité d'un aéronef, un examen de navigabilité de l'aéronef et de ses enregistrements de maintien de navigabilité doit être réalisé périodiquement.*

1. Un CEN est délivré conformément à l'appendice IV (formulaire 15c de l'ASSA-AC) de la présente annexe à l'issue d'un examen de navigabilité satisfaisant. Le CEN est valable un (01) an;
2. L'examen de navigabilité et la délivrance du CEN doivent être effectués conformément à la section ML.A.903, soit par :
   1. l'autorité compétente;
   2. un CAMO ou un CAO dûment agréé ;
   3. l'organisme de maintenance agréé lors de l'inspection annuelle des 100 heures contenue dans l’AMP ;
   4. pour les aéronefs exploités en vertu de l'annexe VII (partie NCO) du règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ ~~relatif aux opérations aériennes~~ ou, dans le cas des ballons, non exploités en vertu de la sous-partie ADD de l'annexe II (partie BOP) du règlement sur les ballons ou, dans le cas des planeurs, ne respectant pas la sous-partie DEC de l'annexe II (partie-SAO) du règlement sur les planeurs, le personnel de certification indépendant lors de l'inspection annuelle des 100 heures contenue dans l'AMP, lorsqu’il détient:
      1. une licence délivrée conformément à l'annexe III (partie 66) pour l'aéronef correspondant ou, si l'annexe III (partie 66) n'est pas applicable à l'aéronef concerné, une qualification nationale de personnel de certification valable pour cet aéronef ;
      2. une habilitation délivrée soit par :
         * 1. l'autorité compétente qui a délivré la licence conformément à l'annexe III (partie 66) ;
           2. si l'annexe III (partie 66) n'est pas applicable, l'autorité compétente responsable de la qualification du personnel de certification national.

Le personnel de certification indépendant titulaire d'une licence délivrée conformément à l'annexe III (partie 66) peut effectuer des examens de navigabilité et délivrer le CEN pour les aéronefs immatriculés dans n'importe quel État membre. Toutefois, le personnel de certification indépendant titulaire d'une qualification nationale ne doit effectuer des examens de navigabilité et délivrer le CEN que pour les aéronefs immatriculés dans l'État membre responsable de la qualification nationale.

Les CEN délivrés par du personnel de certification indépendant titulaire d'une qualification nationale ne doivent pas bénéficier de la reconnaissance mutuelle lors du transfert de l'aéronef vers un autre État membre.

Chaque fois que les circonstances révèlent l'existence d'une menace potentielle pour la sécurité, l'autorité compétente procède à l'examen de navigabilité et délivre le CEN lui-même.

1. La validité d'un CEN peut être prorogée au maximum deux fois consécutives, pour une période d'un an à chaque fois, par un CAMO ou un CAO dûment approuvé, sous réserve des conditions suivantes :
   1. l'aéronef a été géré en continu au cours des 12 mois précédents par ce CAMO ou CAO ;
   2. l'aéronef a été entretenu au cours des 12 mois précédents par des organismes de maintenance agréés; cela comprend les tâches d’entretien du pilote-propriétaire effectués et remise en service soit par le pilote-propriétaire, soit par du personnel de certification indépendant;
   3. le CAMO ou le CAO n'a aucune preuve ou raison de croire que l'aéronef n'est pas en état de navigabilité.

Cette prorogation par le CAMO ou le CAO est possible quel que soit le personnel ou l'organisme, comme prévu au paragraphe (b), qui a initialement délivré le CEN .

1. Par dérogation au paragraphe (c), la prorogation du CEN peut être anticipée pour une période maximale de 30 jours, sans perte de continuité du modèle de l'examen de navigabilité, afin d'assurer la disponibilité de l'aéronef dans le but de placer l'original du CEN à bord.
2. Lorsque l'autorité compétente procède à l'examen de navigabilité et délivre le CEN elle-même, le propriétaire doit fournir à l'autorité compétente :
   1. la documentation requise par l'autorité compétente;
   2. un espace de travail approprié à l'endroit approprié pour son personnel;
   3. si nécessaire, le soutien du personnel de certification approprié.

**ML.A.902 - Validité du certificat d'examen de navigabilité**

1. Un CEN devient invalide si :
   1. il est suspendu ou retiré ;
   2. le certificat de navigabilité est suspendu ou retiré ;
   3. l'aéronef ne figure pas dans le registre des aéronefs d'un État membre;
   4. le certificat de type en vertu duquel le certificat de navigabilité a été délivré est suspendu ou retiré.
2. Un aéronef ne doit pas voler si le CEN est invalide ou si l'une des circonstances suivantes est présente :
   1. le maintien de la navigabilité de l'aéronef ou de tout élément d’aéronef installé sur l'aéronef ne satisfait pas aux exigences de la présente annexe ;
   2. l'aéronef ne reste pas conforme à la définition de type acceptée par l'Agence ;
   3. l'aéronef a été exploité au-delà des limites du manuel de vol approuvé ou du certificat de navigabilité, sans qu'aucune mesure appropriée n'ait été prise ;
   4. l'aéronef a été impliqué dans un accident ou un incident qui affecte la navigabilité de l'aéronef, sans action appropriée ultérieure pour rétablir la navigabilité ;
   5. une modification ou une réparation de l'aéronef ou de tout élément d’aéronef monté sur l'aéronef n'est pas conforme à la section ML.A.304.
3. En cas de renonciation ou de retrait, le CEN doit être retourné à l'autorité compétente.

**ML.A.903 – Processus d’examen de navigabilité**

1. Pour satisfaire à l'exigence d'examen de navigabilité d'un aéronef visée à la section ML.A.901, le personnel d'examen de navigabilité doit effectuer un examen documenté des enregistrements de l'aéronef pour vérifier que :
   1. les heures de vol de la cellule, du moteur et de l'hélice et les cycles de vol associés ont été correctement enregistrés ;
   2. le manuel de vol est applicable à la configuration de l'aéronef et reflète le dernier état de révision ;
   3. tout l’entretien du sur l'aéronef selon l'AMP a été effectué ;
   4. tous les défauts connus ont été corrigés ou différés de manière contrôlée;
   5. toutes les CNs applicables ont été appliquées et correctement enregistrées;
   6. toutes les modifications et réparations faites sur l'aéronef ont été enregistrées et sont conformes à la section ML.A.304;
   7. tous les éléments d’aéronef à durée de vie limitée installés sur l'aéronef sont correctement identifiés, enregistrés et n'ont pas dépassé leur durée de vie autorisée;
   8. tous les travaux d’entretien ont été certifiés conformément à la présente annexe ;
   9. si nécessaire, l'état actuel de la masse et du centrage reflète la configuration de l’avion et est valide;
   10. l'aéronef est conforme à la dernière révision de sa définition de type accceptée par l'Agence ;
   11. si nécessaire, l'aéronef est titulaire d'un certificat acoustique correspondant à la configuration actuelle de l'aéronef conformément à la sous-partie I de l'annexe I (partie 21) du règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ relatif à la navigabilité initiale.
2. Le personnel d'examen de la navigabilité visé au paragraphe (a) doit effectuer une visite physique de l'aéronef. Pour cette visite, le personnel chargé de l'examen de la navigabilité qui n'est pas suffisamment qualifié en vertu de l'annexe III (partie 66) doit être assisté par ce personnel qualifié.
3. Lors de l'inspection physique de l'aéronef, le personnel d'examen de la navigabilité doit s'assurer que :
   1. tous les marquages et étiquettes requis sont correctement installés ;
   2. l'aéronef est conforme à son manuel de vol approuvé ;
   3. la configuration de l'aéronef est conforme à la documentation approuvée ;
   4. aucun défaut évident ne peut être constaté qui n'a pas été résolu conformément à la section ML.A.403 ;
   5. aucune incohérence ne peut être constatée entre l'aéronef et l'examen documenté des enregistrements visés au paragraphe (a).
4. Par dérogation au paragraphe ML.A.901 (a), l'examen de navigabilité peut être prévu pour une période maximale de 90 jours, sans perte de continuité du motif d'examen de navigabilité, afin de permettre l'examen physique lors d'une inspection d’entretien.
5. Le CEN (formulaire 15c de l'ASSA-AC) figurant à l'appendice IV ne doit être délivré que :
   1. par du personnel d'examen de la navigabilité dûment habilité;
   2. lorsque l'examen de navigabilité a été entièrement effectué, toutes les constatations ont été fermées ;
   3. lorsque toute divergence constatée dans l’AMP conformément au paragraphe (h) a été corrigée de manière satisfaisante.
6. Une copie de tout CEN délivré ou prorogé pour un aéronef doit être envoyée à l'État membre d'immatriculation de cet aéronef dans un délai de 10 jours.
7. Les tâches d'examen de navigabilité ne doivent pas être sous-traitées.
8. L'efficacité de l'AMP peut être examinée en même temps que l'examen de navigabilité conformément au sous paragraphe (c) (9) de la section ML.A.302. Cet examen doit être effectué par la personne qui a effectué l'examen de navigabilité. Si l'examen révèle des déficiences de l'aéronef liées à des déficiences dans le contenu de l'AMP, l'AMP doit être amendé en conséquence. La personne procédant au réexamen informe l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation si elle n'est pas d'accord avec les mesures d’amendement de l’AMP prises par le propriétaire, le CAMO ou le CAO. Dans ce cas, l'autorité compétente décide des amendements à apporter à l’AMP, en mettant en exergue les constatations correspondantes définies à la section ML.B.903 et, si nécessaire, en réagissant conformément à la section ML.B.304.

**ML.A.904 - Qualification du personnel d’examen de la navigabilité**

1. Le personnel chargé de l'examen de la navigabilité agissant au nom de l'autorité compétente doit être qualifié conformément à la section ML.B.902.
2. Le personnel d'examen de navigabilité agissant pour le compte d'un organisme visé à la à l'annexe II (partie 145), à l'annexe Vc (partie CAMO) ou à l'annexe Vd (partie CAO) doit être qualifié conformément à l'annexe II (partie 145), à l'annexe Vc (partie CAMO) ou à l'annexe Vd (partie CAO), respectivement.
3. Le personnel d'examen de navigabilité agissant en son propre nom, comme le permet le sous paragraphe ML.A.901 (b) (4), doit:
   1. détenir une licence délivrée conformément à l'annexe III (partie 66) pour l'aéronef correspondant ou, si l'annexe III (partie 66) n'est pas applicable à l'aéronef particulier, détenir une qualification nationale de personnel de certification valable pour cette aéronef; et
   2. détenir une habilitation délivrée soit par :
      1. l'autorité compétente qui a délivré la licence conformément à l'annexe III (partie 66);
      2. si l'annexe III (partie 66) n'est pas applicable, l'autorité compétente responsable de la qualification du personnel de certification national.
4. L'habilitation requise au sous paragraphe (c) (2) est délivrée par l'autorité compétente lorsque :
   1. l'autorité compétente a évalué que la personne a la connaissance des parties de la présente annexe relatives à la gestion du maintien de la navigabilité, à la réalisation des examens de navigabilité et à la délivrance des CENs;
   2. la personne a effectué de manière satisfaisante un examen de navigabilité sous la supervision de l'autorité compétente.

Cette habilitation reste valable pour une durée de 5 ans tant que le titulaire a effectué au moins 1 examen de navigabilité tous les 12 mois. Si ce n'est pas le cas, un nouvel examen de navigabilité doit être effectué de manière satisfaisante sous la supervision de l'autorité compétente.

À l'expiration de sa validité, l'habilitation est renouvelée pour une nouvelle période de 5 ans, sous réserve d'un nouveau respect des sous paragraphe (d) (1) et (d) (2). Il n'y a pas de limite au nombre de renouvellements.

Le titulaire de l'habilitation doit tenir des enregistrements de tous les examens de navigabilité effectués et les mettre à la disposition, sur demande, de toute autorité compétente et de tout propriétaire d'aéronef pour lequel il effectue un examen de navigabilité.

Cette habilitation peut être retiree à tout moment par l'autorité compétente si elle n'est pas satisfaite de la compétence du titulaire ou de l'utilisation d'une telle habilitation.

**ML.A.905 - Transfert d'immatriculation d'aéronef au sein des Etats membres**

1. Lors du transfert d'une immatriculation d'aéronef à l'intérieur des Etats membres, le postulant:
   1. premièrement, fournit à l'ancien État membre le nom de l'État membre dans lequel l'aéronef sera immatriculé;
   2. et par la suite fait une demande de délivrance d'un nouveau certificat de navigabilité au nouvel État membre conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ relatif à la navigabilité initiale.
2. Nonobstant le sous paragraphe (a) (3) de la section ML.A.902, l'ancien CEN reste valable jusqu'à sa date d'expiration, sauf lorsque le CEN a été délivré par du personnel de certification indépendant titulaire d'une qualification de personnel de certification national conformément au sous paragraphe (b) (4) de la section ML.A.901, auquel cas la section ML.A.906 s'applique.
3. Nonobstant les paragraphes (a) et (b), dans les cas où l'aéronef n'était pas en état de navigabilité dans l'ancien État membre ou lorsque l'état de navigabilité de l'aéronef ne peut être déterminé à l'aide des enregistrements existants, la section ML. A.906 s'applique.

**ML.A.906 – Examen de la navigabilité d’un aéronef importé dans la communauté**

1. Lors de l'importation d'un aéronef d'un pays tiers dans un registre d'un État membre, le postulant :
   1. demande à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation la délivrance d'un nouveau certificat de navigabilité conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ relatif à la navigabilité initiale ;
   2. pour les aéronefs autres que neufs, fait procéder à un examen de navigabilité de manière satisfaisante conformément à la section ML.A.901;
   3. fait effectuer tous les travaux d’entretien pour se conformer à l'AMP approuvé ou déclaré.
2. Si l'aéronef satisfait aux exigences applicables, l'autorité compétente, le CAMO ou le CAO, l'organisme de maintenance ou le personnel de certification indépendant effectuant l'examen de navigabilité, comme prévu au paragraphe (b) de la section ML.A.901, doit délivrer un CEN et doit soumettre une copie à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation.
3. Le propriétaire doit autoriser l'accès à l'aéronef aux fins d'inspection par l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation.
4. Un nouveau certificat de navigabilité est délivré par l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation si l'aéronef est conforme à l'annexe I (partie 21) du règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ relatif à la navigabilité initiale.

**ML.A.907 - Constatations**

1. Les constatations sont classées comme suit :
   1. une constatation de niveau 1 est toute constatation d’une non-conformité significative aux exigences de la présente annexe qui abaisse la norme de sécurité et met gravement en danger la sécurité des vols.
   2. une constatation de niveau 2 est toute constatation d’une non-conformité aux exigences de la présente annexe qui peut abaisser la norme de sécurité et mettre en danger la sécurité des vols.
2. Après réception de la notification des conclusions conformément à la section ML.B.903, la personne ou l'organisme, ayant des responsabilités en vertu de la section ML.A.201, définit et démontre à l'autorité compétente dans un délai convenu avec cette autorité un plan d'action corrective visant à prévenir la réapparition de la constatation et de sa cause première.

***SECTION B*** *-* **PROCÉDURES POUR LES AUTORITÉS COMPÉTENTES**

**SOUS-PARTIE A - *GÉNÉRALITÉS***

**ML.B.101 - Domaine d'application**

Cette section établit les exigences administratives à respecter par les autorités compétentes chargées de la mise en œuvre et de l'application de la section A de la présente annexe.

**ML.B.102 - Autorité compétente**

1. **Généralités**

Un État membre désigne une autorité compétente à laquelle sont attribuées des responsabilités pour la délivrance, le maintien, la modification, la suspension ou le retrait des certificats et pour la surveillance du maintien de la navigabilité. Cette autorité compétente établit des procédures documentées et une structure organisationnelle.

1. **Ressources**

Le nombre d'employés doit être approprié pour satisfaire aux exigences détaillées dans la présente section.

1. **Qualification et formation**

Tout le personnel participant aux activités couvertes par la présente annexe doit être dûment qualifié et avoir les connaissances, l'expérience, la formation initiale et continue appropriées pour effectuer les tâches qui lui sont attribuées.

1. **Procédures**

L'autorité compétente établit des procédures détaillant comment la conformité à la présente annexe est réalisée.

Les procédures doivent être revues et modifiées pour assurer le maintien de la conformité.

**ML.B.104 - Archivage**

1. L'autorité compétente met en place un système d’archivage qui permet une traçabilité adéquate du processus de délivrance, du maintien, de modification, de suspension ou de retrait de chaque certificat et habilitation.
2. Les enregistrements pour la supervision de chaque aéronef doivent comprendre, au minimum, une copie :
   1. du certificat de navigabilité de l'aéronef ;
   2. des CENs ;
   3. des rapports des examens de navigabilité effectués directement par l'État membre;
   4. de toutes les correspondances pertinentes relatives à l'aéronef ;
   5. des détails de toute dérogation et mesure d'application;
   6. de tout document approuvé par l'autorité compétente conformément à la présente annexe ou au règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ relatif aux opérations aériennes.
3. Les enregistrements spécifiés au paragraphe (b) doivent être conservés jusqu'à 2 ans après que l'aéronef ait été définitivement retiré de service.
4. Tous les enregistrements visés à la section ML.B.104 doivent etre mis à la disposition de tout autre État membre ou de l'Agence à leur demande.

**ML.B.105 - Échange mutuel d'informations**

1. Afin de contribuer à l'amélioration de la sécurité aérienne, les autorités compétentes doivent participer à un échange mutuel de toutes les informations nécessaires conformément à l'article 71 du règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX règles communes dans le domaine de la sécurité.
2. Sans préjudice des compétences des États membres, en cas de menace potentielle pour la sécurité impliquant plusieurs États membres, les autorités compétentes concernées doivent se prêter mutuellement assistance pour mener à bien les actions de supervision nécessaires.

**SOUS-PARTIE B - *RESPONSABILITÉ***

**ML.B.201 Responsabilités**

L'autorité compétente visée à la section ML.1, paragraphe (b), est chargée de mener des inspections et des enquêtes afin de vérifier que les exigences de la présente annexe sont respectées.

**SOUS-PARTIE C - *MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ***

**ML.B.302 - Dérogations**

Toutes les dérogations accordées conformément à l'article 70 du règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX règles communes dans le domaine de la sécurité doivent être enregistrées et conservées par l'autorité compétente.

**ML.B.303 - Contrôle du maintien de la navigabilité des aéronefs**

1. L'autorité compétente doit élaborer un programme d'enquête suivant une approche fondée sur les risques pour surveiller l'état de navigabilité de la flotte d'aéronefs inscrite sur son registre.
2. Un programme d'enquête doit comprendre des échantillons de produits d'aéronefs et couvrir tous les aspects des principaux éléments de risque liés à la navigabilité.
3. L'audit des produits vérifie par échantillonnage les normes de navigabilité atteintes, sur la base des exigences applicables, et identifie chaque constatation.
4. Toutes les constatations identifiées sont classées conformément à la section ML.B.903 et confirmées par écrit à la personne ou à l'organisme responsable conformément à la section ML.A.201. L'autorité compétente doit mettre en place une procédure pour analyser les résultats quant à leur importance pour la sécurité.
5. L'autorité compétente doit enregistrer toutes les constatations et mesures de clôture.
6. Si, au cours de la surveillance des aéronefs, des éléments de preuve montrant une non-conformité à la présente annexe ou à d'autres annexes sont trouvés, la constatation doit être traitée conformément à l'annexe pertinente.
7. Si cela est nécessaire pour garantir des mesures d'application appropriées, l'autorité compétente échange des informations sur les non-conformités identifiées conformément au paragraphe (f) avec d'autres autorités compétentes.

**ML.B.304 Retrait, suspension et limitation**

L'autorité compétente doit :

1. (a) suspendre un CEN pour des motifs raisonnables en cas de menace potentielle pour la sécurité ; ou
2. suspendre ou retirer un CEN conformément au sous-paragraphe (1) de la section ML.B.903.

L'autorité compétente qui a délivré l'habilitation d'examen de navigabilité conformément au paragraphe (c) de la section ML.A.904 pour le personnel de certification indépendant doit retirer cette habilitation si le titulaire démontre une mauvaise exécution de l'examen de navigabilité ou utilise cette habilitation de manière inappropriée.

**SOUS-PARTIE I - *CERTIFICAT D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ***

**ML.B.902 - Examen de navigabilité par l'autorité compétente**

1. Lorsque l'autorité compétente procède à l'examen de navigabilité et délivre le CEN figurant à l'appendice IV de la présente annexe (formulaire 15c de l'ASSA-AC), l'autorité compétente doit procéder à un examen de navigabilité conformément à la section ML.A.903.
2. L'autorité compétente doit disposer du personnel d'examen de navigabilité approprié pour effectuer les examens de navigabilité. Ce personnel doit avoir acquis tous les éléments suivants:
   1. au moins 3 ans d'expérience dans le maintien de la navigabilité ;
   2. une licence appropriée conformément à l'annexe III (partie 66) ou une qualification de personnel de maintenance reconnue au niveau national et appropriée à la catégorie d'aéronef (lorsque l'article 5, paragraphe 6, du règlement N° XXX/CEMAC/PC/DAJ règlement relatif au maintien de la navigabilité fait référence aux règles nationales) ou un diplôme aéronautique ou équivalent ;
   3. une formation appropriée en entretien aéronautique;
   4. une position qui autorise cette personne à signer au nom de l'autorité compétente.

Nonobstant les sous paragraphes (1) à (4), l'exigence du sous paragraphe ML.B.902 (b) (2) peut être remplacée par 4 années d'expérience en maintien de la navigabilité, en plus de celles déjà exigées par le sous paragraphe ML.B.902 (b) (1).

1. L'autorité compétente doit tenir un registre de tout le personnel d'examen de la navigabilité, qui doit comprendre les détails sur toute qualification appropriée détenue avec un résumé de l'expérience et de la formation pertinentes en matière de gestion du maintien de la navigabilité.
2. Pendant l'exécution de l'examen de navigabilité, l'autorité compétente doit avoir accès aux données applicables conformément aux sections ML.A.305 et ML.A.401.
3. Le personnel qui procède à l'examen de navigabilité doit délivrer un certificat d'examen de navigabilité (formulaire 15c de l'ASSA-AC), comme indiqué à l'appendice IV, après avoir achevé de manière satisfaisante l'examen de navigabilité.
4. Chaque fois que les circonstances révèlent l'existence d'une menace potentielle pour la sécurité, l'autorité compétente procède à l'examen de navigabilité et délivre le CEN lui-même.

**ML.B.903 - Constatations**

Si, au cours d'enquêtes sur les aéronefs ou par d'autres moyens, des éléments de preuve montrant le non-respect des exigences à la présente annexe sont trouvés, l'autorité compétente doit :

1. (a) pour les constatations de niveau 1, exiger que des mesures correctives appropriées soient prises avant le prochain vol, et retirer ou suspendre immédiatement le CEN; et
2. pour les constatations de niveau 2, imposer les mesures correctives appropriées à la nature de la constatation.

**APPENDICES À ANNEXE VB (PARTIE-ML)**

**Appendice I — Contrat de gestion du maintien de la navigabilité**

1. Quand un propriétaire charge conformément à la section M.A. 201 un CAMO ou un CAO d'effectuer des tâches de gestion de maintien de navigabilité, à la demande de l’autorité compétente, une copie du contrat signé par les deux parties doit être envoyée par le propriétaire à l'autorité compétente de l'État membre d’immatriculation pour approbation/acceptation.
2. Le contrat doit être élaboré en tenant compte des dispositions de cette annexe et doit définir les obligations des signataires en matière de maintien de la navigabilité de l'aéronef.
3. Il doit comprendre au minimum les informations suivantes :
   1. l'immatriculation de l'aéronef, le type et le numéro de série;
   2. le nom du propriétaire de l'aéronef ou du loueur enregistré ou les références de la société, y compris l'adresse;
   3. les références du CAMO ou du CAO, y compris l'adresse;
   4. le type d'activité.
4. Il doit stipuler que :

« Le propriétaire confie au CAMO ou au CAO la gestion du maintien de la navigabilité de l'aéronef, le développement et l’approbation d'un programme d'entretien et l'organisation de l'entretien de l'aéronef conformément audit programme.

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

Le propriétaire certifie en toute bonne foi que toutes les informations fournies au CAMO ou CAO concernant le maintien de la navigabilité de l'aéronef sont et seront exactes et que l'aéronef ne sera pas modifié sans l’approbation préalable du CAMO ou du CAO.

En cas de non-respect du présent contrat, du fait de l'un quelconque des signataires, ce contrat sera caduc. Dans ce cas, le propriétaire sera entièrement responsable de toute tâche liée au maintien de la navigabilité de l'aéronef et le propriétaire informera l’autorité compétente de l'État membre d’immatriculation, dans un délai de deux semaines au sujet de la fin du contrat.

1. Lorsqu'un propriétaire contracte un CAMO ou un CAO conformément à la section ML.A.201, les obligations de chaque partie sont réparties comme suit:
2. **Obligations du CAMO ou du CAO:**
3. avoir le type d'aéronef inclu dans ses conditions d'agrément
4. respecter toutes les conditions énumérées ci-dessous en ce qui concerne le maintien de la navigabilité de l'aéronef:
   1. élaborer et approuver l'AMP de l'aéronef;
   2. une fois qu'il a été approuvé, fournir au propriétaire une copie de l’AMP, ainsi qu'une copie des justifications de tout écart par rapport aux recommandations du DAH;
   3. organiser une inspection permettant de faire la transition avec le programme d'entretien de l'aéronef précédent ;
   4. s’assurer que tout l’entretien soit effectué par un organisme de maintenance agréé ou, si cela est autorisé, par un personnel de certification indépendant ;
   5. veiller à ce que toutes les consignes de navigabilité applicables soient appliquées ;
   6. s’assurer que tous les défauts découverts lors de l’entretien, des examens de navigabilité ou signalés par le propriétaire soient corrigés par un organisme de maintenance agréé ou, si cela est autorisé, par un personnel de certification indépendant ;
   7. coordonner les travaux d'entretien programmés, l'application des consignes de navigabilité, le remplacement des pièces à durée de vie limitée, et les exigences d’inspection des éléments d’aéronef ;
   8. informer le propriétaire chaque fois que l'aéronef doit être confié à un organisme de maintenance agréé ou, si cela est autorisé, à un personnel de certification indépendant ;
   9. gérer et archiver tous les dossiers techniques;
5. organiser l'approbation de toutes les modifications apportées à l'aéronef conformément au point ML.A.304 avant qu’elles ne soient effectuées ;
6. organiser l'approbation de toutes les réparations de l'aéronef conformément au point ML.A.304 avant qu’elles ne soient effectuées ;
7. informer l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation chaque fois que l'aéronef n'est pas présenté par le propriétaire pour l’entretien, tel que requis par le CAMO ou le CAO sous contrat;
8. informer l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation chaque fois que le présent contrat n'a pas été respecté;
9. veiller à ce que l'examen de navigabilité de l'aéronef soit effectué lorsque cela est nécessaire, et veiller à ce que le CEN soit délivré ;
10. envoyer dans les 10 jours une copie de tout CEN délivré ou prorogé à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation;
11. établir les comptes rendus d'événements, comme exigé par les réglementations applicables ;
12. informer l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation chaque fois que le présent contrat est dénoncé par l'une des parties.
13. **Obligations du propriétaire :**
14. avoir une connaissance globale du programme d'entretien de l’aéronef ;
15. avoir une connaissance globale des dispositions de la présente annexe ;
16. présenter l'aéronef pour l'entretien sur instruction du CAMO ou du CAO sous-traitant ;
17. ne pas modifier l'aéronef sans consulter au préalable le CAMO ou le CAO sous-traitant;
18. informer le CAMO ou le CAO sous-traitant de tout entretien effectué à titre exceptionnel à l'insu et sans intervention du CAMO ou du CAO sous-traitant;
19. signaler au CAMO ou au CAO sous-traitant sur le carnet de bord tous les défauts relevés en cours d’exploitation ;
20. informer l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation chaque fois que le présent contrat est dénoncé par l'une des parties;
21. informer l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation et le CAMO ou le CAO sous-traitant chaque fois que l'aéronef est vendu;
22. établir les comptes rendus d'événements, comme exigé par les réglementations applicables ;
23. informer régulièrement le CAMO ou le CAO sous-traitant des heures de vol de l'aéronef et de toute autre donnée d'utilisation, comme convenu avec le CAMO ou le CAO sous-traitant;
24. mentionner le CRS dans les carnets de bord, comme indiqué au point c) du point ML.A.803, lorsque les travaux d'entretien sont effectués par le pilote-propriétaire ;
25. informer le CAMO ou le CAO sous-traitant au plus tard trente jours après l'exécution de toute tâche d'entretien effectuée par le pilote-propriétaire .

**Appendice II — Entretien limité par le pilote-propriétaire**

Outre les exigences énoncées dans la présente annexe, le pilote-propriétaire respecte les principes élémentaires suivants avant d'effectuer toute tâche d'entretien :

1. **(a) Compétence et responsabilité**
   1. (1) Le pilote propriétaire est toujours responsable des travaux d'entretien qu’il effectue.
   2. Le pilote-propriétaire possède un degré de compétence satisfaisant pour effectuer la tâche. C'est au pilote-propriétaire qu'il incombe de se familiariser avec les pratiques d'entretien standard pour son aéronef et avec le programme d'entretien de l'aéronef.
2. **(b) Tâches**

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

Une tâche d'entretien n'est pas exécutée par le pilote-propriétaire dans les cas suivants :

* 1. (1) il s’agit d’une tâche critique d'entretien ;
  2. elle nécessite la dépose d'éléments ou d'un ensemble d'éléments d'aéronef essentiels ;
  3. elle implique de se conformer à une consigne de navigabilité ou à un point des limitations de navigabilité (ALI), sauf si ces consignes ou limitations l'autorisent expressément ;
  4. elle requiert l'utilisation d'un outillage spécial ou étalonné (à l'exception d'une clé dynamométrique et d'une pince à sertir) ;
  5. elle requiert l'utilisation d'équipements d'essai ou des essais particuliers (par exemple, essais non destructifs, essais de systèmes ou vérification opérationnelle de l'avionique)
  6. elle consiste en des inspections spécifiques non programmées (par exemple, un contrôle d'atterrissage lourd);
  7. elle affecte des systèmes essentiels pour les vols en IFR;
  8. il s'agit d'une tâche d'entretien complexe conformément à l'appendice III, ou d'une tâche d'entretien d'un élément d'aéronef conformément au point a) ou b) du point ML.A.502;
  9. elle fait partie de l'inspection des 100 heures/annuelle (pour ces cas, la tâche d'entretien est combinée à l'examen de navigabilité effectué par des organismes de maintenance ou un personnel de certification indépendant).

Les critères visés aux alinéas (i) à (ix) prévalent sur des instructions moins restrictives données conformément au programme d'entretien de l'aéronef visé au point ML.A.302.

Toute tâche décrite dans le manuel de vol de l'aéronef (ou autres manuels opérationnels), par exemple, préparer l'aéronef pour un vol (assembler les ailes du planeur, ou effectuer une inspection pré-vol, ou assembler une combinaison de nacelle, brûleur, bouteilles de gaz et enveloppe pour un ballon, etc.), n'est pas considérée comme une tâche d'entretien et, par conséquent, ne requiert pas de CRS. Néanmoins, il incombe à la personne qui assemble ces pièces de s'assurer qu'elles remplissent les conditions d'installation et qu'elles sont en état d'être utilisées.

1. **(c) Exécution et enregistrements des tâches d’entretien effectuées par le pilote-propriétaire**

Les données d'entretien spécifiées au point ML.A.401 doivent toujours être disponibles pendant l'entretien effectué par le pilote-propriétaire et doivent être respectées. Le CRS doit détailler les données ayant trait à l'exécution des tâches d'entretien par le pilote-propriétaire conformément au point d) du point ML.A.803.

Le pilote-propriétaire doit informer le CAMO ou le CAO sous-traitant (s'il existe un contrat de sous-traitance) de l'exécution des tâches d'entretien par le pilote-propriétaire au plus tard trente jours après la fin de ces tâches, conformément au point a) du point ML.A.305.

**Appendice III — Taches d’entretien complexes qui ne peuvent être exécutées par le Pilote-proprrétaire**

Toutes les tâches suivantes sont des tâches d’entretien complexes qui, conformément à l’appendice II, ne sont pas effectuées par le pilote-propriétaire. Ces tâches sont exécutées soit par un organisme de maintenance agréé, soit par un personnel de certification indépendant :

1. (a) La modification, la réparation ou le remplacement par rivetage, collage, contre-placage ou soudage d'une des pièces de cellule d'aéronef suivantes :
2. (1) une poutre de caisson ;
3. une lisse ou membrane d'aile;
4. un longeron ;
5. une semelle de longeron ;
6. une pièce d'une poutre en treillis;
7. l'âme d'une poutre;
8. une quille ou quille d'angle d'une coque d'hydravion ou d'un flotteur ;
9. une pièce de compression en tôle ondulée dans une aile ou un empennage ;
10. une nervure principale d'aile ;
11. une contrefiche principale de surface d'aile ou d'empennage ;
12. un bâti-moteur ;
13. un longeron ou cadre de fuselage ;
14. une pièce d'une armature latérale, armature horizontale ou cloison ;
15. une contrefiche ou une ferrure support de fauteuil ;
16. un remplacement de rails de fixation fauteuils ;
17. une contrefiche secondaire ou principale de train d'atterrissage ;
18. un essieu ;
19. une roue; et
20. un ski ou un support de ski, à l'exclusion du remplacement d'un revêtement à coefficient de frottement réduit.;
21. (b) La modification ou réparation d'une des pièces suivantes :
22. (1) revêtement de l'avion, ou le revêtement d'un flotteur d'aéronef, si le travail nécessite l'utilisation d'un support, bâti ou gabarit ;
23. revêtement d'aéronef soumis à des contraintes de pressurisation, si l'endommagement du revêtement mesure plus de 15 cm dans une direction quelconque ;
24. (3) une pièce porteuse d'un système de commande, y compris un manche pilote, une pédale, un arbre, un quadrant, un renvoi, un tube de transmission, un guignol commande de gouverne et une ferrure forgée ou moulée, à l'exclusion de :
    1. (i) l'emboutissage d'un raccord de réparation ou d'une garniture de câble ; et
    2. le remplacement d'un embout de tube symétrique fixé par rivetage; et ;
25. (4) toute autre structure, non répertoriée en 1, qu'un fabricant a identifié comme structure primaire dans son manuel d'entretien, son manuel de réparations structurales ou ses instructions de maintien de la navigabilité.
26. (c) L'exécution des travaux d'entretien suivants sur des moteurs à pistons :
27. (1) démontage et réassemblage d'un moteur à pistons à d'autres fins que :
28. pour avoir accès aux assemblages piston/cylindre; ou
29. pour retirer le panneau auxiliaire arrière en vue d'inspecter et/ou remplacer les commandes de pompes à huile lorsque cela ne nécessite pas de retirer et de remonter des engrenages intérieurs ;
30. (2) démontage puis remontage des démultiplicateurs;
31. soudage et brasage de joints, autres que des petits travaux de soudure des dispositifs d'évacuation des fumées exécutés par un soudeur dûment agréé ou autorisé, à l'exception du remplacement d'éléments d'aéronef ;
32. (4) intervention sur des pièces particulières de systèmes assujettis au passage au banc d'essai, sauf le remplacement ou l'ajustement de pièces qui peuvent normalement être remplacées ou ajustées en service.
33. (d) L'équilibrage d'une hélice, sauf :
34. pour la certification de l'équilibrage statique lorsque le manuel d'entretien l'exige
35. équilibrage dynamique sur des hélices installées au moyen d'instruments électroniques d'équilibrage lorsque le manuel d'entretien ou d'autres données de navigabilité approuvées l'autorisent.
36. (e) Toute autre tâche nécessitant :
37. (1) des outillages, équipements ou installations spéciaux ; ou
38. (2) des procédures de coordination bien définies en raison de la longueur des tâches et de l'intervention de personnes différentes.

**Appendice IV — Certificat d’examen de navigabilité (Formulaire 15c de l’ASSA-AC)**

*REMARQUE:* les personnes et les organismes qui effectuent l’examen de navigabilité en combinaison avec l’inspection des 100 heures/annuelle peuvent utiliser le verso du présent formulaire pour délivrer le CRS visé au point ML.A.801 correspondant à l’inspection aux 100 heures/annuelle.

|  |
| --- |
| **CERTIFICAT D’EXAMEN DE NAVIGABILITÉ (CEN) (pour les aéronefs conformes à la partie ML)**  Référence du CEN : ...............................  Conformément au règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX règles communes dans le domaine de la sécuritédu Conseil des Ministres de l’UEAC  [NOM DE L’AUTORITÉ COMPÉTENTE]  certifie:  …avoir procédé à un examen de navigabilité conformément au règlement N° XXX/CEMAC/PC/DAJ règlement relatif au maintien de la navigabilitésur l’aéronef suivant :  [ou]  …que l’aéronef neuf suivant :  Constructeur de l’aéronef………………………………………….Nom du constructeur:…………………………  Immatriculation de l’aéronef ………………………………………Numéro de série de l’aéronef : ………………  (et) est considéré apte au vol au moment de l’examen.  Date d’emission : ..................................................................Date d’expiration : ……………………………  Heures de vol cellule à la date de l’examen (\*) :……………………………………………………………………  Signé : ................................................................................ N° d’autorisation (le cas échéant): ……..............  [ou]  [NOM DE L’ORGANISME AGRÉÉ, ADRESSE et RÉFÉRENCE DE L’AGRÉMENT]  [ou]  [NOM COMPLET DU PERSONNEL DE CERTIFICATION ET NUMÉRO DE LICENCE PARTIE 66 (OU ÉQUIVALENT NATIONAL)] (\*\*)  certifie avoir procédé à un examen de navigabilité conformément au règlement N° XXX/CEMAC/PC/DAJ règlement relatif au maintien de la navigabilitésur l’aéronef suivant :  Constructeur de l’aéronef………………………………………….Nom du constructeur:…………………………  Immatriculation de l’aéronef ………………………………………Numéro de série de l’aéronef : ………………  (et) est considéré apte au vol au moment de l’examen.  Date d’emission : ..................................................................Date d’expiration : ……………………………  Heures de vol cellule à la date de l’examen (\*) :……………………………………………………………………  Signé : ................................................................................ N° d’autorisation (le cas échéant): ……........  1ère prolongation : l’aéronef satisfait aux conditions du point ML.A.901(c) de l’annexe V ter(partie ML).  Date d’emission : .................................................................. Date d’expiration :……………………………  Heures de vol cellule à la date de délivrance (\*) :………………………………………………………………….  Signé : .............................................………………………. N° d’autorisation : ……………………………..  Raison sociale : ........................................................... ………Référence de l’agrément :……………………  2ème prolongation : l’aéronef satisfait aux conditions du point ML.A.901 c) de l’annexe V ter (partie ML)  Date d’emission : .................................................................. Date d’expiration :……………………………  Heures de vol cellule à la date de délivrance (\*) :………………………………………………………………….  Signé : .............................................………………………. N° d’autorisation : ……………………………..  Raison sociale : ........................................................... ………Référence de l’agrément :…………………… |

(\*) Sauf pour les ballons et les dirigeables.

(\*\*) L’émetteur du formulaire peut l’adapter à ses besoins en supprimant le nom, la déclaration de certification, la référence à l’aéronef concerné et les informations relatives à la délivrance qui ne sont pas pertinents dans son cas.

*Formulaire 15c de l’ASSA-AC Version 1*