**RÈGLEMENT N°XXX/CEMAC/PC/DAJ (CE) No 1321/2014 DE LA COMMISSION**

du XX/XX/2020

**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 conformément au règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139** **du Conseil des Ministres de l’UEAC du XX XX 2020**

**LA COMMISSION DE LA CEMAC,**

Vu le traité révisé de la Communauté Economique et Monétaire de l’Afrique Centrale (CEMAC) du 30 janvier 2009;

Vu la Convention de Chicago du 07 décembre 1944, relative à l’Aviation Civile Internationale ;

Vu le Règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 Fixant les règles communes dans le domaine de l'aviation civile et réorganisant l’Agence pour la Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC) ;

Vu la Convention régissant l’Union Economique et Monétaire de l’Afrique Centrale (UEAC);

Vu l’Acte additionnel 15/07/CEMAC-162- CCE-08 du 25 avril 2007 portant création d’une Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC), notamment en son article 3 ;

Vu l’Acte additionnel 06/CEMAC-204-CCE-11 portant érection de l’ASSA-AC en Institution Spécialisée de l’UEAC du 25 juillet 2012;

Vu le Règlement 07/12-UEAC-066-CM-23 portant adoption du Code de l’Aviation Civile des Etats membres de la CEMAC du 22juillet 2012 ;

Vu la Résolution des Ministres des Transports de la CEMAC réunis en Comité Ad hoc à Brazzaville le 16 février 2012 ;

**considérant ce qui suit:**

1. Le présent règlement est établi pour le maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et pour l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.
2. Le règlement (CC) N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 fixe des exigences essentielles communes en vue de maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile et de protection de l'environnement; il prévoit l'adoption, par la Commission, des règles de mise en œuvre nécessaires à leur application uniforme;
3. l’Acte additionnel 15/07/CEMAC-162- CCE-08 du 25 avril 2007 portant création d’une Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale, notamment en son article 3 (ASSA-AC) (ci-après l'«Agence») afin d'aider la Commission à élaborer ces règles de mise en œuvre.
4. Il convient de fixer des règles techniques et des procédures administratives communes pour assurer le maintien de la navigabilité des produits, pièces et équipements aéronautiques faisant l'objet du règlement (CC) N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139
5. Les organismes et les personnels chargés de la maintenance des produits, pièces et équipements devraient respecter certaines règles techniques afin de prouver leurs aptitudes et moyens d'assumer les responsabilités liées à leurs privilèges ; la Commission de la CEMAC doit fixer des mesures pour spécifier les conditions régissant la délivrance, le maintien, la modification, la suspension ou la révocation des certificats attestant de cette conformité.
6. Pour assurer l'application uniforme des règles techniques communes dans le domaine du maintien de la navigabilité des pièces et des équipements aéronautiques, des procédures communes permettant de juger du respect de ces règles doivent être suivies par les autorités; l'Agence devrait élaborer des spécifications de certification destinées à assurer l'uniformité réglementaire nécessaire.
7. Il convient de reconnaître le maintien de la validité des certificats délivrés avant l'entrée en vigueur du présent règlement, conformément à l'article 77 du règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139
8. L'article 6 du règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 relatif à la navigabilité a été élargi de manière à inclure les éléments d'évaluation de l'adéquation opérationnelle dans les modalités d'exécution de la certification de type.
9. le règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ 748/2012 de la Commission de la CEMAC (1) permet à l'Agence d'approuver les données d'adéquation opérationnelle dans le cadre du processus de certification de type.
10. Les données d'adéquation opérationnelle devraient comprendre les matières obligatoires pour la formation de qualification de type des personnels de certification d'entretien. Ces matières devraient servir de fondement à l'élaboration des cours de formation aux types.
11. Les exigences applicables à la mise en place de cours de formation de qualification de type des personnels de certification doivent être modifiées afin de renvoyer aux données d'adéquation opérationnelle.
12. Il convient à l'Agence d’élaborer des projets de règles de mise en œuvre sur le concept des données d'adéquation opérationnelle.
13. Les mesures du présent règlement sont conformes à l’avis du Comité établi par l’article 70 du Règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139,

**A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT COMPOSÉ DES ANNEXES CI-DESSOUS JOINTES ET DONT LA TENEUR SUIT** :

1. ANNEXE I - MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS ET DES PRODUITS, PIÈCES ET ÉQUIPEMENTS AÉRONAUTIQUES – PARTIE M ;
2. ANNEXE II - ORGANISMES DE MAINTENANCE AGRÉES – PARTIE 145 ;
3. ANNEXE III - LICENCES DE MAINTENANCE D’AÉRONEFS – PARTIE 66 ;
4. ANNEXE IV - ORGANISMES DE FORMATION AGRÉÉS EN MAINTENANCE AÉRONAUTIQUE – PARTIE 147 ;
5. ANNEXE Va - AÉRONEFS IMMATRICULÉS DANS UN ÉTAT TIERS ET EXPLOITÉS PAR UN EXPLOITANT SURVEILLÉ PAR UN ÉTAT MEMBRE – PARTIE T
6. ANNEXE Vb - MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS LÉGERS, PRODUITS, PIÈCES ET ÉQUIPEMENTS – PARTIE ML ;
7. ANNEXE Vc - ORGANISMES DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ – PARTIE CAMO;
8. ANNEXE Vd - AGRÉMENT COMBINÉ D’ORGANISME DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ – PARTIE CAO

***Article premier* - Objectif et champ d'application**

Le présent règlement fixe les exigences techniques et les procédures administratives communes destinées à assurer :

1. ~~(a)~~ le maintien de la navigabilité d'aéronefs, y compris tout élément à y installer, qui sont:
2. immatriculés dans un État membre ~~ou un Etat associé~~, sauf si leur supervision réglementaire en matière de sécurité a été déléguée à un pays tiers et qu'ils ne sont pas utilisés par un exploitant de la Communauté ; ou
3. immatriculés dans un pays tiers et utilisés par un exploitant de la Communauté si leur supervision réglementaire en matière de sécurité a été déléguée à un État membre ~~ou Etat associé~~;
4. ~~(b)~~ la conformité aux exigences essentielles énoncées au règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139 ~~(CE) no 216/2008~~ pour le maintien de la navigabilité des aéronefs immatriculés dans un État tiers et des éléments destinés à y être installés dont la supervision réglementaire en matière de sécurité n'a pas été déléguée à un État membre et qui sont pris en location coque nue conformément au règlement N° 06/99/CEMAC-003-CM-02 ~~(CE) n°1008/2008~~ du Conseil des Ministres de l’UEAC.

***Article 2 -* Définitions**

Dans le cadre du règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139, on entend par :

1. **« Aéronef** » tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.
2. « **Aéronef LA1** » aéronef léger habité ;
3. un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 1 200 kg, non classé comme aéronef à motorisation complexe ;
4. un planeur ou motoplaneur d'une MTOM inférieure ou égale à 1 200 kg ;
5. un ballon dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m3 pour les ballons à air chaud, 1 050 m3 pour les ballons à gaz et 300 m3 pour les ballons à gaz captifs ;
6. un dirigeable conçu pour 4 occupants au maximum et dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m3 pour les dirigeables à air chaud et 1 000 m3 pour les dirigeables à gaz.
7. **« Aéronef LA2 »** aéronef léger habité :
8. un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) supérieur à 1200 kg et inférieure ou égale à 2 000 kg, non classé comme aéronef motorisé complexe ;
9. un planeur ou motoplaneur d'une MTOM supérieur à 1200 kg et inférieure ou égale à 2 000 kg ;
10. un ballon ;
11. un dirigeable à air chaud ;
12. un dirigeable à gaz présentant toutes les caractéristiques suivantes :
13. poids statique de 3 % maximum,
14. poussée non dirigée (sauf inversion de poussée),
15. conception simple et classique de la structure, du système de commande et du système de ballonnets, et
16. commandes non assistées ;
17. un aéronef à voilure tournante très léger.
18. « **Aéronef LSA** » un aéronef léger de sport ayant toutes les caractéristiques suivantes :
19. une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 600 kg ;
20. une vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage (VS0) maximale ne dépassant pas 45 nœuds en vitesse corrigée (VC) pour la masse maximale au décollage certifiée et pour le centre de gravité le plus critique de l'aéronef ;
21. une capacité maximale de deux places assises, y compris le pilote ;
22. un moteur unique sans turbine doté d'une hélice ;
23. une cabine non pressurise.
24. « **Aéronef lourd** » un aéronef classé comme avion avec une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kilogrammes (kg), ou un hélicoptère multimoteurs. « **Aire d’approche finale et de décollage (FATO)** » Aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d’approche jusqu’au vol stationnaire ou jusqu’à l’atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage. Lorsque la FATO est destinée aux hélicoptères exploités en classe de performances 1, l’aire définie comprend l’aire de décollage interrompu utilisable.
25. « **Altitude-pression** » Pression atmosphérique exprimée sous forme de l’altitude correspondante en atmosphère type.
26. « **A l’épreuve du feu** » Capable de tenir pendant 15 minutes à la chaleur engendrée par une flamme.

*Note — Les caractéristiques d’une flamme acceptable figurent dans la norme ISO 2685.*

1. « **Atmosphère type** » Atmosphère définie comme suit :
	1. l’air est un gaz parfait sec ;
	2. ses constantes physiques sont les suivantes :
		* masse molaire moyenne au niveau de la mer :

M0 = 28,964 420 × 10−3 kg/mol

* + - pression atmosphérique au niveau de la mer :

P0 = 1 013,250 hPa

* + - température au niveau de la mer :

t0 = 15 °C

T0 = 288,15 K

* + - masse volumique au niveau de la mer :

'0 = 1,225 0 kg/m3

* + - température de fusion de la glace :

Ti = 273,15 K

* + - constante universelle des gaz parfaits :

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

* 1. les gradients de température sont les suivants :

 

*Note 1.— Le mètre géopotentiel standard a pour valeur 9,806 65 m2/s2*

*Note 2.— Le Doc 7488 donne la relation entre les variables et contient des tableaux indiquant les valeurs correspondantes de la température, de la pression, de la densité et du géopotentiel.*

*Note 3.— Le Doc 7488 donne également les poids spécifiques, la viscosité dynamique, la viscosité cinématique et la vitesse du son aux diverses altitudes.*

1. « **Avion** » Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.
2. « **Approuvé** » Accepté par un État contractant comme convenant à une fin particulière.
3. « **Catégorie A** » En ce qui concerne les hélicoptères, appareil multimoteur intégrant les caractéristiques d’isolement de moteur et de système spécifiées à la partie IVB de l’Annexe 8 et capable d’opérations utilisant des données de décollage et d’atterrissage établies dans le cadre d’un concept de défaillance du moteur le plus défavorable qui assure une superficie désignée adéquate et des performances suffisantes pour poursuivre le vol ou interrompre le décollage en sécurité.
4. « **Catégorie B** » En ce qui concerne les hélicoptères, appareil monomoteur ou multimoteur ne répondant pas aux critères de la catégorie A. Il n’est pas garanti qu’un hélicoptère de catégorie B pourra poursuivre son vol en sécurité en cas de panne moteur, et un atterrissage forcé est présumé.
5. « **Certificat de type** » Document délivré par un État contractant pour définir la conception d’un type d’aéronef, de poste de télépilotage, de moteur ou d’hélice et pour certifier que cette conception est conforme au règlement de navigabilité applicable de cet État.

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

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

1. « **Charge ultime** » Charge limite multipliée par le coefficient de sécurité approprié.
2. « **Charges limites** » Charges maximales qui sont censées s’exercer dans les conditions d’utilisation prévues ;
3. « **Coefficient de sécurité** » Coefficient de calcul destiné à couvrir l’éventualité de charges plus élevées que les charges admises et les incertitudes du calcul et de la construction.
4. « **Conception de type** » Ensemble de données et d’informations nécessaires à la définition d’un type d’aéronef, de poste de télépilotage, de moteur ou d’hélice aux fins de la détermination de la navigabilité.
5. « **Conditions d’utilisation prévues** » Conditions révélées par l’expérience ou que l’on peut considérer logiquement comme susceptibles de se produire pendant le temps de service de l’aéronef et du poste de télépilotage, compte tenu des utilisations auxquelles l’aéronef ou le poste de télépilotage sont déclarés aptes. Ces conditions sont celles qui se rapportent à l’état de l’atmosphère, à la topographie, au fonctionnement de l’aéronef et du poste de télépilotage, à l’efficacité du personnel et à tous les éléments dont dépend la sécurité de vol. Les conditions d’utilisation prévues ne comprennent pas :
	1. les conditions extrêmes qui peuvent être effectivement évitées au moyen de procédures d’exploitation ;
	2. les conditions extrêmes si rares que le fait d’exiger que les normes soient respectées dans ces conditions entraînerait un niveau de navigabilité plus élevé que le niveau nécessaire et pratiquement suffisant indiqué par l’expérience.
6. « **Configuration (d’un avion)** » Combinaison particulière des positions des éléments mobiles (volets hypersustentateurs, train d’atterrissage, etc.) dont dépendent les caractéristiques aérodynamiques de l’avion.
7. « **Dommage provenant d’une source discrète** » Dommage structural susceptible de résulter d’un impact d’oiseau, d’une projection de débris résultant de la rupture d’une aube de soufflante, d’un moteur ou d’une machine tournant à haute énergie ou d’autres causes similaires.
8. « **Dossiers de maintenance** » Dossiers qui énoncent les détails de la maintenance effectuée sur un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce connexe.
9. « **Elément** » tout moteur, hélice, pièce ou équipement.
10. « **État de conception** » État qui a juridiction sur l’organisme responsable de la conception de type.
11. « **État de construction** » État qui a juridiction sur l’organisme responsable de l’assemblage final d’un aéronef, d’un poste de télépilotage, d’un moteur ou d’une hélice.
12. « **État d’immatriculation** » État sur le registre duquel l’aéronef est inscrit.
13. « **En état de navigabilité** » État d’un aéronef, d’un poste de télépilotage, d’un moteur, d’une hélice ou d’une pièce qui est conforme à son dossier technique approuvé et qui est en état d’être utilisé en toute sécurité.
14. « **Exploitation à des fins de transport aérien commercial** » l'exploitation d'un aéronef en vue de transporter des passagers, du fret ou du courrier contre rémunération ou à tout autre titre onéreux.
15. **« Exploitation limitée »** l'exploitation d'aéronefs autres que des aéronefs motorisés complexes portant sur :
16. des vols à frais partagés effectués par des particuliers, à condition que le coût direct soit réparti entre tous les occupants de l'appareil, y compris le pilote, et que le nombre de personnes supportant le coût direct ne dépasse pas six;
17. des manifestations aériennes ou des vols de compétition, à condition que la rémunération ou toute autre rétribution donnée pour ces vols soit limitée à la couverture des coûts directs et à une contribution proportionnée aux coûts annuels, ainsi qu'à des prix n'excédant pas un montant précisé par l'autorité compétente;
18. des vols de découverte, de largage de parachutistes, de remorquage de planeurs ou vols acrobatiques effectués soit par un organisme de formation dont le principal établissement se trouve dans un État membre et agréé conformément au règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ ~~(UE) no 1178/2011~~ de la Commission, soit par un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir, à condition que cet organisme exploite l'aéronef en propriété ou dans le cadre d'un contrat de location coque nue, que le vol ne produise pas de bénéfices distribués à l'extérieur de l'organisme et que les vols concernant des personnes non membres de l'organisme ne représentent qu'une activité marginale de celui-ci.

Aux fins du présent règlement, « l’exploitation limitée » n'est pas considérée comme une exploitation à des fins de transport aérien commercial ni comme une exploitation spécialisée commerciale.

1. **« Exploitation spécialisée commerciale »** Les opérations soumises aux exigences de la partie ORO, sous-partie SPO, énoncées à l'annexe III du règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ  ~~(UE) no 965/2012~~ de la Commission.
2. « **Facteur de charge** » Rapport d’une charge définie au poids de l’aéronef, cette charge pouvant correspondre aux forces aérodynamiques, aux forces d’inertie ou aux réactions du sol.
3. « **Fiche de maintenance** » Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante conformément au règlement applicable de navigabilité.
4. « **Hélicoptère** » Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l’air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d’axes sensiblement verticaux.

*Note — Certains États utilisent le terme « giravion » au lieu d’« hélicoptère ».*

1. « **Hélicoptère de classe de performances 1** » Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d’un moteur, il peut soit atterrir sur l’aire de décollage interrompu, soit poursuivre son vol en sécurité jusqu’à une aire d’atterrissage appropriée.
2. « **Hélicoptère de classe de performances 2** » Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d’un moteur, il peut poursuivre son vol en sécurité, sauf lorsque cette défaillance intervient en deçà d’un point défini après le décollage ou au-delà d’un point défini avant l’atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.
3. « **Hélicoptère de classe de performances 3** » Hélicoptère exploité à des performances telles que, en cas de défaillance d’un moteur en un point quelconque du profil de vol, un atterrissage forcé doit être exécuté.
4. « **Justification satisfaisante** » Ensemble de documents ou d’activités qu’un État contractant accepte comme étant suffisant pour démontrer la conformité à un règlement de navigabilité.
5. « **Maintenance** » Exécution des tâches sur un aéronef, un poste de télépilotage, un moteur, une hélice ou une pièce connexe qui sont nécessaires au maintien de la navigabilité de l’aéronef, du poste de télépilotage, du moteur, de l’hélice ou de la pièce connexe. II peut s’agir de l’une quelconque ou d’une combinaison des tâches suivantes : révision, réparation, inspection, remplacement, modification ou correction de défectuosité d’un élément d’aéronef et intégration d’une modification, à l’exception de la visite prévol.
6. « **Maintien de la navigabilité** » Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un poste de télépilotage, un moteur, une hélice ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d’être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.
7. **« Manifestation aérienne »** la « manifestation aérienne » telle que définie à l'article 2, point ~~11~~ 14, du règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ ~~(UE) no 965/2012~~.
8. « **Manuel des procédures de l’organisme de maintenance** » Document approuvé par le responsable de l’organisme de maintenance qui précise la structure et les responsabilités en matière de gestion, le domaine de travail, la description des installations, les procédures de maintenance et les systèmes d’assurance de la qualité ou d’inspection de l’organisme.
9. « **Masse de calcul à l’atterrissage ou à l’amerrissage** » Masse maximale de l’aéronef pour laquelle, aux fins du calcul de la structure, on admet que l’atterrissage ou l’amerrissage sera prévu.
10. « **Masse de calcul au décollage** » Masse maximale de l’aéronef pour laquelle, aux fins du calcul de la structure, on admet que le début du roulement ou de l’hydroplanage au décollage sera prévu.
11. « **Masse de calcul pour les évolutions au sol** » Masse maximale de l’aéronef pour laquelle on calcule la structure à la charge susceptible de se produire pendant l’utilisation de l’aéronef au sol, avant le début du décollage.
12. « **Modification** » Changement apporté à la conception de type d’un aéronef, d’un moteur ou d’hélices.

*Note — Une modification peut aussi inclure la réalisation de la modification, qui est un travail de maintenance devant faire l’objet d’une fiche de maintenance. D’autres éléments indicatifs sur la maintenance des aéronefs, modifications et réparations figurent dans le Manuel de navigabilité (Doc 9760).*

1. « **Moteur** » Appareil utilisé ou destiné à être utilisé pour propulser un aéronef. Il comprend au moins les éléments et l’équipement nécessaires à son fonctionnement et à sa conduite, mais exclut l’hélice/les rotors (le cas échéant).
2. « **Moteur(s) le(s) plus défavorable(s)** » Moteur(s) dont la défaillance a l’effet le plus défavorable sur les caractéristiques de l’aéronef dans le cas considéré.

*Note — Sur certains aéronefs, il peut y avoir plus d’un moteur répondant à cette définition. Dans leur cas, l’expression « moteur le plus défavorable » désigne un des moteurs les plus défavorables.*

1. « **Organisme** » une personne physique, une personne morale ou une partie de personne morale. Un tel organisme peut être établi en plusieurs lieux situés dans ou à l'extérieur du territoire des États membres et des Etats associés.
2. « **Organisme responsable de la conception de type** » Organisme qui détient le certificat de type ou un document équivalent délivré par un État contractant pour un aéronef, un moteur ou une hélice.
3. « **Performances humaines** » Capacités et limites de l’être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l’efficacité des opérations aéronautiques.
4. « **Personnels chargés de la certification** » les personnels responsables de la remise en service d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef après une opération de maintenance.
5. « **Principal établissement** » l'administration centrale ou le siège statutaire de l'entreprise où sont exercés les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation des activités visées dans le présent règlement.
6. « **Principes des facteurs humains** » Principes qui s’appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautique et qui visent à assurer la sécurité de l’interface entre l’être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.
7. « **Réparation**» Remise d’un aéronef, d’un moteur, d’une hélice ou d’une pièce connexe dans l’état de navigabilité qu’il a perdu par suite d’endommagement ou d’usure, conformément au règlement applicable de navigabilité.
8. « **Règlement applicable de navigabilité** » Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par un État contractant pour la classe d’aéronefs, le poste de télépilotage, le moteur ou l’hélice considérés.
9. « **Résistant au feu** » Capable de tenir pendant 5 minutes à la chaleur engendrée par une flamme.

*Note — Les caractéristiques d’une flamme acceptable figurent dans la norme ISO 2685.*

1. « **Surface d’atterrissage** » Partie de la surface d’un aérodrome que l’administration de l’aérodrome a déclarée utilisable pour le roulement normal au sol des aéronefs atterrissant ou pour l’hydroplanage normal des hydroaéronefs amerrissant dans une direction donnée.
2. « **Surface de décollage** » Partie de la surface d’un aérodrome que l’administration de l’aérodrome a déclarée utilisable pour le roulement normal au sol des aéronefs ou pour l’hydroplanage normal des hydroaéronefs décollant dans une direction donnée.
3. **« Tâche critique de maintenance »** : une tâche de maintenance qui implique l'assemblage ou toute altération d'un système ou de toute partie d'un aéronef, moteur ou hélice qui, si une erreur s'est produite pendant son exécution, pourrait directement mettre en danger la sécurité du vol.
4. « **Type d’aéronef orphelin** » Aéronef dont le certificat de type a été révoqué par l’État de conception et qui n’a plus d’État de conception désigné aux termes de l’Annexe 8. Les aéronefs de ce type ne satisfont pas aux normes de l’Annexe 8.
5. « **Validation (d’un certificat de navigabilité)** » Mesure prise par un État contractant lorsque, au lieu de délivrer un nouveau certificat de navigabilité, il reconnaît à un certificat délivré par un autre État contractant la valeur d’un certificat délivré par ses soins.
6. « **Visite prévol** » l'inspection effectuée avant le vol pour s'assurer que l'aéronef est apte à effectuer le vol considéré.
7. **« Vol de compétition »** le « vol de compétition » tel que défini à l'article 2, point ~~10~~ 13, du règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ. ~~(UE) no 965/2012~~
8. **« Vol de découverte »** le « vol de découverte » tel que défini à l'article 2, point ~~9~~ 12, du règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ ~~(UE) no 965/2012~~.

***Article 3 -* Exigences en matière de maintien de la navigabilité**

1. Le maintien de la navigabilité des aéronefs visés à l'article 1er, sous paragraphe (1), et des éléments destinés à être installés sur celui-ci doit être assuré conformément aux exigences de l'annexe I (partie M), à l'exception des aéronefs visés au paragraphe 2 pour lesquels les exigences de l'annexe Vb (partie ML) s’appliquent.
2. Les exigences de l'annexe Vb (partie ML) s'appliquent aux aéronefs suivants autres que ceux à motorisation complexe :
3. (a) les avions d'une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 2 730 kg;
4. les giravions d'une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 1 200 kg, certifiés pour un maximum de 4 occupants ;
5. autres aéronefs LA2.

Lorsque les aéronefs visés aux alinéas (i), (ii) et (iii) ci-dessus, figurent sur le certificat de transporteur aérien d'un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée conformément au règlement 06/99/CEMAC-03-CM-02 (CE) no 1008/2008, les exigences de l'annexe I (partie-M) s'appliquent.

1. Pour figurer sur le certificat de transporteur aérien d'un transporteur aérien titulaire d'une licence délivrée conformément au règlement 06/99/CEMAC-03-CM-02 (CE) no 1008/2008, les aéronefs visés aux alinéas (i), (ii) et (iii) du paragraphe 2 doivent satisfaire à toutes les exigences suivantes :
2. son programme d’entretien aéronef a été approuvé par l'autorité compétente conformément à la section M.A.302 de l'annexe I (partie M);
3. l’entretien requis dû par le programme d’entretien visé à l’alinéa (i) a été effectué et certifié conformément aux sections 145.A.48 et 145.A.50 de l'annexe II (partie 145);
4. un examen de navigabilité a été effectué et un nouveau certificat d'examen de navigabilité a été délivré conformément à la section M.A.901 de l'annexe I (partie M).
5. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, le maintien de la navigabilité des aéronefs visés à l'article 1er, sous paragraphe (1), pour lesquels une autorisation de vol a été délivrée, doit être assuré sur la base des arrangements particuliers en matière du maintien de la navigabilité définis dans l'autorisation de vol délivrée conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ (UE) no 748/2012 de la Commission.
6. ~~Les Programmes d’entretien aéronef relatifs aux aéronefs visés à l'article 1er, sous paragraphe (1), qui satisfont aux exigences spécifiées à la section M.A.302 de l'annexe I (partie M) applicables avant le 24 Septembre 2019 sont réputés conformes aux exigences spécifiées à la section M.A.302 de l'annexe I (partie M) ou à la section ML.A.302 de l'annexe Vb (partie ML), selon le cas, conformément aux paragraphes 1 et 2.~~
7. Les exploitants doivent s’assurer du maintien de la navigabilité des aéronefs visés à l'article 1er, sous paragraphe (2), et l’installation des éléments sur ceux-ci conformément aux exigences de l'annexe Va (partie T)
8. Le maintien de la navigabilité des avions dont la masse maximale certifiée au décollage est égale ou inférieure à 5 700 kg et qui sont équipés de moteurs à turbopropulseurs multiples doit être assuré conformément aux exigences applicables aux aéronefs autres que les aéronefs à motorisation complexe visés aux sections M.A.201, M.A.301, M.A.302, M.A.601 et M.A.803 de l'annexe I (partie M), à la section 145.A.30 de l'annexe II (partie 145), aux sections 66.A.5, 66.A.30 , 66.A.70, aux appendices V et VI de l'annexe III (partie 66), à la section CAMO.A.315 de l'annexe Vc (partie CAMO), à la section CAO.A.010 et à l’appendice I de l'annexe Vd (partie CAO) dans la mesure où ils s’appliquent à des aéronefs à motorisation autres que complexes.

***Article 4 - Agréments pour les organismes participant au maintien de la navigabilité des aéronefs***

1. Les organismes participant au maintien de la navigabilité des aéronefs et des éléments destinés à y être installés, y compris leur entretien, sont agréés, à leur demande, par l’autorité compétente conformément aux exigences énoncées à l’annexe II (partie 145), à l’annexe Vc (partie CAMO) ou à l’annexe Vd (partie CAO), telles qu’applicables aux organismes concernés.
2. Par dérogation au paragraphe 1, les certificats d’organismes de gestion du maintien de la navigabilité et les fonctions de gestion du maintien de la navigabilité, reconnus dans les Etats membres seront valables jusqu’à deux (02) ans après l’entrée en application du présent règlement.
3. Par dérogation au paragraphe 1, les certificats d’agrément d’organismes de maintenance délivrés ou reconnus par un Etat membre conformément aux procédures et exigences nationales seront valables jusqu’à deux (02) ans après l’entrée en application du présent règlement.
4. ~~Les organismes qui détiennent un certificat d'agrément d'organisme valide délivré conformément à la sous-partie F ou à la sous-partie G de l'annexe I (partie M) ou à l'annexe II (partie 145) doivent recevoir à leur demande, un formulaire 3-CAO de l'autorité compétente conformément à l'appendice I de l'annexe Vd (partie CAO) et par la suite être sous la supervision de l'autorité compétente conformément à l'annexe Vd (partie-CAO).~~

~~Les privilèges d'un tel organisme en vertu de l'agrément délivré conformément à l'annexe Vd (partie-CAO) sont les mêmes que les privilèges accordés en vertu de l'agrément délivré conformément à la sous-partie F ou à la sous-partie G de l'annexe I (partie M) ou de l'annexe II (Partie-145). Toutefois, ces privilèges ne doivent pas dépasser les privilèges d'un organisme visé à la section A de l'annexe Vd (partie-CAO).~~

~~Par dérogation à la section CAO.B.060 de l'annexe Vd (partie-CAO), jusqu'à deux (02) ans après l’entrée en vigueur du présent règlement, l'organisme peut corriger toutes constatations de non-conformité liées aux exigences introduites par l'annexe Vd (partie-CAO) qui ne sont pas incluses dans la sous-partie F ou à la sous-partie G de l'annexe I (partie M) ou dans l'annexe II (partie 145).~~

~~Si, deux (02) ans après l’entrée en vigueur du présent règlement , l'organisme n'a pas clos ces constatations, le certificat d'agrément doit être retiré, limité ou suspendu en totalité ou en partie.~~

1. ~~Les organismes titulaires d'un certificat d'agrément d'organisme de gestion du maintien de la navigabilité en cours de validité délivré conformément à la sous-partie G de l'annexe I (partie M) doivent se faire délivrer à leur demande par l’autorité compétente, un certificat d'agrément Formulaire 14 de l’ASSA-AC conformément à l'annexe Vc. (Partie-CAMO) et par la suite être supervisé par l'autorité compétente conformément à l'annexe Vc (partie-CAMO).~~

~~Par dérogation à la section CAMO.B.350 de l'annexe Vc (partie-CAMO), jusqu'au 24 septembre 2021, l'organisme peut corriger toutes constatations de non-conformité liées aux exigences introduites par l'annexe Vc (partie-CAMO) et non incluses dans la sous-partie G de l'annexe I (partie M).~~

~~Si, après le 24 septembre 2021, l'organisme n'a pas clos ces constatations, le certificat d'agrément doit être retiré, limité ou suspendu en totalité ou en partie.~~

1. Les certificats et les approbations de programmes d’entretien d'aéronefs délivrés avant l’entrée en vigueur du présent règlement, seront valables jusqu’à deux (02) ans après l’entrée en application du présent règlement.

***Article 5 -* Personnels chargés de la certification**

1. Les personnels chargés de la certification sont qualifiés conformément aux exigences énoncées à l'annexe III (partie 66), sauf les cas prévus aux points M.A.801 c) et M.A.803 de l'annexe I (partie M), aux points ML.A.801 c) et ML.A.803 de l'annexe Vb (partie ML), aux points CAO.A.040 b) et CAO.A.040 c) de l'annexe Vd (partie CAO), ainsi qu'au point 145.A.30 j) et à l'appendice IV de l'annexe II (partie 145).
2. Toute licence de maintenance d'aéronefs et, le cas échéant, les limitations techniques associées à cette licence, délivrée ou reconnue par un État membre conformément aux conditions et procédures définies par les Etats membres de la CEMAC valables à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, est réputée avoir été délivrée conformément au présent règlement.
3. Les personnels de certification détenant une licence délivrée conformément à l'annexe III (partie 66) dans une catégorie/sous-catégorie donnée sont réputés posséder les prérogatives décrites au paragraphe 66.A.20 (a) de ladite annexe correspondant à cette catégorie/sous-catégorie. Les exigences en matière de connaissances de base correspondant à ces nouvelles prérogatives sont réputées satisfaites aux fins de l'extension de cette licence à une nouvelle catégorie/sous-catégorie.
4. Les personnels de certification détenant une licence comprenant des aéronefs qui ne requièrent pas de qualification de type individuelle peuvent continuer à exercer leurs prérogatives jusqu'au premier renouvellement ou à la première modification de cette licence, celle-ci étant alors convertie selon la procédure décrite à la section 66.B.125 de l'annexe III (partie 66) aux qualifications définies à la section 66.A.45 de ladite annexe.
5. Les rapports de conversion et les rapports de crédit d'examen répondant aux exigences applicables avant la mise en application du présent règlement ~~(UE) n o 1149/2011~~ sont réputés conformes au présent règlement.
6. Jusqu'à ce que des exigences spécifiques pour le personnel de certification en matière d’éléments d’aéronef soient ajoutées au présent règlement, les exigences fixées dans les législations nationales en vigueur dans l'État membre concerné continuent de s'appliquer, sauf pour les organismes de maintenance situés en dehors de la communauté où les exigences doivent être approuvées par l'Agence à la demande des Etats.

***Article 6 -* Exigences relatives aux organismes chargés de former les personnels Exigences des organismes de formation**

1. Les organismes participant à la formation des personnels visés à l'article 5 doivent être agréés conformément à l'annexe IV (partie 147) pour pouvoir:
2. organiser des cours de formation de base reconnus, et/ou
3. organiser des cours de formation aux types reconnus, et
4. organiser des examens, et
5. délivrer des certificats de formation.
6. Tout agrément d'organisme de formation de maintenance délivré ou reconnu par un État membre conformément aux conditions et procédures définies par cet Etat valables à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, est réputé avoir été délivré conformément à celui-ci.
7. Les cours de formation aux types agréés avant approbation du programme minimal de formation de qualification de type des personnels de certification, selon les données d'adéquation opérationnelle concernant le type approprié en application du règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ no 748/2012, incluent les matières appropriées définies dans la partie obligatoire de ces données d'adéquation opérationnelle dans un délai de deux ans après approbation des données d'adéquation opérationnelle.

***Article 7* 7a Autorités compétentes**

1. Lorsqu'un État membre désigne plus d'une entité en tant qu'autorité compétente disposant des pouvoirs nécessaires et des responsabilités allouées pour la certification et la surveillance des personnes et des organismes soumis au présent règlement, les exigences suivantes doivent être respectées :
	1. a) les domaines de compétence de chaque autorité compétente doivent être clairement définis, notamment en termes de responsabilités et de limitations géographiques ;
	2. b) une coordination doit être établie entre ces autorités afin d'assurer la certification et la surveillance effectives de tous les organismes et des personnes soumis au présent règlement dans le cadre de leurs attributions respectives.
2. 2. Les États membres doivent s’assurer que le personnel de leurs autorités compétentes n'exerce pas d'activités de certification et de surveillance lorsqu'il existe des indications que cela pourrait entraîner, directement ou indirectement, un conflit d'intérêts, en particulier lorsqu'il s'agit d'intérêts familiaux ou financiers.
3. 3. Lorsque cela est nécessaire pour effectuer des tâches de certification ou de surveillance au titre du présent règlement, les autorités compétentes doivent être habilitées à:
	1. (a) examiner les dossiers, données, procédures et tout autre élément pertinent pour l'exécution des tâches de certification et/ou de surveillance ;
	2. (b) faire des copies ou des extraits de ces dossiers, données, procédures et autres éléments;
	3. c) demander une explication orale sur place à tout membre du personnel de ces organismes ;
	4. d) pénétrer dans les locaux, les sites d'exploitation ou les moyens de transport appropriés appartenant à ces personnes ou utilisés par elles ;
	5. e) effectuer des audits, des enquêtes, des évaluations, des inspections, y compris des inspections inopinées, à l'égard de ces organismes ;
	6. f) prendre ou engager des mesures d'application, selon qu'il convient.
4. 4. Les pouvoirs visés au paragraphe 3 doivent être exercés dans le respect des dispositions légales de l'État membre concerné.

***Article 8 -* Entrée en vigueur**

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au bulletin officiel de la Communauté. Il est applicable le 31 décembre 2022.
2. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent choisir de ne pas appliquer:
3. pour la maintenance des avions non pressurisés à moteur à pistons présentant une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 2 000 kg qui ne participent pas au transport aérien commercial jusqu'à douze (12) mois après l’entrée en application du présent règlement, l'exigence de qualification du personnel de certification conformément à l'annexe III (partie 66), au sens des dispositions suivantes:
4. paragraphe M.A.606 (g) et sous paragraphe M.A.801 (b) (2) de l'annexe I (partie M);
5. paragraphes 145.A.30 (g) et (h) de l'annexe II (partie 145);
6. pour les aéronefs immatriculés dans un pays tiers et qui sont pris en location coque nue par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement N° 06/99/CEMAC-003-CM-02 ~~(CE) no 1008/2008~~, jusqu'à six (06) mois après l’entrée en application du présent règlement, les exigences de l'annexe Va.
7. (2)bis Par dérogation au paragraphe 1, les exigences applicables aux aéronefs utilisés dans le cadre d'une exploitation spécialisée commerciale et d'une exploitation à des fins de transport aérien commercial autre que par des transporteurs aériens titulaires d'une licence octroyée conformément au règlement 06/99/CEMAC-003-CM-02 ~~(CE) no 1008/2008,~~ énoncées au règlement N°XXX/CEMAC/PC/DAJ CC) ~~(UE) no 965/2012~~, s'appliquent jusqu'à six (06) mois après l’entrée en application du présent règlement.

Jusqu'à cette date:

1. les dispositions de l'annexe I, paragraphe M.A.201 (f) s'appliquent aux aéronefs motorisés complexes utilisés par des exploitants dont un État membre exige qu'ils soient titulaires d'un certificat pour leurs activités commerciales autres que des transporteurs aériens titulaires d'une licence conformément au règlement 06/99/CEMAC-003-CM-02 ~~(CE) no 1008/2008~~ et aux organismes de formation agréés (ATO) commerciaux,
2. les dispositions de l'annexe I, paragraphe M.A.201 (h) s'appliquent aux aéronefs motorisés autres que complexes utilisés par des exploitants dont un État membre exige qu'ils soient titulaires d'un certificat pour leurs activités commerciales autres que des transporteurs aériens titulaires d'une licence conformément au règlement 06/99/CEMAC-003-CM-02 ~~(CE) no 1008/2008~~ et aux ATO commerciaux,
3. les dispositions de l'annexe I, paragraphe M.A.306 (a) s'appliquent aux aéronefs utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence conformément au règlement 06/99/CEMAC-003-CM-02 ~~(CE) no 1008/2008~~ et aux aéronefs utilisés par des exploitants dont un État membre exige qu'ils soient titulaires d'un certificat pour leurs activités commerciales,
4. les dispositions de l'annexe I, paragraphe M.A.801 (c) s'appliquent aux aéronefs LA1 qui ne sont pas utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence conformément au règlement 06/99/CEMAC-003-CM-02 ~~(CE) no 1008/2008~~ et qui ne sont pas utilisés par des ATO commerciaux,
5. les dispositions de l'annexe I, paragraphe M.A.803 (b) s'appliquent aux aéronefs non classés comme aéronefs motorisés non complexes, d'une MTOM n'excédant pas 2 730  kg, aux planeurs, motoplaneurs ou ballons qui ne sont pas utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence conformément au règlement 06/99/CEMAC-003-CM-02 ~~(CE) no 1008/2008~~ ou par des exploitants dont un État membre exige qu'ils soient titulaires d'un certificat pour leurs activités commerciales, ou par des ATO commerciaux,
6. les dispositions de l'annexe I, paragraphe M.A.901 (g) s'appliquent aux aéronefs LA1 qui ne sont pas utilisés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence conformément au règlement 06/99/CEMAC-003-CM-02 ~~(CE) no 1008/2008~~ ou par des exploitants dont un État membre exige qu'ils soient titulaires d'un certificat pour leurs activités commerciales, ou par des ATO commerciaux.
7. 3 Lorsqu'un État membre ou Etat associé applique les dispositions du paragraphe 2, il en informe la Commission et l'Agence.
8. 4 Aux fins des délais prévus aux points 66.A.25 et 66.A.30 et à l'appendice III de l'annexe III (partie 66) en ce qui concerne les examens de connaissances de base, l'expérience de base, la formation théorique aux types et les examens, la formation pratique et les contrôles, les examens de type et la formation en cours d'emploi menés à bien avant la mise en application du règlement (CC) XXX/201X (UE) no 1321/2014 (UE) no 1149/2011, la date de prise de cours est la date de mise en application de celui-ci.
9. 5 L'Agence soumet à la Commission un avis comprenant des propositions visant à établir un système simple et proportionné pour l'octroi de licences aux personnels de certification participant à la maintenance d'avions LA1 ainsi que d'aéronefs autres que des avions et des hélicoptères.
10. .Par dérogation au paragraphe 1:
11. a) les autorités compétentes ou, le cas échéant, les organismes compétents peuvent continuer à délivrer des certificats conformément à leurs règlements applicables jusqu’à un an après la date d’entrée en application du présent règlement.
12. Les certificats délivrés avant la date d’entrée en application du présent règlement restent valables tant qu'ils ne sont pas modifiés, suspendus ou retirés.

***Article 9* - Révision des règlements d’application**

Le directeur général de l’ASSA-AC est chargé de la révision et des amendements des règlements d’application.

***Article 10 -* Mesures adoptées par l'Agence**

1. L'Agence définit des moyens acceptables de mise en conformité que les autorités compétentes, les organismes et les personnels peuvent utiliser pour démontrer une conformité aux dispositions des annexes du présent règlement.
2. Les moyens acceptables de mise en conformité établis par l'Agence n'instaurent pas de nouvelles exigences ni n'allègent les exigences des annexes du présent règlement.
3. Sans préjudice des articles 60 et 61 du règlement N°XXXX/20-CC-ASSA-AC-CM-XX (UE) 2018/1139, en cas de recours aux moyens acceptables de mise en conformité établis par l'Agence, les exigences correspondantes prévues par les annexes du présent règlement sont réputées satisfaites sans qu'il faille en apporter d'autre preuve.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Malabo, le XX XXX 2020

*Par la Commission*

*Le Président*