

RÉPUBLIQUE DU CONGO
AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



**GUIDE RELATIF A LA MODIFICATION
DE LA ZONE D'EXPLOITATION
D'UN EXPLOITANT AERIEN**

G-DSA-4025-OPS

	Nom	Fonction	Date	Visa
Rédaction	Sauvé MBOUYOU	Pilote	10 OCT 2024	
Vérification	Micheline PABOU MBAKI	Chef de Service Exploitation Technique des Aéronefs	04 OCT 2024	
	Michel Arcadius MOTOLY	Directeur de la Sécurité Aérienne	07 OCT 2024	
Validation	Boris Roméo MAKAYA BATCHI	Directeur Général Adjoint Responsable Qualité	09 OCT 2024	
Approbation	Florent Serge DZOTA	Directeur Général	11 OCT 2024	

Edition 01 : Octobre 2024

Niveau de diffusion : ☒ Interne ☒ Externe ☐ Confidentiel



LISTE DE DIFFUSION

N° Copie	Sigle	Destinataire	Format
01	DG	Directeur Général	P/E
02	CQ	Cellule Qualité	P/E
03	SETA	Service Exploitation Technique des Aéronefs	P/E
04	SPAA	Service Personnel Aéronautique et Aero-médecine	P/E
05	BETA	Bureau Exploitation Technique des Aéronefs	P/E
06	BLP	Bureau de Licence du Personnel	P/E
07	SINA	Service Immatriculation et Navigabilité des Aéronefs	P/E
08	SPAA	Service du Personnel Aéronautique et Aéromédecine	P/E
09	BAD	Bureau Archivages et Documentation	P/E
10	-	PUBLIC	E
00	DSA	Directeur de la Sécurité Aérienne	P/E
N00	ISA	Inspecteurs de la sécurité aérienne	E

Observations :

P = Version Papier

E = Version Electronique

N00 = Numéro de la version neutre pour large diffusion

00 = Version originale



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'émission	N° de révision	Date de révision
LD	1	1	01/10/2024	00	-
LPE	1	1	01/10/2024	00	-
	2	1	01/10/2024	00	-
ER	1	1	01/10/2024	00	-
LR	1	1	01/10/2024	00	-
TM	1	1	01/10/2024	00	-
ABV	1	1	01/10/2024	00	-
	2	1	01/10/2024	00	-
I.	1	1	01/10/2024	00	-
II	1	1	01/10/2024	00	-
III	2	1	01/10/2024	00	-
IV	2	1	01/10/2024	00	-
V	2	1	01/10/2024	00	-
VI	3	1	01/10/2024	00	-
VII	3	1	01/10/2024	00	-
VIII	3	1	01/10/2024	00	-
IX	4	1	01/10/2024	00	-
X	4	1	01/10/2024	00	-
XI	4	1	01/10/2024	00	-



ENREGISTREMENT DES RÉVISIONS

N° de révision	Date d'application	Date d'intégration	Émargement	Remarques
Edition 01 Révision 00				

République du Congo Agence Nationale de l'Aviation Civile 	GUIDE RELATIF A LA MODIFICATION DE LA ZONE D'EXPLOITATION D'UN EXPLOITANT AERIEN	Page: LR 1 de 2 Révision: 00 Date: 01/10/2024
---	---	---

LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° de révision	Date de révision
Doc 8335 Partie III §7.6	OACI	Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation	6 ^{ème} édition	2022
Doc 9760 Partie IV §2.6.3	OACI	Manuel navigabilité	4 ^{ème} édition	2020
Arrêté n° 4359/MTACMM/CAB	JORC 57 ^{ème} Année Édition spéciale n° 4 Du jeudi 7 mai 2015	Exploitation technique des aéronefs civils	00	31 mars 2014
Arrêté n° 4356/MTACMM/CAB	JORC 57 ^{ème} Année Édition spéciale n° 4 Du jeudi 7 mai 2015	Navigabilité des aéronefs civils	00	31 mars 2014
Arrêté n° 4364/MTACMM/CAB	JORC 57 ^{ème} Année Édition spéciale n° 4 Du jeudi 7 mai 2015	Instruments et équipements d'aéronefs	00	31 mars 2014
Arrêté n° 4358/MTACMM/CAB	JORC 57 ^{ème} Année Édition spéciale n° 4 Du jeudi 7 mai 2015	Licences de personnel de l'aéronautique civile	00	31 mars 2014
Arrêté n° 4365/MTACMM/CAB	JORC 57 ^{ème} Année Édition spéciale n° 4 Du jeudi 7 mai 2015	Gestion de la sécurité aérienne	00	31 mars 2014
Arrêté n° 11235/MTACMM/CAB révisant L'Arrêté n° 4361/MTACMM/CAB	-	Certification des exploitants aériens	00	13 juin 2019
Arrêté n° 11049/MTACMM/CAB révisant L'Arrêté n° 4359/MTACMM/CAB	-	Exploitation technique des aéronefs civils	00	13 juin 2019



**GUIDE RELATIF A LA MODIFICATION
DE LA ZONE D'EXPLOITATION
D'UN EXPLOITANT AERIEN**

Page: 2 de 2

Révision: 00

Date: 01/10/2024

Référence	Source	Titre	N° de révision	Date de révision
Arrêté n° 11059/MTACMM/CAB révisant L'Arrêté n° 4364/MTACMM/CAB	-	Instruments et équipements d'aéronefs	00	13 juin 2019
Arrêté n° 11061/MTACMM/CAB révisant L'Arrêté n° 4358/MTACMM/CAB	-	Licences de personnel de l'aéronautique civile	00	13 juin 2019
Arrêté n° 11052/MTACMM/CAB révisant L'Arrêté n° 4365/MTACMM/CAB	-	Gestion de la sécurité aérienne	00	13 juin 2019



TABLE DES MATIÈRES

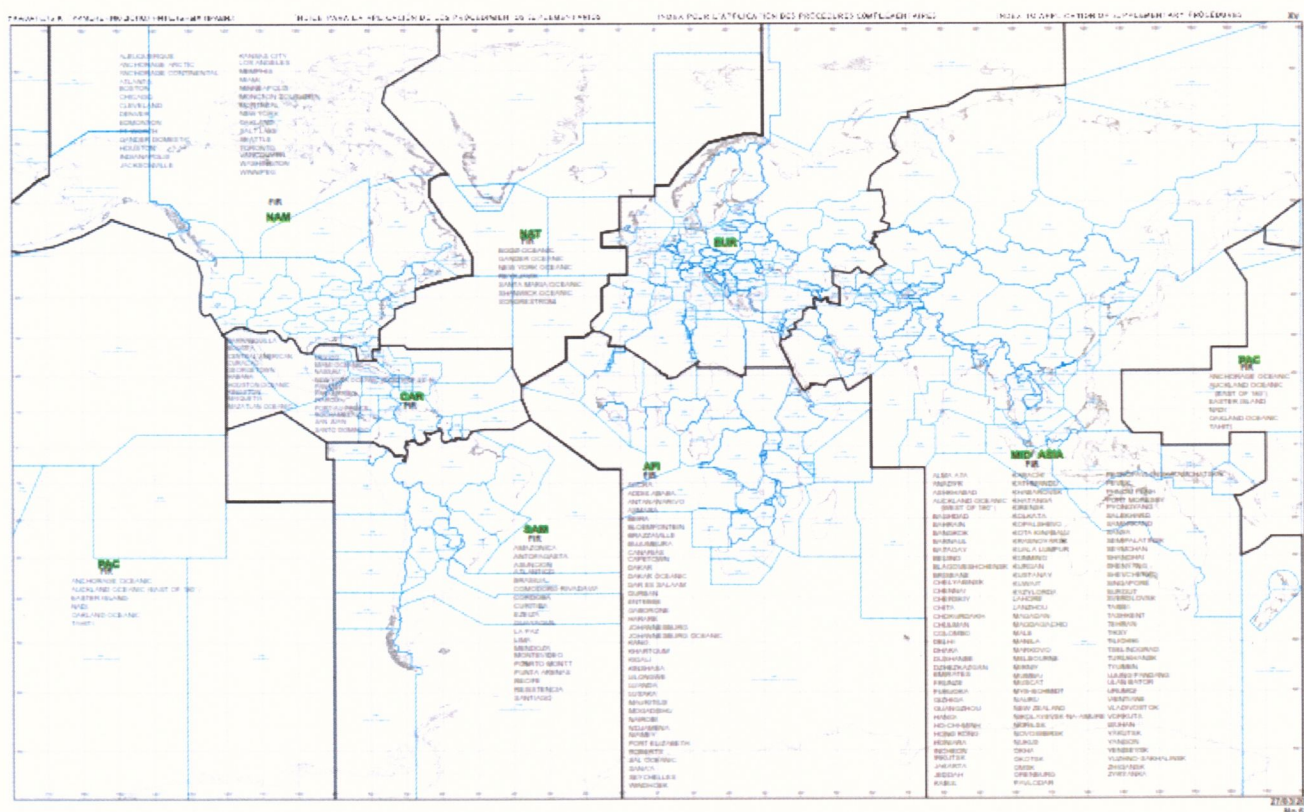
LISTE DE DIFFUSION	1
LISTE DES PAGES EFFECTIVES	1
ENREGISTREMENT DES RÉVISIONS	1
LISTE DES RÉFÉRENCES	1
TABLE DES MATIÈRES.....	1
DEFINITIONS ET ABREVIATIONS	1
I. GENERALITES :	1
II. CONTROLE OPERATIONNEL ET SUPERVISION DES OPERATIONS :	1
III. CONSIDERATIONS SUR LA MAINTENANCE DES AERONEFS :	2
IV. CAPACITE GENERALE DES AERONEFS :	2
V. FORMATIONS REQUISES	2
VI. PRISE EN COMPTE DES EXIGENCES ATC NON STANDARD	3
VII. MOYENS DE NAVIGATION ET DE COMMUNICATION A BOARD ET AU SOL :	3
VIII. DISPONIBILITE DES AERODROMES, CARTES ET AUTRES INFORMATIONS :	3
IX. DISPONIBILITE DES MOYENS DE RECHERCHE ET SAUVETAGE :	4
X. EQUIPEMENTS DE SURVIE A BORD :	4
XI. PROCESSUS DE MODIFICATION DE LA ZONE D'EXPLOITATION	4
11.1 PHASE DE DEMANDE FORMELLE.....	4
11.1.1 PHASE D'EVALUATION SOMMAIRE	5
11.1.2 REUNION DE DEMANDE FORMELLE	5
11.2 PHASE D'EVALUATION APPROFONDIE	6
11.3 PHASE D'INSPECTION ET DEMONSTRATION	6
11.4 PHASE DE DELIVRANCE DE LA SPECIFICATION D'EXPLOITATION	7

République du Congo Agence Nationale de l'Aviation Civile 	GUIDE RELATIF A LA MODIFICATION DE LA ZONE D'EXPLOITATION D'UN EXPLOITANT AERIEN	Page: 1 de 9 Révision: 00 Date: 01/10/2024
--	--	---

I. GENERALITES :

La zone d'exploitation caractérise la délimitation géographique au sein de laquelle l'exploitant est autorisé à opérer. La modification d'une zone d'exploitation est accordée par l'ANAC sur la base d'une démonstration par l'exploitant de sa capacité à maîtriser, assurer la conformité et réaliser des opérations en toute sécurité sur l'ensemble de la zone qu'il souhaite desservir. Cela est matérialisé sur les spécifications exploitations (OPS SPEC) du certificat de transporteur aérien (CTA). La limite géographique à l'intérieur de laquelle l'exploitation commerciale sera comprise est décrite de l'une des façons suivantes :

- « monde entier » ;
- région(s) OACI telles que définies dans le Doc 7030 (Voir Tableau ci-après) :



II. CONTROLE OPERATIONNEL ET SUPERVISION DES OPERATIONS :

L'exploitant doit démontrer sa capacité à exercer un contrôle opérationnel et à assurer une supervision adéquate à l'intérieur de la zone d'exploitation proposée, notamment :

- L'existence d'une procédure d'ouverture de ligne ;
- Les dispositions en termes de maintenance ;
- Les dispositions en termes d'assistance sur les aérodromes ;
- Les dispositions en termes d'assistance aux équipages / préparation des vols.

L'exploitant doit démontrer qu'il a la capacité de satisfaire aux exigences du système de contrôle d'exploitation de la/les zone(s) d'exploitation où il souhaite exercer ses activités (p. ex., suivi des vols,

République du Congo Agence Nationale de l'Aviation Civile 	GUIDE RELATIF A LA MODIFICATION DE LA ZONE D'EXPLOITATION D'UN EXPLOITANT AERIEN	Page: 2 de 9 Révision: 00 Date: 01/10/2024
--	--	---

capacité de contacter un vol, fournir les plans de vol et les conditions météorologiques aux équipages de conduite, etc.).

III. CONSIDERATIONS SUR LA MAINTENANCE DES AERONEFS :

L'exploitant doit s'assurer de la disponibilité de moyens de maintenance appropriés pour ses aéronefs dans la zone d'exploitation envisagée, notamment dans le cas de l'ouverture d'une base secondaire, la présence d'organisme de maintenance aéronautique agréé ou accepté par l'ANAC.

Dans le cas de la maintenance en escale, l'adéquation des moyens disponibles en escale ou d'autres mesures possibles (envoi d'une équipe de maintenance) doit être anticipé par l'exploitant.

IV. CAPACITE GENERALE DES AERONEFS :

L'exploitant doit décrire dans sa documentation, comment il s'assure que les opérations ne s'effectuent que sur des routes ou zones pour lesquelles les performances et les équipements de l'aéronef sont conformes aux exigences. La capacité générale des aéronefs utilisés, doit être vérifiée, en particulier :

- les performances de l'aéronef afin d'évaluer les emports de charge prédictifs dans le cadre d'une étude de ligne, comprenant
 - le survol du relief : ex. performances en route en cas de panne moteur ; procédure en cas de dépressurisation à documenter en partie C du manuel d'exploitation ;
 - les limitations au décollage et à l'atterrissage ;
 - les amendements du programme carburant et d'énergie si nécessaire : réduction de la réserve de route, absence de terrain de dégagement, aérodrome isolé, modification du schéma individuel, etc... (*escale technique facultative (ETF) le cas échéant*)
- la nécessité d'emporter *un ou des* équipements spéciaux : ex. quantité d'oxygène de subsistance ; canots de sauvetage ; mandats d'emport d'équipement de certains espaces aériens; et autres équipements jugés nécessaires.
- les systèmes de l'aéronef et le degré de redondance de ces systèmes, en tenant compte des conditions météorologiques extrêmes susceptibles d'être rencontrées ;
- des amendements de liste minimale d'équipements pourraient être nécessaire pour les vols à destination de certains pays de la zone d'exploitation autorisée.

V. FORMATION REQUISE :

L'exploitant doit décrire les mesures prises pour s'assurer que les membres d'équipage et les agents d'exploitation soient qualifiés pour la zone d'exploitation.

La formation de ces personnels doit être axée sur les éléments suivants :

- briefing sur les conditions météorologiques susceptibles d'être rencontrées : ex. climatologie tropicale Afrique ou Asie, exploitation par temps froid y compris procédures de dégivrage/antigivrage ;

- conformité à des règles et autorisations particulières (MNPS, RVSM, PBN, ETOPS, CPDLC, ADS, PBCS, etc...) ;
- compétence de route et d'aérodrome : ex. parcours transocéaniques et polaires, etc... ;
- consignes d'exploitation pour les zones, routes et aérodromes documentées notamment en partie C du manuel d'exploitation. Si la zone d'exploitation demandée est telle que des vols sont susceptibles d'être conduits dans la zone de convergence intertropicale.

VI. PRISE EN COMPTE DES EXIGENCES ATC NON STANDARD

Les équipages doivent avoir connaissance qu'ils ont l'obligation de se conformer aux exigences ATC non standard telles que :

- l'utilisation d'une phraséologie non standard (ex. procédure IFBP 126.9 en Afrique, phraséologie particulière de certains pays comme les USA) ;
- l'utilisation d'altitudes métriques pour les clairances (ex. Chine), d'altitudes et niveaux de transitions différentes de ceux habituellement utilisés dans l'espace européen ;
- l'utilisation de calages altimétriques en in/Hg, de vitesses du vent en m/s, de visibilité en miles etc.

VII. MOYENS DE NAVIGATION ET DE COMMUNICATION A BORD ET AU SOL

L'exploitant doit s'assurer des moyens de communication, navigation et surveillance adéquats et disponibles selon les routes proposées et l'équipement associé de l'aéronef (ex. communications en HF ou CPDLC ; performances minimales de navigation RNP ou MNPS ; surveillance ADS-B ou ADS-C, PBCS, etc ...).

VIII. DISPONIBILITE DES AERODROMES, CARTES ET AUTRES DOCUMENTS

L'exploitant doit décrire comment il s'assure que les opérations ne s'effectuent que sur des routes, zones et aérodromes pour lesquelles les installations et les services au sol sont appropriés. Les aérodromes et sites disponibles dans la zone proposée doivent être référencés, et la disponibilité de cartes, fiches et documents associés ou de données équivalentes doit être assurée :

- sélection d'aérodromes adéquats (y compris niveau SSLIA) ;
- classement en catégorie A, B ou C des aérodromes de la zone proposée ;
- les performances de l'aéronef au décollage et à l'atterrissage comprenant l'identification des obstacles de la trouée d'envol pour définir :
 - soit la base d'obstacle en cas d'utilisation d'un EFB pour le calcul des performances ;
 - soit les tables de performances à documenter notamment en partie C du manuel d'exploitation (RUNWAY ANALYSIS) ;
 - les procédures décollage et atterrissage particulières (normales et d'urgence).
- Identification des autorisations opérationnelles nécessaires et définition des procédures associées à documenter en partie C du manuel d'exploitation :

République du Congo Agence Nationale de l'Aviation Civile 	GUIDE RELATIF A LA MODIFICATION DE LA ZONE D'EXPLOITATION D'UN EXPLOITANT AERIEN	Page: 4 de 9 Révision: 00 Date: 01/10/2024
--	--	---

- Aérodrome à accès restreint tel que défini par l'autorité compétente du pays ;
- Autorisations spécifiques sur les performances
 - **Avions** : Approche forte pente et Atterrissage court
- cartes de navigation, fiches d'aérodromes avec minimums (ex. couverture géographique de l'abonnement souscrit auprès d'un fournisseur de manuel de route) ;
- **documentation électronique** : contenu des bases de données FMS et EGPWS, le cas échéant

IX. DISPONIBILITE DES MOYENS DE RECHERCHE ET SAUVETAGE

L'exploitant doit s'assurer de la disponibilité de moyens de recherche et sauvetage adéquats, et du respect de :

- la nécessité d'emport d'équipements de survie spécifiques ; et
- la nécessité de formation à l'utilisation de l'équipement de survie.

X. EQUIPEMENTS DE SURVIE A BORD

L'exploitant doit s'assurer et garantir que les équipements de sécurité et de survie à bord des aéronefs utilisés dans la zone d'exploitation sollicitée sont adéquats et disponibles, à jour de leur validité, le cas échéant.

XI. PROCESSUS DE MODIFICATION DE LA ZONE D'EXPLOITATION

Un exploitant qui désire obtenir une modification de la zone d'exploitation sur sa spécification opérationnelle (SPEC OPS) devrait entamer des discussions préliminaires avec l'ANAC afin d'obtenir des informations concernant le processus de modification de la zone d'exploitation et les exigences générales y relatives.

11.1 PHASE DE LA DEMANDE FORMELLE

L'exploitant adresse une demande formelle relative à la modification de sa zone d'exploitation au Directeur Général de l'ANAC. La demande formelle est constituée d'une lettre de demande transmettant les formulaire F-DSA-4020-OPS et F-DSA-4025-OPS dûment renseigné, signé par le dirigeant responsable ou le représentant légal de l'exploitant, ainsi que des pièces requises par l'ANAC (cf. section IV du formulaire de demande de modification de la zone d'exploitation F-DSA-4025-OPS).

Il est recommandé que la demande formelle soit soumise au moins 30 jours avant le début prévu des opérations commerciales, bien que la demande peut être soumise à l'ANAC aussi longtemps que possible avant la date de début proposée.

Après réception du dossier de la demande formelle, le Directeur Général de l'ANAC désigne sur proposition du Directeur de la Sécurité Aérienne (DSA), une équipe de de modification de la zone d'exploitation. L'un des membres de l'équipe est nommé Chef de projet de certification (CPC). L'équipe

République du Congo Agence Nationale de l'Aviation Civile 	GUIDE RELATIF A LA MODIFICATION DE LA ZONE D'EXPLOITATION D'UN EXPLOITANT AERIEN	Page: 5 de 9 Révision: 00 Date: 01/10/2024
--	--	---

de de modification de la zone d'exploitation est composée d'inspecteurs disposant de l'expertise requise pour le traitement de la demande. Elle est composée au minimum d'un inspecteur en Exploitation technique des aéronefs (OPS), d'un inspecteur navigabilité des aéronefs (AIR) et d'un inspecteur licences du personnel (PEL).

Le postulant sera informé par la suite que le chef de projet est chargé de coordonner tous les aspects du processus de modification de la zone d'exploitation et de centraliser l'examen de toutes les questions pouvant surgir entre le postulant et l'ANAC.

Dans la conduite du processus de de modification de la zone d'exploitation, l'équipe de de modification de la zone d'exploitation peut faire appel à des personnes ressources possédant l'expertise requise dans un domaine spécifique.

L'ANAC s'assurera tout au long dudit processus que l'exploitant devra maintenir ses capacités financières, économiques et juridiques.

Si une lacune est constatée dans ce domaine, le processus sera suspendu jusqu'à ce que l'exploitant fournisse la preuve d'y avoir remédié.

11.1.1 PHASE D'EVALUATION SOMMAIRE

L'équipe de modification de la zone d'exploitation de l'ANAC effectuera un examen sommaire du dossier de demande formelle afin de vérifier que :

- Toutes les pièces justificatives nécessaires ont bien été soumises et qu'elles répondent aux informations exigées ;
- Toutes structures et le contenu des manuels soumis répondent aux exigences applicables ;

Si le dossier de demande formelle est jugé non recevable pour documentation manquante ou pour une raison quelconque, l'ANAC informera l'exploitant en précisant les lacunes et fournira les conseils idoines.

Si l'examen sommaire est satisfaisant, l'exploitant sera avisé par une lettre indiquant la recevabilité de la demande formelle et invitera l'exploitant à une réunion de demande formelle.

11.1.2 REUNION DE DEMANDE FORMELLE

La réunion a pour but de :

- Discuter de tous les éléments contenus dans le dossier de demande formelle ;
- Déterminer la recevabilité du dossier de demande formelle qui sera soumis à l'évaluation approfondie.

Le personnel d'encadrement de l'exploitant en prise directe avec l'objet de la demande doit assister à cette réunion. Cette rencontre peut également être utilisée pour renforcer la communication avec l'exploitant et les liens de travail.

République du Congo Agence Nationale de l'Aviation Civile 	GUIDE RELATIF A LA MODIFICATION DE LA ZONE D'EXPLOITATION D'UN EXPLOITANT AERIEN	Page: 6 de 9 Révision: 00 Date: 01/10/2024
--	--	---

L'acceptation du dossier de demande formelle par l'équipe de certification de l'ANAC ne constitue pas une acceptation ou une approbation des pièces jointes qui seront soumises à un examen approfondi ultérieurement.

L'identification des divergences importantes lors de l'examen approfondi pourra nécessiter d'autres réunions entre les membres concernés de l'équipe de certification de l'ANAC et le personnel d'encadrement de l'exploitant.

Suite à la réunion de demande formelle et sous réserve de l'acceptation du dossier de demande, l'ANAC fournira à l'exploitant une lettre confirmant la recevabilité de la demande formelle.

11.2 PHASE D'EVALUATION DOCUMENTAIRE (APPROFONDIE)

Cette phase consiste à l'examen détaillé de tous les documents et manuels soumis par l'exploitant, destiné à établir que les aspects exigés par les règlements sont inclus et couverts de manière adéquate.

L'équipe de certification s'assurera que la teneur de tous les documents reçus est conforme aux exigences réglementaires, reflète bien la nature de l'exploitation projetée et que les informations y figurant sont complète et suffisamment détaillées pour guider le personnel de l'exploitant dans l'exécution de leurs tâches respectives.

Si une non-conformité à la réglementation est identifiée, l'exploitant sera notifié afin qu'il prenne des mesures correctives.

Au cours de cette phase, l'ANAC communiquera régulièrement avec le personnel d'encadrement de l'exploitant et si nécessaire, demandera que des corrections soient apportées pour clarifier les éléments, exiger la conformité avec la réglementation ou encore détailler un point précis.

Si l'exploitant omet de soumettre un document ou corriger une non-conformité en temps opportun, cela aura une incidence sur les délais de traitement de la demande.

Si l'évaluation de l'ensemble des documents et manuels est satisfaisante, l'ANAC adressera à l'exploitant une lettre l'informant de leur acceptabilité/approbation et l'invitant à se rapprocher de l'équipe de certification pour préparer la phase d'inspection et de démonstration.

Un manuel ou une demande peut être approuvé/accepté par l'ANAC lorsque tous les éléments sont jugés conformes. Dans le cas de manuels ou demandes qui requièrent une inspection sur un domaine précis de l'exploitation, l'ANAC peut émettre une approbation / acceptation provisoire avant la phase d'inspection.

L'ANAC procèdera à une approbation/acceptation finale à la fin du processus de modification de la zone d'exploitation d'un exploitant en fonction des résultats des différentes inspections y relatives.

République du Congo Agence Nationale de l'Aviation Civile 	GUIDE RELATIF A LA MODIFICATION DE LA ZONE D'EXPLOITATION D'UN EXPLOITANT AERIEN	Page: 7 de 9 Révision: 00 Date: 01/10/2024
--	--	---

11.3 PHASE D'INSPECTION ET DEMONSTRATION

Cette phase exige que l'exploitant démontre ses capacités administratives et opérationnelles, l'adéquation des installations, du matériel, des procédures et des pratiques ainsi que la compétence du personnel relatives à la modification de la zone d'exploitation.

L'exploitant doit s'assurer de la conformité de l'opérateur d'assistance en escale (handler) avant de signer le contrat d'assistance en escale.

L'exploitant a donc l'obligation d'auditer l'escale avant le début des vols.

Au niveau de l'ANAC :

L'inspecteur doit :

- soit se baser sur le rapport d'audit de l'exploitant en s'assurant que les écarts éventuels sont fermés et donner l'autorisation de vol sur l'escale concernée, mais doit s'assurer que :
 - la compagnie a bel et bien été désignée pour la desserte de cette escale ;
 - l'Autorisation de l'autorité de l'aviation civile de l'Etat de destination a été délivrée ;
 - Contrat d'assistance en escale entre l'exploitant l'opérateur des services d'assistance en escale (handler) a été signé ;
 - Contrat de maintenance (en ligne) à l'escale concernée a été signé, si applicable.
- soit, y aller avant le premier vol pour vous s'assurer de la conformité des installations, équipements (GSE, etc..), de la disponibilité des procédures de l'exploitant chez le handler, de la formation du personnel, etc..

Le but ultime est de s'assurer que l'opérateur d'assistance en escale (handler) est capable d'assister l'aéronef pendant les opérations.

Inspection de l'escale sollicitée

L'exploitant doit s'assurer de la conformité de l'opérateur d'assistance en escale (handler) avant de signer le contrat d'assistance en escale.

L'exploitant a donc l'obligation d'auditer l'escale avant le début des vols.

Au niveau de l'ANAC :

L'inspecteur doit :

- soit se baser sur le rapport d'audit de l'exploitant en s'assurant que les écarts éventuels sont fermés et donner l'autorisation de vol sur l'escale ;
- soit, y aller avant le premier vol pour vous s'assurer de la conformité des installations, équipements (GSE, etc..), de la disponibilité des procédures de l'exploitant chez le handler, de la formation du personnel, etc..

République du Congo Agence Nationale de l'Aviation Civile 	GUIDE RELATIF A LA MODIFICATION DE LA ZONE D'EXPLOITATION D'UN EXPLOITANT AERIEN	Page: 8 de 9 Révision: 00 Date: 01/10/2024
--	--	---

Le but ultime est de s'assurer que le handler est capable d'assister l'aéronef pendant les opérations.

3. Inspection de la Capacité technique et logistique

a. Installations, infrastructures et capacité du sous-traitant à assurer les services d'assistance en escale. Une inspection doit être réalisée de manière à s'assurer que :

- l'escale dispose d'installations convenablement équipées ;
- la structure en charge de l'assistance en escale et de la maintenance dispose des autorisations et agréments nécessaires, les moyens et compétences pour effectuer ses tâches ;
- que l'aérodrome **est adéquat** pour les aéronefs de la flotte ou du moins pour les aéronefs retenus pour la desserte dudit aérodrome. Les critères ci-après doivent être considérés :
- Longueur et résistance de piste compatibles avec les performances **des avions de la compagnie**,
- Altitude,
- Présence de services de la circulation aérienne,
- Aides à la navigation fonctionnelles,
- Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (selon catégorie exigée),
- Disponibilité de météorologie aéroportuaire,
- Autorisation douanière, si applicable.

Formation et qualification

L'inspecteur doit vérifier :

- La formation des équipages aux **procédures spécifiques** de l'aéroport considéré, le cas échéant (aérodromes reconnus pour leurs difficultés d'accès, nécessitant des qualifications spécifiques pour les équipages).
- Familiarisation des équipages aux routes (via vol d'observation, simulateur ou vol test, si exigé par la réglementation locale).

Cette phase comprend les inspections suivantes :

- Operations au sol dans la nouvelle zone d'exploitation) :
 - installations, infrastructures et capacité du sous-traitant) assurer les services d'assistance en escale
- Contrôle et de supervisions opérationnelles ;
- Programmes et dossiers de formation ;
- Vol de démonstration vers toutes les escales envisagées dans la nouvelle zone d'exploitation ;
- Système d'entretien des aéronefs ;
- Contrats avec les Sous-traitants, le cas échéant.

Pendant cette phase, l'accent est mis sur l'efficacité avec laquelle l'exploitant gère les opérations. Les manquements éventuels sont notifiés par écrit à l'exploitant, et les mesures correctives appropriées doivent être mises en œuvre et clôturer avant l'octroi de la zone d'exploitation sollicitée.

République du Congo Agence Nationale de l'Aviation Civile 	GUIDE RELATIF A LA MODIFICATION DE LA ZONE D'EXPLOITATION D'UN EXPLOITANT AERIEN	Page: 9 de 9 Révision: 00 Date: 01/10/2024
--	--	---

11.4 PHASE DE DELIVRANCE DE LA SPECIFICATION D'EXPLOITATION

L'ANAC évalue les résultats de la phase d'inspection et démonstration au regard des exigences réglementaires. Une fois remplies toutes les conditions techniques nécessaires et, le cas échéant, au vu des résultats favorables exigés préalablement, l'ANAC délivre une Spécification d'exploitation (SPEC OPS) contenant la mention de la zone géographique sollicitée.

L'ANAC transmet le SPEC OPS original de chaque aéronef à l'exploitant et deux copies authentifiées avec une lettre d'accompagnement.

Les éventuels écarts couverts par des dérogations seront mentionnés explicitement.

L'ANAC transmettra aussi à l'exploitant un plan de surveillance continue amendé.