
CABINET

Arrêté n° 11 235 /MTACMM/CAB.-
portant modification de l'annexe à l'arrêté n° 4361/MTACMM/CAB
du 31 mars 2014 relatif à la certification des exploitants aériens

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

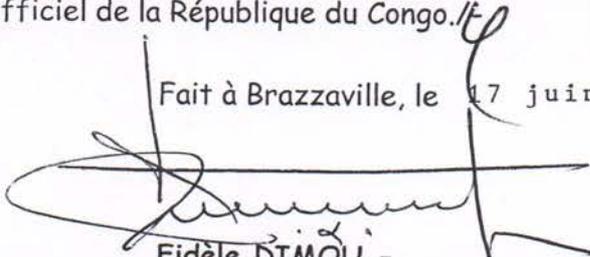
Vu la Constitution ;
Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
Vu le traité révisé de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique Centrale du 25 juin 2008 ;
Vu le règlement n° 07-12-UEAC-066- CM 23 du 22 juillet 2012 portant adoption du code de l'aviation civile des Etats membres de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale ;
Vu le décret n° 2010-825 du 31 décembre 2010 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
Vu le décret n° 2012- 328 du 12 avril 2012 portant réorganisation de l'agence nationale de l'aviation civile ;
Vu le décret n° 2009-389 du 13 octobre 2009 relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;
Vu le décret n° 2012-328 du 12 avril 2012 portant réorganisation de l'agence nationale de l'aviation civile ;
Vu le décret n° 2017-371 du 21 août 2017 portant nomination du Premier ministre, chef du Gouvernement ;
Vu le décret n° 2017- 373 du 22 août 2017 portant nomination des membres du Gouvernement ;
Vu l'arrêté n° 4361/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la certification des exploitants aériens ;

ARRETE :

Article premier : L'annexe à l'arrêté n° 4361/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 susmentionné est modifiée telle que jointe au présent arrêté.

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

Fait à Brazzaville, le 17 juin 2019


Fidèle DIMOU.-

**ANNEXE A L'ARRETE PORTANT MODIFICATION DE L'ARRETE
N°4361/MTACMM/CAB DU 31 MARS 2014 RELATIF A LA CERTIFICATION DES
EXPLOITANTS AERIENS**

Modification des alinéas (29), (38), (41), (59), (74) du § 1.2 DÉFINITIONS, comme suit :

- (29) **Fiche de maintenance** (*Applicable jusqu'au 04 novembre 2020*). — Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, soit conformément aux données approuvées et aux procédures énoncées dans le manuel des procédures de l'organisme de maintenance, soit suivant un système équivalent.
- (38) **Maintenance** (*Applicable jusqu'au 04 novembre 2020*). — Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de déféctuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.
- (41) **Manuel des procédures de l'organisme de maintenance** (*Applicable jusqu'au 04 novembre 2020*). — 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.
- (59) **Période de service de vol.** — Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu de se présenter pour le service, qui comprend un vol ou une série de vols et qui se termine au moment où l'aéronef s'immobilise et après l'arrêt des moteurs à la fin du dernier vol sur lequel il assure des fonctions de membre d'équipage.
- (74) **Réparation** (*Applicable jusqu'au 04 novembre 2020*). — Remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, pour faire en sorte que l'aéronef demeure conforme aux spécifications de conception du règlement applicable de navigabilité qui a servi pour la délivrance du certificat de type.

Insertion des alinéas (98), (99), (100), (101), (102), (103), (104), (105), (106), (107), (108), (109), (110) et (111) au § 1.2 DÉFINITIONS, comme suit :

- (98) **Enregistrements de maintien de la navigabilité.** — Enregistrements relatifs au maintien de la navigabilité d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe.
- (99) **État de l'aérodrome.** — État sur le territoire duquel l'aérodrome est situé. 

- (100) **Fiche de maintenance** (*Applicable à compter du 05 novembre 2020*) . — Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, soit conformément aux données approuvées et aux procédures énoncées dans le manuel des procédures de l'organisme de maintenance, soit suivant un système équivalent.
- (101) **Maintenance** (*Applicable à compter du 05 novembre 2020*) . — Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation.
- (102) **Modification.** — Changement apporté à la conception de type d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.
- (103) **Procédure d'approche aux instruments (IAP).** — Série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de vol, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie, jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué, puis, si l'atterrissage n'est pas effectué, jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables. Les procédures d'approche aux instruments sont classées comme suit : Procédure d'approche classique (NPA). Procédure d'approche aux instruments conçue pour les opérations d'approche aux instruments 2D de type A.
- Les procédures d'approche classique peuvent être exécutées en utilisant une technique d'approche finale en descente continue (CDFA). Les CDFA avec guidage VNAV consultatif calculé par l'équipement de bord sont considérées comme des opérations d'approche aux instruments 3D. Les CDFA avec calcul manuel de la vitesse verticale de descente nécessaire sont considérées comme des opérations d'approche aux instruments 2D.*
- (104) **Réparation.** (*Applicable à compter du 05 novembre 2020*) — 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.
- (105) **Sacoche de vol électronique (EFB).** — Système d'information électronique constitué d'équipement et d'applications, destiné à l'équipage de conduite, qui permet de stocker, d'actualiser, d'afficher et de traiter des fonctions EFB à l'appui de l'exécution des vols ou de tâches liées au vol.

- (106) **Service de la circulation aérienne (ATS).** — Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).
- (107) **Spécification de performance de surveillance requise (RSP).** — Ensemble d'exigences applicables à la fourniture d'un service de la circulation aérienne, et équipement sol, capacité embarquée et opérations connexes nécessaires à la prise en charge de la surveillance basée sur la performance.
- (108) **Suivi des aéronefs.** — Processus établi par l'exploitant qui tient et actualise à intervalles réguliers un registre au sol de la position à quatre dimensions d'aéronefs en vol.
- (109) **Surveillance basée sur la performance (PBS).** — Surveillance basée sur les spécifications de performance appliquées à la fourniture des services de la circulation aérienne.
- (110) **Système de vision combiné (CVS).** — Système d'affichage d'images issu de la combinaison d'un système de vision améliorée (EVS) et d'un système de vision synthétique (SVS).
- (111) **Système de vision synthétique (SVS).** — Système d'affichage d'images de synthèse, tirées de données, de la vue extérieure dans la perspective du poste de pilotage.

Insertion de l'alinéa (16) au § 1.3 - ABREVIATIONS, comme suit :

(16) **CRM** Compte Rendu Matériel

Modification de l'alinéa (h) du § 2.1.2 - REGLES GENERALES, comme suit:

- (h) L'exploitant doit avoir désigné des personnes acceptables par l'ANAC et responsables de l'encadrement et de la supervision dans les domaines suivants :
- (1) les opérations vols ;
 - (2) le système d'entretien ;
 - (3) la formation et l'entraînement des équipages ;
 - (4) les opérations au sol ;
 - (5) la sûreté ;
 - (6) le Système de Gestion de la Sécurité (SMS) ; et
 - (7) le Système de Management de la Qualité (SMQ).

Insertion des alinéas (r), (s), (t), (u), (v) au § 2.1.2 - REGLES GENERALES, comme suit:

(r) L'exploitant doit disposer d'une structure d'encadrement bien conçue et efficace lui permettant d'assurer la sécurité des vols.

Les responsabilités en matière d'encadrement doivent tenir compte des cinq fonctions principales suivantes:

- (1) la détermination de la politique de sécurité des vols de l'exploitant ;
- (2) l'attribution des responsabilités et des tâches et la délivrance d'instructions au personnel, suffisantes à la mise en œuvre de la politique de l'exploitant et au respect des normes de sécurité ;
- (3) la surveillance des normes de sécurité des vols ;
- (4) l'enregistrement et l'analyse de tous les écarts et lacunes constatés, la mise en œuvre des actions correctrices et la vérification de la concrétisation des mesures correctives adoptées ;
- (5) l'évaluation du bilan de sécurité de l'exploitant afin de prévenir le développement de tendances indésirables et d'adopter les mesures nécessaires pour atteindre et/ou maintenir le niveau de sécurité acceptable à réaliser tel que déterminé par l'ANAC.

(s) Les responsables désignés doivent avoir des compétences d'encadrement assorties des compétences techniques ou opérationnelles appropriées dans le domaine de l'aviation considéré. Des éléments indicatifs à prendre en compte lors de la nomination des responsables désignés sont fixés par le Directeur Général de l'ANAC.

(t) Le manuel d'exploitation doit décrire en détail les fonctions et les responsabilités des responsables désignés, y compris leurs noms et l'ANAC doit être informée par écrit de tout changement de poste ou de fonction présent ou futur.

(u) L'exploitant doit assurer la continuité de la supervision de l'activité et du contrôle d'exploitation en l'absence des responsables désignés.

Une personne désignée comme responsable par le détenteur d'un CTA ne peut être désignée comme responsable par un autre exploitant.

(v) Les responsables désignés, qui doivent rendre compte directement au Dirigeant Responsable, sont engagés pour la prestation d'un nombre d'heures de travail suffisant pour pouvoir s'acquitter des tâches d'encadrement liées à la taille et au domaine d'activité de l'exploitant.

Insertion du § 2.1.2.1 – ADEQUATION ET SUPERVISION DU PERSONNEL, comme suit :

(a) L'exploitant doit employer un équipage de conduite et de cabine en nombre suffisant pour l'exploitation considérée, formé et contrôlé conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.

(b) Les membres d'équipage de conduite doivent prouver leur compétence linguistique en langue anglaise.

(c) L'exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel affecté ou directement associé aux opérations au sol et en vol, ou directement impliqué dans ces opérations a reçu une formation appropriée, a démontré ses capacités à assumer les tâches spécifiques qui lui sont assignées et est conscient de ses responsabilités et du rapport existant entre ces tâches et l'exploitation dans son ensemble.

- (d) Les effectifs du personnel au sol dépendent de la nature et de l'étendue des opérations. Les opérations et l'assistance au sol, en particulier, doivent être confiées à un personnel formé ayant une connaissance approfondie de ses responsabilités au sein de l'organisation.
- (e) L'exploitant qui recourt à d'autres organisations pour fournir un certain nombre de services, doit s'assurer que la sous-traitance de ces services est autorisée par la réglementation en vigueur, et qu'il conserve la responsabilité du maintien de normes appropriées. Dans ce cas, un responsable désigné a pour tâche de s'assurer que tout sous-traitant auquel il est fait appel respecte les normes exigées.
- (f) La conduite d'un avion sur l'aire de mouvement d'un aérodrome ne doit être assurée que par une personne qui :
- (1) a reçu de l'exploitant ou de son agent désigné l'autorisation nécessaire à cet effet ;
 - (2) possède la compétence voulue pour conduire l'avion au sol ;
 - (3) possède les qualifications nécessaires pour utiliser le radiotéléphone ;
 - (4) a reçu d'une personne compétente des instructions sur le plan de l'aérodrome, les itinéraires, la signalisation, le balisage, les signaux et instructions, expressions conventionnelles et procédures de contrôle de la circulation aérienne (ATC), et est en mesure de se conformer aux normes opérationnelles qu'exige la sécurité des mouvements des avions sur l'aérodrome.
- (g) L'exploitant donne des consignes d'exploitation et fournit des renseignements sur les performances de montée de l'avion tous moteurs en fonctionnement pour permettre au pilote commandant de bord de déterminer la pente de montée réalisable pendant la phase de départ dans les conditions de décollage du moment et avec la technique de décollage envisagée. Ces renseignements devraient être consignés dans le manuel d'exploitation.
- (h) Les membres d'équipage et du personnel au sol sont soumis à des contrôles de compétence qui doivent être assurés par des personnes possédant l'expérience et les qualités personnelles suffisantes pour garantir le respect des normes établies dans le manuel d'exploitation.
- (i) Les tâches et responsabilités de ces examinateurs doivent être définies, et toute prestation en vol et au sol organisée de manière à ce qu'ils puissent s'acquitter de leurs responsabilités en matière de contrôle.
- (j) l'exploitant doit définir les critères de sélection et de nomination de ses instructeurs.
- (k) Les instructeurs sélectionnés et nommés par l'exploitant seront soumis à l'agrément préalable de l'ANAC.

Insertion du § 2.1.2.2 – POLICES D'ASSURANCE, comme suit :

- (a) L'exploitant doit souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité civile en cas d'accidents de travail, de dommages, d'avaries et autres.
- (b) L'exploitant doit également souscrire des polices d'assurance couvrant sa responsabilité civile en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du

courrier et des tiers à la surface, conformément aux dispositions des conventions internationales.

Insertion du § 2.1.2.3 – DURÉE DE LA VALIDITÉ D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN (CTA), comme suit:

- (a) Un CTA ou toute partie de CTA délivré par l'ANAC est en vigueur pendant douze (12) mois, sauf si :
- (1) l'ANAC amende, suspend, révoque ou autrement met fin au CTA ;
 - (2) le titulaire du CTA le restitue à l'ANAC;
 - (3) la date de validité a expiré, ou
 - (4) le titulaire du CTA suspend ses opérations pendant plus de six (06) mois.
- (b) Le titulaire du CTA doit soumettre la demande de renouvellement de celui-ci au moins 30 jours avant la fin de la période de validité en cours.

Insertion du § 2.1.2.4 – SUSPENSION ET RETRAIT D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN (CTA), comme suit:

- (a) Un CTA délivré par l'ANAC sera suspendu si plusieurs des conditions qui ont prévalu à sa délivrance cessent d'être remplies et notamment si:
- (1) les services compétents de l'ANAC constatent que l'exploitant effectue ses opérations sans se conformer aux dispositions réglementaires applicables ;
 - (2) l'exploitant n'exploite plus aucun aéronef depuis plus de 6 mois.
- Ce CTA est suspendu pour une période déterminée qui ne peut excéder six (6) mois, fixée dans la décision de suspension, destinée à permettre au bénéficiaire dudit CTA de se conformer de nouveau aux conditions requises.
- (b) Un CTA délivré par l'ANAC sera retiré si:
- (1) les conditions ayant conduit à sa délivrance ne sont plus remplies.
 - (2) les exigences en matière de sécurité ne sont plus remplies ;
 - (3) l'exploitant en formule la demande.
- En cas de retrait du CTA par l'ANAC, l'exploitant aérien doit soumettre une nouvelle demande pour la délivrance de CTA.

Insertion du § 2.1.2.5 – MODIFICATION D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN, comme suit:

- (a) L'ANAC peut modifier un CTA si :
- (1) elle détermine que la sécurité du transport aérien commercial et l'intérêt du public le requièrent ; ou
 - (2) le titulaire du CTA le demande et l'ANAC détermine que la sécurité du transport commercial aérien et l'intérêt du public le permettent.
- (b) Si l'ANAC stipule par écrit qu'une situation d'urgence requiert une modification immédiate dans l'intérêt du public en ce qui concerne la sécurité des transports aériens commerciaux, cette modification prend effet sans délai à la date de notification.

- (c) Le titulaire d'un CTA peut faire appel de l'amendement, mais doit poursuivre son exploitation conformément à celui-ci, sauf s'il est retiré par la suite.
- (d) Les modifications proposées par l'ANAC, à l'exception de ceux d'urgence, entrent en vigueur 30 jours après notification au titulaire du CTA, sauf si ce dernier y fait appel par écrit avant la date d'entrée en vigueur. La soumission d'un appel suspend la date d'entrée en vigueur jusqu'à ce que le processus d'appel soit terminé.
- (e) Les modifications proposées par le titulaire d'un CTA doivent être soumis au moins 30 jours avant la date de toute opération effectuée aux termes de ceux-ci.
- (f) Nul n'est autorisé à effectuer une opération de transport aérien commercial pour laquelle une modification du CTA est requise, sauf après réception de la notification d'approbation de l'ANAC.

Insertion de l'alinéa (g) au § 2.1.3.2 – PRIVILEGES DU CTA, comme suit :

- (g) Une copie authentifiée du CTA doit faire obligatoirement partie des documents de bord.

Modification du § 2.2.4 – ACCES POUR INSPECTION, comme suit:

- (a) Afin de déterminer la conformité à la réglementation applicable, le titulaire du CTA doit :
 - (1) autoriser l'accès à l'ANAC et coopérer avec elle en ce qui concerne l'inspection de ses locaux et installations, des documents, des manuels et enregistrements ainsi que des aéronefs qui lui appartient ;
 - (2) s'assurer que l'ANAC ait accès à toute installation ou à tout organisme auprès duquel il sous-traite les services associés aux opérations de transport aérien commercial et aux services de maintenance associés et que celui-ci coopère avec elle ; et
 - (3) autoriser à l'ANAC un accès libre et ininterrompu au poste de pilotage des aéronefs lors des vols.
- (b) Tout titulaire d'un CTA doit fournir à l'ANAC un siège d'observateur à bord de chacun de ses aéronefs si applicable, à partir duquel les actions et les conversations de l'équipage de conduite peuvent être surveillées facilement.

L'ANAC détermine si l'emplacement du siège et l'aptitude à surveiller les actions, conversations et communications radio de l'équipage de conduite conviennent.

Les conditions et modalités de mise en œuvre relatives aux inspections de l'exploitant sont établies par Décision du Directeur General de l'ANAC

Modification du § 2.2.5 – DEMONSTRATION D'EVACUATION D'URGENCE ET / OU D'AMERRISSAGE FORCE, comme suit:

2.2.5 DÉMONSTRATION D'ÉVACUATION D'URGENCE ET/OU D'AMERRISSAGE FORCÉ

- (a) L'exploitant doit démontrer à l'ANAC et préalablement à la délivrance du CTA qu'il peut mener avec satisfaction des opérations d'évacuation d'urgence de ses aéronefs.
- (b) L'exploitant peut être amené à démontrer à l'ANAC et préalablement à la délivrance du CTA qu'il peut mener avec satisfaction des opérations d'amerrissage de ses aéronefs.

Modification de l'alinéa (a)(3)(i) et Insertion des alinéas (a)(3)(vi), (a)(3)(vii), (c) et (d) au §
2.2.7 – DELIVRANCE, MODIFICATION OU RENOUELEMENT DU CTA, comme suit :

(a)(3)(i)mettre en place et maintenir une organisation appropriée et une méthode de contrôle et de supervision des vols ;

(a)(3)(vi)mettre en place une structure organisationnelle qui contient les responsabilités et les attributions pour la gestion de toutes les fonctions relatives aux services d'assistance en escale. La responsabilité de l'exploitant relative aux services d'assistance en escale doit être maintenue en permanence, lorsque les fonctions et tâches relatives aux services d'assistance en escale ont été sous-traitées, en totalité ou en partie, à un fournisseur de services ; et

(a)(3)(vii)respecter, selon l'exploitation envisagée, les exigences relatives aux spécifications opérationnelles additionnelles sollicitées.

(c) Le renouvellement du CTA est l'occasion pour l'ANAC de faire le point sur les actions de surveillance continue menées depuis la première délivrance ou le dernier renouvellement du CTA et notamment sur les actions correctrices mises en place par l'exploitant en réponse aux constatations. En fonction de la criticité des actions correctrices non soldées et du résultat de l'analyse de la situation financière, l'ANAC décidera de renouveler ou non le CTA et réduction du cycle éventuel.

(d) Un exploitant qui fait une demande de renouvellement de son CTA doit:

- (1) soumettre sa demande de renouvellement au moins 30 jours avant la date d'expiration du certificat de transporteur aérien (CTA) en cours.
- (2) s'acquitter des droits prescrits pour le renouvellement du CTA.

Modification de l'alinéa (a) du § 2.2.9 – MANUEL D'EXPLOITATION, comme suit:

(a) L'exploitant doit établir, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé, un manuel d'exploitation. Ce manuel d'exploitation sera modifié ou révisé suivant les besoins, de manière à être tenu constamment à jour. Ces modifications ou révisions seront communiquées à toutes les personnes qui doivent utiliser le manuel après approbation ou acceptation par l'ANAC.

En introduction du manuel, l'exploitant par son Dirigeant Responsable s'engage, par une déclaration, à ce que son manuel :

- (1) respecte les termes de la réglementation applicable et de son CTA
- (2) contienne les instructions d'exploitation auxquelles le personnel approprié doit se conformer dans l'exercice de ses devoirs et responsabilités.

Insertion du § 2.2.9.1 – STRUCTURE ET CONTENU, comme suit:

(a) La structure générale du manuel d'exploitation se présente en quatre parties divisées en sections et intitulées ci-après :

- (1) Partie A: Généralités/Fondements
- 

Cette partie doit comprendre l'ensemble des politiques, des instructions et des procédures d'exploitation non liées à un type d'aéronef, nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation.

(2) Partie B: Utilisation de l'aéronef

Cette partie doit comprendre l'ensemble des instructions et des procédures relatives à un type d'aéronef pour assurer la sécurité de l'exploitation. Elle tient compte des différences entre les types, variantes ou aéronefs utilisés par l'exploitant.

(3) Partie C: Informations et instructions concernant les routes et les aérodromes

Cette partie doit comprendre les instructions et les informations nécessaires se rapportant à la zone d'exploitation.

(4) Partie D: Formation :

Cette partie doit comprendre l'ensemble des instructions relatives à la formation du personnel nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation.

Les spécifications relatives à la structure et la teneur du manuel sont établies par Décision du Directeur Général de l'ANAC

Insertion du § 2.2.9.2 – SOUMISSION ET REVISION DES MANUELS DE POLITIQUES ET DES PROCEDURES, comme suit :

- (a) Chaque manuel requis doit :
 - (1) Comprendre les instructions et les informations nécessaires pour permettre au personnel concerné de faire son travail et de faire face à ses responsabilités avec un haut niveau de sécurité ;
 - (2) Se présenter sous une forme facile à réviser et avoir un système qui permet au personnel de déterminer rapidement le statut actuel des révisions de chaque manuel ;
 - (3) Avoir la date de la plus récente révision imprimée sur chaque page concernée ;
 - (4) Ne pas être contraire à toute réglementation applicable ou aux spécifications d'exploitation de l'exploitant ; et
 - (5) Inclure une référence à la réglementation appropriée de l'aviation civile.
- (b) Nul n'est autorisé à faire en sorte que toute politique et procédure soit utilisée pour l'exploitation ou une fonction de navigabilité sans coordination préalable avec l'ANAC.
- (c) Chaque exploitant doit soumettre à l'ANAC la politique ou la procédure proposée au moins 30 jours avant la date prévue de sa mise en œuvre.

Modification du § 2.2.10 – EXIGENCES EN MATIERE DE PERSONNEL DE COMMANDEMENT ET ORGANISATION DU DETENTEUR DE CTA, comme suit:

- (a) Afin de satisfaire aux exigences de la section 2.1.2 du présent règlement, le postulant à un CTA doit :
 - (1) avoir nommé un Dirigeant Responsable acceptable par l'ANAC, qui a mandat de l'exploitant pour assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la

maintenance peuvent être financées et effectuées selon les normes requises par l'ANAC.

- (2) être doté d'une structure de gestion permettant d'exercer le contrôle d'exploitation ;
 - (3) disposer de personnel qualifié, acceptable par l'ANAC et responsables de l'encadrement et de la supervision dans les domaines suivants :
 - (i) les opérations vols;
 - (ii) le système d'entretien;
 - (iii) la formation et l'entraînement des équipages ;
 - (iv) les opérations au sol ;
 - (v) la sureté
 - (v) le système de Gestion de la Sécurité (SMS) ; et
 - (vi) le système de Management de la Qualité (SMQ).
- (b) Les personnes qui occupent les postes requis ou approuvés aux termes du présent chapitre, et toute personne exerçant un contrôle sur l'exploitation effectuée en vertu du CTA doivent :
- (1) posséder une formation, une expérience et une expertise qui les qualifient;
 - (2) effectuer leur travail de façon à répondre aux exigences juridiques qui s'appliquent et à maintenir la sécurité de l'exploitation ; et
 - (3) bien comprendre, pour autant que cela relève de leurs responsabilités, les éléments suivants concernant l'exploitation effectuée par le titulaire du CTA :
 - (i) normes de sécurité de l'aviation et pratiques d'exploitation en toute sécurité ;
 - (ii) le présent règlement ;
 - (iii) les spécifications d'exploitation du titulaire du CTA ;
 - (iv) toutes les exigences appropriées portant sur la maintenance et la navigabilité figurant dans le présent règlement ;
 - (v) les exigences du présent règlement relatives aux manuels.
- (c) Tout titulaire d'un CTA doit :
- (1) spécifier, dans les termes de politique générale du Manuel d'exploitation, les devoirs et responsabilités ainsi que les pouvoirs du personnel requis par le présent chapitre;
 - (2) indiquer, dans le Manuel d'exploitation, les noms et adresses professionnelles des personnes affectées à ces postes ; et
 - (3) notifier, dans les 10 jours à l'ANAC de tout changement de personnel ou de poste à pourvoir pour tout poste indiqué.
- (b) L'ANAC peut approuver des postes ou un nombre de postes, autres que ceux listés, si l'exploitant est capable de démontrer qu'il peut assumer les fonctions d'encadrement de l'exploitation en toute sécurité avec moins de personnel de commandement ; ceci restant lié :
- (1) au type d'exploitation ;
 - (2) au nombre d'aéronefs utilisés ; et
 - (3) à la zone d'exploitation.

Insertion de l'alinéa (f) et d'une Note au § 2.2.11 – SYSTEME DE MANAGEMENT DE LA QUALITE (SMQ), comme suit:

- (f) Lorsque le titulaire du CTA est aussi l'OMA, son système de gestion de la qualité peut être combiné avec les exigences d'un OMA et soumis à l'ANAC pour acceptation, et à l'État d'immatriculation pour les aéronefs qui ne sont pas immatriculés au Congo.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre relatives du système de management de la qualité sont établies par Décision du Directeur Général de l'ANAC.

Insertion du § 2.2.12 – SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE (SGS), comme suit:

- (a) Lorsque le titulaire du CTA doit mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité acceptable pour l'ANAC.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre relatives du système de management de la sécurité sont établies par Décision du Directeur Général de l'ANAC.

Insertion du § 2.2.13 – SYSTEME DE DOCUMENTATION RELATIVE A LA SECURITE EN VOL, comme suit:

- (a) Le titulaire d'un CTA doit établir un système de documentation relative à la sécurité en vol, approuvé par l'ANAC, que le personnel d'exploitation peut utiliser pour le guider.
- (b) L'élaboration et l'organisation d'un système de documentation relative à la sécurité en vol doit contenir au moins les éléments décrits à l'Annexe de l'Arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils.

Insertion du § 2.2.14 – CONSERVATION DES DOCUMENTS, comme suit:

- (a) Tout titulaire d'un CTA doit conserver les documents suivants pendant le temps spécifié conformément à l'Annexe de l'Arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils :
- (1) dossiers de vol et de service ;
 - (2) dossiers de l'équipage de conduite ;
 - (3) dossiers d'autre personnel du titulaire du CTA pour lequel un programme de formation est requis ;
 - (4) dossiers relatifs au carburant et au lubrifiant ;
 - (5) dossiers de maintenance de l'aéronef;
 - (6) plans de vol exploitation ;
 - (7) formulaires de préparation au vol indiqués ci-après :
 - (i) manifestes de chargement ;
 - (ii) documentation relative à la masse et au centrage;
 - (iii) autorisation d'envoi;
 - (iv) plans de vol.
 - (v) manifestes de passagers ;
 - (vi) bulletins météorologiques ;

- (8) Livret technique d'aéronef (CRM), dont les sections indiquées ci-après :
- (i) section du carnet de route ;
 - (ii) section de la maintenance ;
- (9) dossiers de l'enregistreur de bord ;
- (10) dossiers du Système de Management de la Qualité ;
- (11) document d'expédition de marchandises dangereuses ;
- (12) liste de vérification d'acceptation de marchandises dangereuses ;
- (13) dossiers relatifs aux doses de rayonnements cosmiques et solaires ;
- (14) autres dossiers qui peuvent être requis par l'ANAC.
- (b) Pour les documents identifiés aux alinéas (a) (1), (2) et (3) ci-dessus, le titulaire du CTA doit conserver :
- (1) les dossiers à jour donnant le détail de la qualification et de la formation de tous ses employés et de ceux qui sont sous contrat et participent au contrôle opérationnel, à l'exploitation des vols, aux opérations au sol et à la maintenance de l'exploitant aérien ;
 - (2) les dossiers des employés membres de l'équipage ou agents techniques d'exploitation avec suffisamment de détails pour déterminer s'ils ont l'expérience et les qualifications requises pour se livrer à des opérations de transport aérien commercial.
- (c) Tout titulaire d'un CTA doit conserver les documents d'une façon acceptable pour l'ANAC.

*Insertion du § 2.2.15 – DOSSIERS RELATIFS AUX ENREGISTREURS DE
CONVERSATIONS DU POSTE DE PILOTAGE ET AUX ENREGISTREURS DE
DONNEES DE VOL, comme suit:*

- (a) Tout titulaire d'un CTA doit conserver :
- (1) l'étalonnage le plus récent de l'enregistreur de données de bord, avec le support d'enregistrement dont l'étalonnage est dérivé ; et
 - (2) la corrélation pour l'enregistreur de données de bord entre un aéronef et tout groupe d'aéronefs exploités par le titulaire du CTA :
 - (i) qui sont du même type ;
 - (ii) dont le modèle et l'installation sont les mêmes ; et
 - (iii) pour lesquels il n'y a pas de différence de conception de type en ce qui concerne l'installation originale des instruments associés à l'enregistreur.
- L'étalonnage de l'enregistreur de données de bord et sa corrélation sont conservés dans les dossiers de maintenance pour l'aéronef et ses composants.
- (b) En cas d'accident ou d'incident requérant la notification immédiate à l'ANAC, le titulaire du CTA doit prendre et conserver les informations enregistrées par l'enregistreur de conversations du poste de pilotage et celui des données de bord pendant au moins 60 jours ou plus longtemps si l'ANAC le demande.

Insertion du § 2.2.16– SOUMISSION ET REVISION DES MANUELS DES POLITIQUES ET DES PROCEDURES, comme suit:

- (a) Chaque manuel ou partie de manuel requis par le présent règlement doit:
- (1) comprendre les instructions et les informations nécessaires pour permettre au personnel concerné de faire son travail et de faire face à ses responsabilités avec un haut niveau de sécurité ;
 - (2) se présenter sous une forme facile à réviser et avoir un système qui permet au personnel de déterminer rapidement le statut actuel des révisions;
 - (3) avoir la date de la plus récente révision imprimée sur chaque page concernée ;
 - (4) ne pas être contraire à toute réglementation applicable de l'État ou aux spécifications d'exploitation du titulaire du CTA ; et
 - (5) inclure une référence à la réglementation appropriée de l'aviation civile.
- (b) Nul n'est autorisé à faire en sorte que toute politique ou procédure soit utilisée pour l'exploitation ou une fonction de navigabilité sans coordination préalable avec l'ANAC.
- Tout titulaire d'un CTA doit soumettre à l'ANAC la politique ou la procédure proposée au moins 30 jours avant la date prévue de sa mise en œuvre.

Insertion du § 2.2.17 – CLASSIFICATION DES NON-CONFORMITÉS, comme suit:

- (a) Les non conformités sont classées en catégories majeures, importantes et mineures. Des remarques particulières (Rmrk) à titre de propositions d'amélioration sont également notifiées en vue de leur prise en considération par les Systèmes de Management de la Qualité et/ou de gestion de la sécurité.
- (b) On entend par non-conformité majeure le non-respect significatif ou l'absence de mise en œuvre des exigences applicables en la matière abaissant le niveau de sécurité et portant gravement atteinte à la sécurité des vols. L'action corrective adoptée pour répondre favorablement à toute non-conformité majeure doit être concrétisée sur le champ en cas de danger immédiat à la sécurité et sous huitaine pour une préoccupation grave (Maj) et un (1) mois au maximum pour une préoccupation importante (Imp).
- (c) Une non-conformité mineure (Min) correspond à un non-respect des exigences applicables en la matière qui pourrait abaisser le niveau de sécurité et éventuellement porter atteinte à la sécurité des vols. L'action corrective adoptée pour répondre favorablement à toute non-conformité mineure doit être concrétisée dans un délai de deux (2) mois au maximum.
- (d) Toute non-conformité fait l'objet d'une fiche de constatations et recommandations établie par l'ANAC.
- (e) Après réception d'une fiche de notification de constatations et recommandations, le destinataire doit définir un plan d'actions correctives et convaincre l'ANAC que ces actions correctives sont satisfaisantes dans les délais fixés dans la fiche de notification de constatations et recommandations.
- (f) L'action corrective adoptée pour répondre favorablement à une non-conformité majeure autre qu'un cas de danger immédiat, doit être concrétisée soit sous huitaine

pour une classification Majeur ou jusqu'à un (1) mois maximum pour une classification importante.

- (g) L'action corrective adoptée pour répondre favorablement à une non-conformité mineure doit être concrétisée au plus tard deux (2) mois après le constat.

Insertion du § 2.2.18 – AUTORISATIONS SPECIFIQUES, comme suit :

- (a) Certains types d'opérations exigent une autorisation spécifique qui fait l'objet d'une mention sur les pages annexes du CTA : MNPS, ETOPS, RVSM, Catégorie II, Catégorie III, SMUH, transport de marchandises dangereuses, EFB, etc.
- (b) Ces autorisations ne sont délivrées qu'après examen des dossiers présentés à l'ANAC par l'exploitant, justifiant qu'il se conforme à l'intégralité des exigences de la réglementation.

Le Directeur général de l'ANAC est habilité à édicter par décision les exigences et modalités d'application d'autorisation de spécifications d'exploitation.

Modification de l'Annexe I. Modèle de certificat de transporteur aérien et de spécifications d'exploitation, comme suit:



**REPUBLIQUE DU CONGO
AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE**



CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN

AIR OPERATOR CERTIFICATE

*Rue de la libération de Paris – Camp Clairon
B.P. : 128 Brazzaville (Congo) – Tél : (242) 22 281 02 27/ (242) 22 281 07 36
Site : www.anaccongo.org – E-mail : contact@anaccongo.org*

<p>CTA n°¹ : AOC</p> <p>Date d'expiration² : <i>Expiry date</i></p>	<p>Nom de l'exploitant³ : <i>Operator Name</i></p> <p>s/n Nom commercial⁴ : <i>Commercial name</i></p> <p>Adresse de l'exploitant⁵ :</p> <p>Téléphone⁶ : <i>Telephone</i></p> <p>Boîte postale : <i>Po. Box</i></p> <p>E-mail :</p>	<p>POINTS DE CONTACT OPERATIONNELS⁷ <i>OPERATIONAL POINTS OF CONTACT</i></p> <p>Les coordonnées permettant de joindre sans délais excessif le service de gestion de l'exploitant figure dans le Manex</p> <p>Partie A: <i>Contact details at which operational management can be contactd without delay are listed in OM partie A:</i></p> <p>Bureau Ops: <i>Past office</i></p> <p>Responsable désigné Ops. Vol : <i>Flight Ops post holder</i></p> <p>Responsable désigné Ops. Sol: <i>Ground Ops post holder</i></p>
---	---	--

Le présent document atteste que _____⁸ a reçu l'autorisation d'effectuer les opérations de transport aérien commercial indiquées dans les spécifications d'exploitation ci-jointes, conformément aux exigences requises par _____⁹ et au Manuel d'exploitation.

This certificate certifies that _____⁸ is authorized to perform commercial air operations, as defined in the attached Operations specifications, in accordance with the requirements prescribed in the Congolese aeronautical Rules and the Operations Manual.

<p>Délivrance initiale¹⁰ : <i>Date of initial issue</i></p> <p>Date de délivrance : _____¹¹ <i>Date of issue</i></p>	<p>Fonction : _____¹² <i>Title</i></p> <p>Nom et signature : _____¹³ <i>Name and signature</i></p>
--	--

SPECIFICATIONS D'EXPLOITATION

(sous réserve des conditions approuvées figurant dans le manuel d'exploitation)
(subject to the approval conditions in the Operational Manual)



Tél : (242) 22 281 02 27 / (242) 22 281 07 36
Site : www.anaccongo.org – E-mail : contact@anaccongo.org

CTA N°² : AOC N° :	Nom de l'exploitant ¹ : <i>Operator Name</i>	Date d'émission ¹ : <i>Issue date</i>		
	s/n Nom commercial : <i>Commercial name</i>	Signature : <i>Signature</i>		
Type d'aéronef ¹ : <i>Aircraft model</i>	Numero de série d'aéronef ¹ : <i>Aircraft serial number</i>			
Types d'exploitation : <i>Types of operation</i>	Transport aérien commercial <i>Commercial air transportation</i>	<input type="checkbox"/> Passagers <i>Passengers</i> <input type="checkbox"/> Fret <i>Cargo</i> <input type="checkbox"/> Autres ⁵ : <i>Other</i>		
Zones d'exploitation ¹ : <i>Areas of Operation</i>				
Restrictions spéciales ¹ : <i>Special limitations</i>				
AUTORISATIONS SPÉCIALES <i>Special Authorizations</i>	OUI <i>YES</i>	NON <i>NO</i>	DESCRIPTION ⁹	OBSERVATIONS <i>REMARKS</i>
Marchandises dangereuses <i>Dangerous goods</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opérations par faible visibilité <i>Low visibility operations</i>				
Approche et atterrissage <i>Approach and landing</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ¹⁰ : RVR : m DH: ft	
Décollage <i>Take-off</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ¹¹ : m	
Crédit(s) opérationnel(s) <i>Operational credit(s)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹²	
RVSM ¹³	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
EDTO ¹⁴	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Seuil de temps ¹⁵ : <i>Threshold time</i>	Minutes <i>minutes</i>
			Temps de déroutement max. ¹⁵ : <i>Maximum diversion time</i>	Minutes <i>minutes</i>
Spécifications de navigation pour l'exploitation PBN <i>Navigation specifications for PBN operations</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹⁶	
Maintien de la navigabilité <i>Continuing airworthiness</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	¹⁷	
EFB	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	¹⁸	
Autres ¹⁹ <i>Others</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Description des rubriques : (CTA)

Adresse physique, numéros de téléphone et de fax de l'ANAC et l'adresse électronique.

1. Numéro du CTA, attribué par l'ANAC.
2. Date après laquelle le CTA cesse d'être valide (jj-mm-aaaa).
3. Nom officiel de l'exploitant.
4. Nom commercial de l'exploitant, s'il est différent du nom de l'exploitant. Ajouter « s/n » avant le nom commercial (pour « faisant affaires sous le nom »).

5. Adresse du siège principal d'exploitation de l'exploitant.
6. Numéros de téléphone et de fax du siège principal d'exploitation de l'exploitant, avec le code du pays. L'adresse électronique est indiquée si elle est disponible.
7. Les coordonnées comprennent les numéros de téléphone et de fax, avec le code du pays, ainsi que l'adresse électronique (si elle est disponible) permettant de joindre le service de gestion de l'exploitation sans délai excessif en cas de questions concernant les vols, la navigabilité, la compétence des équipages de conduite et de cabine, les marchandises dangereuses et d'autres sujets, selon qu'il convient.
8. Nom officiel de l'exploitant.
9. Références des règlements applicables de l'aviation civile.
10. Date de délivrance initiale du CTA (jj-mm-aaaa).
11. Date de révision du CTA (jj-mm-aaaa).
12. Fonction du représentant de l'autorité.
13. Nom et signature du représentant de l'autorité.
De plus, un cachet officiel sera apposé sur le CTA.

Description des rubriques : (SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION APPLICABLES À CHAQUE TYPE D'AÉRONEF)

Numéros de téléphone et de fax de l'ANAC et l'adresse électronique.

1. Numéro du CTA, attribué par l'ANAC.
2. Nom officiel de l'exploitant.
3. Nom commercial de l'exploitant
4. Date d'émission des spécifications d'exploitation (jj-mm-aaaa) et signature du représentant de l'autorité.
5. Marque, modèle et, le cas échéant, série, ou série principale, de l'aéronef
6. Autre type d'exploitation à préciser (p. ex. service médical d'urgence).
7. Zones géographiques d'exploitation autorisée (définies par des coordonnées géographiques, des routes précises, des frontières nationales, des limites de région d'information de vol ou des limites régionales).
8. Restrictions spéciales applicables (p. ex. VFR seulement, de jour seulement).
9. On indique dans cette colonne les critères les plus permissifs de chaque approbation ou le type d'approbation (avec les critères appropriés).
10. Opération d'approche aux instruments de type B applicable (CAT I, II, IIIA, IIIB ou IIIC). RVR minimale, en mètres, et hauteur de décision, en pieds. On doit utiliser une ligne par catégorie d'approche indiquée.
11. RVR minimale de décollage approuvée, en mètres. On peut utiliser une ligne pour chaque approbation éventuellement accordée.
12. Énumérer les possibilités embarquées (c.-à-d. atterrissage automatique, HUD, EVS, SVS, CVS) et les crédits opérationnels connexes accordés.

13. On ne peut cocher la case « S/O » (sans objet) que si le plafond théorique de l'aéronef est inférieur au FL 290.
14. Si l'approbation EDTO (vols à temps de déroutement prolongé) ne s'applique pas sur la base des dispositions figurant au Chapitre 4, section 4.7, cocher « S/O ». Dans le cas contraire, il faut spécifier un seuil de temps et un temps de déroutement maximal.
15. Le seuil de temps et le temps de déroutement maximal peuvent aussi être indiqués en distances (NM), ainsi que le type des moteurs.
16. Navigation fondée sur les performances (PBN) : utiliser une ligne pour chaque approbation relative à une spécification de navigation AR en PBN (p. ex. RNP AR APCH), les restrictions applicables figurant dans la colonne « Description ».
17. Nom de la personne ou de l'organisation responsable de veiller au maintien de la navigabilité de l'aéronef et le règlement en cause.
18. Énumérer les fonctions EFB et toutes les limitations applicables.
19. On peut indiquer d'autres autorisations ou renseignements dans ce champ, en utilisant une ligne (ou un bloc de plusieurs lignes) par autorisation (p. ex. autorisation d'approche spéciale, MNPS, performance de navigation homologuée).