



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.



LE PRESIDENT DE LA COMMISSION

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°07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024, fixant les règles communes en matière de sécurité aérienne dans le domaine de l'aviation civile en zone CEMAC ;

Vu la Convention régissant l'Union Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (UEAC) du 30 janvier 2009 ;

Vu Décision n°14/CEMAC-COMMISSION-CCE-15 portant nomination de **Monsieur Baltasar ENGONGA EDJO'O** en qualité de Président de la commission de la CEMAC du 31 mars 2023 ;

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 N°06/23-UEAC-204-CM-40 portant organisation et fonctionnement de l'ASSA-AC ;

Vu le Règlement N°05/23-UEAC-066-CM-40 portant adoption du Code l'Aviation Civile des Etats membres de la CEMAC ;

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) 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 et des postes de télépilotage ainsi que ses composants faisant l'objet du Règlement N°05/23-UEAC-066-CM-40, Règlement N°06/23-UEAC-204-CM-40 et du Règlement N°07/23-UEAC-066-CM-40, tous du 18 juin 2024.
- (3) 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 (CC) 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.

- (4) 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.
- (5) Il convient de reconnaître le maintien de la validité des certificats délivrés avant l'entrée en vigueur du présent règlement.
- (6) Les articles II.3.7 et II.3.8 du Règlement N°05/23-UEAC-066-CM-40 et l'article 12 du Règlement N°07/23-UEAC-066-CM-40 relatifs à la navigabilité a été élargi de manière à inclure les éléments d'évaluation de l'adéquation opérationnelle dans les modalités d'exécution de l'acceptation du certificat de type.
- (7) 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.
- (8) 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.
- (9) Il convient à l'Agence (Règlement N°06/23-UEAC-204-CM-40 portant organisation et fonctionnement de l'ASSA-AC) d'élaborer des projets de règles de mise en œuvre sur le concept des données d'adéquation opérationnelle.
- (10) Les mesures du présent règlement sont conformes à l'avis du Comité de Direction établi par l'article 34 du Règlement N°06/23-UEAC-204-CM-40.

ADOpte LE PRÉSENT RÈGLEMENT D'EXECUTION 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 AGRÉES EN MAINTENANCE AÉRONAUTIQUE – PARTIE 147 ;
5. ANNEXE V_a - AÉRONEFS IMMATICULÉS DANS UN ÉTAT TIERS ET EXPLOITÉS PAR UN EXPLOITANT SURVEILLÉ PAR UN ÉTAT MEMBRE – PARTIE T ;
6. ANNEXE V_b - MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS LÉGERS, PRODUITS, PIÈCES ET ÉQUIPEMENTS – PARTIE ML ;
7. ANNEXE V_c - ORGANISMES DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ – PARTIE CAMO ;
8. ANNEXE V_d - AGRÉMENT COMBINÉ D'ORGANISME DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ – PARTIE CAO.

Article premier : Objet et champ d'application

1. Le présent règlement fixe des règles techniques et des procédures administratives communes destinées à assurer le maintien de la navigabilité d'aéronefs, y compris tout élément à y installer, qui sont:
 - (i). enregistrés dans un État membre, ou
 - (ii). enregistrés dans un pays tiers et utilisés par un exploitant dont un État membre assure la supervision de l'exploitation.
2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux aéronefs dont la supervision réglementaire en matière de sécurité a été confiée à un pays tiers et qui ne sont pas utilisés par un opérateur de la CEMAC, ni aux aéronefs visés à l'annexe II du Règlement N°07/23-UEAC-066-CM-40.
3. Les dispositions du présent règlement relatives au transport aérien commercial s'appliquent aux transporteurs aériens.
4. Le terme « Etat membre » dans ce règlement et ses annexes désigne un Etat membre et tout Etat associé en vertu de l'article 56 du traité révisé de la CEMAC.

Article 2 : Définitions

Dans le cadre du présent règlement, 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.
Note. — Le terme « aéronef » englobe les aéronefs télépilotés.
- (a) « **LA1** » signifie « Light Aircraft (aéronef léger) 1 » et renvoie aux aéronefs habités suivants :
 - (i) un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 1200 kg, non classé comme aéronef à motorisation complexe ;
 - (ii) un planeur ou moto planeur d'une MTOM n'excédant pas 1200 kg ;
 - (iii) un ballon dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3400 m³ pour les ballons à air chaud, 1050 m³ pour les ballons à gaz et 300 m³ pour les ballons à gaz captifs ;
 - (iv) un dirigeable conçu pour un maximum de 4 occupants et dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m³ pour les dirigeables à air chaud et 1000 m³ pour les dirigeables à gaz ;
- (b) « **LA2** » signifie « Light Aircraft (aéronef léger) 2 » et renvoie aux aéronefs habités suivants :
 - (i). un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 2 000 kg, non classé comme aéronef à motorisation complexe ;
 - (ii). un planeur ou moto planeur d'une MTOM n'excédant pas 2 000 kg ;
 - (iii). un ballon ;
 - (iv). un dirigeable à air chaud ;
 - (v). un dirigeable à gaz présentant toutes les caractéristiques suivantes :
 - poids statique de 3 % maximum,
 - poussée non dirigée (sauf inversion de poussée),
 - conception simple et classique: de la structure, du système de commande et du système de ballonnets,
 - commandes non assistées ;
 - (vi). un aéronef à voilure tournante très léger.
- (c) « **LSA** » est un aéronef léger de sport (« Light Sport Aircraft ») ayant toutes les caractéristiques suivantes :

- une masse maximale au décollage n'excédant pas 600 kg ;
 - 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 ;
 - une capacité maximale de deux places assises, y compris le pilote ;
 - un moteur unique sans turbine doté d'une hélice ;
 - une cabine non pressurisée ;
- (2) « **Aéronef lourd** » un aéronef classé comme avion avec une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kilogrammes (kg), ou un hélicoptère multimoteurs.
- (3) « **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.
- (4) « **Altitude-pression** » Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type.
- (5) « **Aéronef télépilote** (« Remotely Piloted Aircraft (RPA) ») ou **aéronef sans équipage** (« Unmanned Aircraft (UA) ») » Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.
- (6) « **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.

- (7) « **Atmosphère type** » Atmosphère définie comme suit :

- a. l'air est un gaz parfait sec ;
- b. ses constantes physiques sont les suivantes :
 - masse molaire moyenne au niveau de la mer :
 $M_0 = 28,964\ 420 \times 10^{-3} \text{ kg/mol}$
 - pression atmosphérique au niveau de la mer :
 $P_0 = 1\ 013,250 \text{ hPa}$
 - température au niveau de la mer :
 $t_0 = 15 \text{ °C}$
 $T_0 = 288,15 \text{ K}$
 - masse volumique au niveau de la mer :
 $\rho_0 = 1,225\ 0 \text{ kg/m}^3$
 - température de fusion de la glace :
 $T_i = 273,15 \text{ K}$
 - constante universelle des gaz parfaits :
 $R^* = 8,314\ 32 \text{ (J/mol)/K}$

- c. les gradients de température sont les suivants :



Altitude géopotentielle (km)		Gradient de température (degrés Kelvin par kilomètre géopotentiel standard)
de	à	
-5,0	11,0	-6,5
11,0	20,0	0,0
20,0	32,0	+1,0
32,0	47,0	+2,8
47,0	51,0	0,0
51,0	71,0	-2,8
71,0	80,0	-2,0

Note 1.— Le mètre géopotentiel standard a pour valeur $9,806\ 65\ m^2/s^2$

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.

- (8) « **Avion** » Aérodynne 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.
- (9) « **Approuvé** » Accepté par un État contractant comme convenant à une fin particulière.
- (10) « **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.
- (11) « **Combined Airworthiness Exposition (CAE)** » Manuel de l'organisme combiné de maintien de la navigabilité qui décrit l'organisation et les procédures sur lesquelles ledit organisme exerce ses privilèges.
- (12) « **Continuing Airworthiness Management Exposition (CAME)** » Manuel de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité qui décrit l'organisation et les procédures sur lesquelles ledit organisme exerce ses privilèges.
- (13) « **Organisme de gestion du maintien de la navigabilité (« Continuing Airworthiness Management Organisation (CAMO) »)** » Organisme agréé par l'Autorité compétente chargé de la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs. Ils peuvent faire partie de l'organigramme d'un transporteur aérien ou alors exercer leur activité de manière indépendante.
- (14) « **Organisme combiné de maintien de la navigabilité (« Combined Airworthiness Organisation (CAO) »)** » Organisme agréé par l'Autorité compétente chargé du maintien de la navigabilité et/ou de l'entretien d'aéronefs non-CMPA.
- (15) « **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.

- (16) « **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.*
- (17) « **Charge ultime** » Charge limite multipliée par le coefficient de sécurité approprié.
- (18) « **Charges limites** » Charges maximales qui sont censées s'exercer dans les conditions d'utilisation prévues ;
- (19) « **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.
- (20) « **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.
- (21) « **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 :
- les conditions extrêmes qui peuvent être effectivement évitées au moyen de procédures d'exploitation ;
 - 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.
- (22) « **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.
- (23) « **CMPA** » Aéronef motorisé complexe (« Complex Motor-Powered Aircraft (CMPA) ») renvoie aux aéronefs suivants :
- un avion
 - ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg, ou
 - certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf, ou
 - certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
 - équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur, ou
 - un hélicoptère certifié
 - pour une masse maximale au décollage supérieure à 3 175 kg, ou



- pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf, ou
 - pour une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
- iii. un aéronef à rotors basculants.
- (24) « **Détection et évitement** » Possibilité de voir, de prévoir ou de détecter les conflits de circulation ou tout autre danger et de prendre les mesures appropriées.
- (25) « **Dompage 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.
- (26) « **Dossiers de maintenance** » Dossiers qui énoncent les détails de la maintenance effectuée sur un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce connexe.
- (27) « **Élément** » tout moteur, hélice, pièce ou équipement.
- (28) « **Enregistrements de maintenance** » Enregistrements indiquant les détails des travaux de maintenance effectués sur un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce connexe.
- (29) « **État de conception** » État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.
- (30) « **État de conception d'une modification** » État qui a juridiction sur la personne ou l'organisme responsable de la conception de la modification ou de la réparation d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.
- (31) « **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.
- (32) « **État de liaison C2 nominale** » État du RPAS pendant lequel la performance de la liaison C2 est suffisante pour permettre au télépilote de gérer activement le vol dans de bonnes conditions de sécurité et de façon opportune compte tenu des conditions d'espace aérien et d'exploitation.
- (33) « **État de perte de la liaison C2** » État du RPAS dans lequel la performance de la liaison C2 s'est dégradée à la suite d'une interruption de la liaison C2 dont la durée a dépassé le temps de décision en cas de perte de la liaison C2, au point où il ne suffit pas d'autoriser le télépilote à gérer activement le vol en sécurité et de façon opportune.
- (34) « **État d'immatriculation** » État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.
- (35) « **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.
- (36) « **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.
- (37) « **Exploitation limitée** » l'exploitation d'aéronefs autres que des aéronefs motorisés complexes portant sur :
- (i). 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;

- (ii). 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;
- (iii). 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 *déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile*, 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.

- (38) « **Exploitation spécialisée commerciale** » Les opérations soumises aux exigences de la partie « *Exigences applicables aux organismes en matière d'opérations aériennes (Operational Requirements for Air Operators (ORO))* », sous-partie « *Exploitations spécialisées Commerciale (Special Operations (SPO))* », énoncées à l'annexe III du règlement *déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes*.
- (39) « **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.
- (40) « **Fiche de maintenance ou certificat de remise en service** » 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.
- (41) « **Groupe motopropulseur** » Système comprenant tous les moteurs, les éléments du système d'entraînement (le cas échéant) et les hélices (si elles sont installées), leurs accessoires, les éléments auxiliaires et les circuits de carburant et d'huile installés sur un aéronef, mais excluant les rotors des hélicoptères.
- (42) « **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 ».
- (43) « **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.
- (44) « **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.
- (45) « **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.

- (46) « **Interruption de la liaison C2** » Toute situation temporaire pendant laquelle la liaison C2 est indisponible, discontinue, cause un retard excessif ou n'a pas une intégrité adéquate, mais dont la durée ne dépasse pas le temps de décision avant perte de la liaison C2.
- (47) « **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.
- (48) « **Liaison C2** » Liaison de données établie entre l'aéronef télépiloté et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol.
- (49) « **Maintenance ou Entretien** » Exécution des tâches sur un aéronef, un poste de télépilotage, un moteur, une hélice ou une pièce connexe qui sont nécessaires au maintien de la navigabilité de l'aéronef, du poste de télépilotage, du moteur, de l'hélice ou de la pièce connexe. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, 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.
- (50) « **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.
- (51) « **Manifestation aérienne** » Toute activité de navigation aérienne consistant expressément à faire une démonstration pour donner un spectacle lors d'une manifestation ouverte au public, ainsi qu'à utiliser un aéronef pour s'y exercer et pour rallier ou quitter le lieu de la manifestation.
- (52) « **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.
- (53) « **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.
- (54) « **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.
- (55) « **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.
- (56) « **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).*
- (57) « **Modification majeure** » Dans le cas d'un produit aéronautique pour lequel un certificat de type a été délivré, changement apporté à la conception de type qui a un effet appréciable, ou un effet non négligeable, sur les limites de masse et de centrage, la résistance structurale, le



fonctionnement du ou des moteurs, les caractéristiques de vol, la fiabilité, les caractéristiques opérationnelles ou d'autres aspects ou qualités qui influent sur les caractéristiques du produit en matière de navigabilité ou d'environnement.

- (58) « **Modification mineure** » Modification autre qu'une modification majeure.
- (59) « **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).
- (60) « **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.*
- (61) « **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 États associés.
- (62) « **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 poste de télépilotage, un moteur ou une hélice.
- (63) « **Performances humaines** » Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.
- (64) « **Poste de télépilotage (« Remote Pilot Station (RPS)») ou l'unité de contrôle et de surveillance (« Control and Monitoring Unit (CMU)») »** Composant du système d'aéronef télépilote qui contient l'équipement utilisé pour conduire l'aéronef télépilote.
- (65) « **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.
- (66) « **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.
- (67) « **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.
- (68) « **Qualité de service fournie (« Quality of Service Determined (QoSD) »** » Énoncé de la QoS réalisée ou fournie par le C2CSP à l'exploitant de RPAS.
- (69) « **Qualité de service requise (« Quality of Service Required (QoSR) »** » Énoncé de la QoS exigée du C2CSP par l'exploitant de RPAS.
- Note.— La QoSR peut être exprimée en termes descriptifs (critères) énumérés par ordre de priorité, chacun étant accompagné d'une valeur de performance privilégiée. Le C2CSP traduit ensuite ces termes en paramètres et métriques pertinents pour le service.*
- (70) « **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.
- (71) « **Réparation majeure** » Toute réparation d'un produit aéronautique qui peut avoir un effet



appréciable sur la résistance structurale, les performances, le fonctionnement du ou des moteurs, les caractéristiques de vol ou d'autres qualités qui influent sur les caractéristiques du produit en matière de navigabilité ou d'environnement.

- (72) « **Réparation mineure** » Réparation autre qu'une réparation majeure.
- (73) « **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.
- (74) « **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.*
- (75) « **Spécification de la liaison C2** » Performance minimale que l'équipement de liaison C2 assurera conformément aux exigences de conception applicables du système de navigabilité.
- (76) « **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.
- (77) « **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.
- (78) « **Système d'aéronef télépiloté (RPAS)** » Aéronef télépiloté, poste ou postes de télépilotage connexes, liaison ou liaisons C2 nécessaires et tout autre composant spécifié dans la conception de type.
- (79) « **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.
- (80) « **Temps de décision avant perte de la liaison C2** » Temps maximal permis avant de déclarer une perte de la liaison C2 pendant lequel la performance de la liaison C2 n'est pas suffisante pour permettre au télépilote de gérer activement le vol dans de bonnes conditions de sécurité et de façon opportune compte tenu des conditions d'espace aérien et d'exploitation.
- (81) « **Transfert de commande** » Passage de la commande du télépilotage d'un poste de télépilotage à un autre.
- (82) « **Transfert de connexion** » Transfert de la voie de liaison de données active entre le RPS et le RPA de l'un des liens ou réseaux constituant la liaison C2 à un autre lien ou réseau constituant la liaison C2.
- (83) « **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.
- (84) « **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.
- (85) « **Visite prévol** » l'inspection effectuée avant le vol pour s'assurer que l'aéronef est apte à effectuer le vol considéré.
- (86) « **Vol de compétition** » Toute activité de navigation aérienne consistant à utiliser un



aéronef pour des courses ou des concours, ainsi que pour s'y exercer et pour rallier ou quitter un lieu de courses ou de concours.

- (87) « **Vol de découverte** » Toute opération effectuée contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, consistant en un voyage aérien de courte durée visant à attirer de nouveaux stagiaires ou de nouveaux membres et, proposée par un organisme de formation visé dans le règlement déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au **personnel navigant de l'aviation civile ou un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir.**

Article 3 : Exigences en matière de maintien de la navigabilité

1. Le maintien de la navigabilité des aéronefs visés à l'article 1^{er}, 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 V_b (partie ML) **s'appliquent.**
2. Les exigences de l'annexe V_b (partie ML) s'appliquent aux aéronefs suivants autres que ceux à motorisation complexe :
 - (i) les avions d'une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 2 730 kg;
 - (ii) les giravions d'une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 1 200 kg, certifiés pour un maximum de 4 occupants ;
 - (iii) 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/agrément, les exigences de l'annexe I (partie-M) s'appliquent.
3. Pour figurer sur le certificat de transporteur aérien d'un transporteur aérien titulaire d'une licence/agrément, les aéronefs visés aux alinéas (i), (ii) et (iii) du paragraphe 2 doivent satisfaire à toutes les exigences suivantes :
 - (i) 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) ;
 - (ii) 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) ;
 - (iii) 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).
4. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, le maintien de la navigabilité des aéronefs visés à l'article 1^{er}, 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 établissant des règles pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés et des postes de télépilotage ainsi que ses composants.
5. Les exploitants **doivent s'assurer du** maintien de la navigabilité des aéronefs visés à l'article 1^{er}, sous paragraphe (2), et l'**installation des éléments** sur ceux-ci conformément aux exigences de l'annexe V_a (partie T).
6. 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 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 V_c (partie CAMO), à la section CAO.A.010 et à l'appendice I de l'annexe V_d (**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 V_c (partie CAMO) ou à l'annexe V_d (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 ou jusqu'à leurs dates d'expiration, selon la première éventualité, 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 ou jusqu'à leurs dates d'expiration, selon la première éventualité, après l'entrée en application du présent règlement.
4. Pour les organismes non agréés par un Etat membre, les travaux effectués par lesdits organismes sur un aéronef immatriculé ou en cours d'immatriculation dans un Etat membre devraient être crédités ou reconnus à la date de certification desdits organismes.
5. L'Etat membre qui accepte l'agrément d'un organisme de maintenance délivré par un Etat tiers, élabore un processus d'acceptation conforme au 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 M.L.A.801 c) et M.L.A.803 de l'annexe V_b (partie ML), aux points CAO.A.040 b) et CAO.A.040 c) de l'annexe V_d (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 Etat 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 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 les États membre ou l'Agence (Règlement N°06/23-UEAC-204-CM-40) à la demande des États.

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 :
 - (i). organiser des cours de formation de base reconnus, et/ou
 - (ii). organiser des cours de formation aux types reconnus, et
 - (iii). organiser des examens, et
 - (iv). délivrer des certificats de formation.
2. Tout agrément d'organisme de formation de maintenance délivré ou reconnu par un État membre conformément aux conditions et procédures définies par cet État valables à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, est réputé avoir été délivré conformément au présent règlement.
3. 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 établissant des règles pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés et des postes de télépilote ainsi que ses composants* », incluent les matières appropriées définies dans la partie obligatoire de ces données d'adéquation opérationnelle dans un délai de deux (02) ans **ou jusqu'à leurs dates d'expiration, selon la première éventualité**, après approbation des données d'adéquation opérationnelle.

Article 7 : 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 :
 - (i) les domaines de compétence de chaque autorité compétente doivent être clairement définis, notamment en termes de responsabilités et de limitations géographiques ;
 - (ii) 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. 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. 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 :
 - (i) examiner les dossiers, données, procédures et tout autre élément pertinent pour l'exécution des tâches de certification et/ou de surveillance ;
 - (ii) faire des copies ou des extraits de ces dossiers, données, procédures et autres éléments ;
 - (iii) demander une explication orale sur place à tout membre du personnel de ces organismes ;
 - (iv) accéder aux locaux, aux sites d'exploitation ou aux moyens de transport appropriés appartenant à ces personnes ou utilisés par elles ;
 - (v) effectuer des audits, des enquêtes, des évaluations, des inspections, y compris des inspections inopinées, à l'égard de ces organismes ;
 - (vi) prendre ou engager des mesures d'application, selon qu'il convient.
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.
2. Il entre en application le 31 décembre 2026.
3. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent choisir de ne pas appliquer :
 - (i). 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 :
 - (A) sous paragraphe M.A.801 (b) (2) de l'annexe I (partie M) ;
 - (B) paragraphes 145.A.30 (g) et (h) de l'annexe II (partie 145) ;
 - (ii). pour les aéronefs immatriculés dans un pays tiers et qui sont pris en location coque nue par des transporteurs aériens titulaires d'une licence/agrément, jusqu'à six (06) mois après **l'entrée en** application du présent règlement, les exigences de l'annexe Va.
4. 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/agrément, énoncées au Règlement déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes, s'appliquent jusqu'à six (06) mois après l'entrée en** application du présent règlement.

Jusqu'à cette date :

 - (i). 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 titulaire d'une licence/agrément et aux organismes de formation agréés (ATO) commerciaux,
- (ii). 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 titulaire d'une licence/agrément et aux ATO commerciaux,
 - (iii). les dispositions de l'annexe I, paragraphe M.A.306 (a) s'appliquent aux aéronefs utilisés par des transporteurs aériens titulaire d'une licence/agrément et aux aéronefs utilisés par des exploitants dont un État membre exige qu'ils soient titulaires d'un certificat pour leurs activités commerciales,
 - (iv). 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 titulaire d'une licence/agrément et qui ne sont pas utilisés par des ATO commerciaux,
 - (v). 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 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,
 - (vi). 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 titulaire d'une licence/agrément 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.
5. Lorsqu'un État membre applique les dispositions du paragraphe 2, il en informe la Commission et l'Agence (Règlement N°06/23-UEAC-204-CM-40).
 6. 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 présent règlement.
 7. Par dérogation au paragraphe 1, **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

La Commission de la CEMAC est chargée de la révision et de l'amendement des règlements d'application.

Article 10 : Mesures adoptées par l'Agence

1. L'Agence (Règlement N°06/23-UEAC-204-CM-40 portant organisation et fonctionnement de l'ASSA-AC) 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 de l'article II.3.8 du Règlement N°05/23-UEAC-066-CM-40 et des articles 64 et 65 du Règlement N°07/23-UEAC-066-CM-40, 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 Bangui, le **14 JAN 2025**



Baltasar NGONGA EDJO'O