

RÉPUBLIQUE DU CONGO
AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



**PROCEDURE RELATIVE AUX CONDITIONS DE
COLLECTE ET DE PUBLICATION DES
DONNEES AERONAUTIQUES**

Réf : P–DSA– 8134–AGA

	Nom	Fonction	Date	Visa
Rédaction	OYOUBA Auguy Marise	Cheffe de bureau Normes des aérodromes	04/09/2025	
Vérification	KONZIKINGUI Brice Nicaise	Chef de Service Normes et Sécurité des Aéroports	02/09/2025	
	MOTOLY Arcadius Michel	Directeur de la Sécurité Aérienne	02/09/2025	
Validation	MAKAYA BATCHI Roméo Boris	Responsable Qualité	03/09/2025	
Approbation	DZOTA Serge Florent	Directeur General de l'ANAC	03/09/2025	

Édition 02 – mars 2020

Niveau de diffusion : ☒ Interne ☒ Externe ☐ Confidentiel



LISTE DE DIFFUSION

N° Copie	Sigle	Destinataire	Format
01	DG	Directeur Général de l'ANAC	P/E
02	DGA	Direction Général Adjoint	P/E
03	CQ	Cellule Qualité	P/E
04		Cellule Informatique	P/E
05	AERCO	Direction des aéroports du Congo	P/E
06	ASECNA	Représentation de l'ASECNA au Congo	P/E
07	SNSA	Service Normes et Sécurité des Aéroports	P/E
08	BNA	Bureau Normes des Aéroports	P/E
09	BSA	Bureau Sécurité des Aéroports	P/E
10	BAD	Bureau Archives et Documentation	P
00	DSA	Directeur de la Sécurité Aérienne	P/E
N00		Inspecteurs de supervision de la Sécurité Aérienne AGA	P/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'Édition	N° de Révision	Date de Révision
LD	2	02	23 mars 2020	01	Septembre 2025
LPE	3	02	23 mars 2020	01	Septembre 2025
ER	4	02	23 mars 2020	01	Septembre 2025
LR	5	02	23 mars 2020	01	Septembre 2025
TM	6	02	23 mars 2020	01	Septembre 2025
I.	7	02	23 mars 2020	01	Septembre 2025
I.1	7	02	23 mars 2020	01	Septembre 2025
I.2	7	02	23 mars 2020	01	Septembre 2025
II.	7	02	23 mars 2020	01	Septembre 2025
II.1	7	02	23 mars 2020	01	Septembre 2025
II.2	7	02	23 mars 2020	01	Septembre 2025
III	8	02	23 mars 2020	01	Septembre 2025
IV	8	02	23 mars 2020	01	Septembre 2025
V	8	02	23 mars 2020	01	Septembre 2025
V.1	9-12	02	23 mars 2020	01	Septembre 2025
V.2	13-14	02	23 mars 2020	01	Septembre 2025



ENREGISTREMENT DES REVISIONS

N° de Révision	Date d'application	Date d'insertion	Émargement	Remarques
Ed 01 Rév 00	26 juin 2017	22 juin 2017		Création Edition 01
Ed 02 Rév 00		23 mars 2020		Nouvelle codification et amendement de toute la structure de la procédure P-DSA-8065-AGA
Ed 02 Rév 01	Septembre 2025	01 septembre		Nouvelle codification P-DSA-8134-AGA, mise à jour des références et de la réglementation nationale en vigueur.



LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
Arrêté 3007/ MTACMM-CAB du 19 août 2025	MTACMM	Conception, exploitation technique et la certification et hélistations	-	-
Arrêté 3035/ MTACMM/MDN du 20 août 2025	MTACMM	Services d'information aéronautique	-	-
Doc. 9774	OACI	Manuel de certification des aérodromes		2001
Doc 9137- AN/898	OACI	Manuel des services d'aéroport.		1983



TABLE DE MATIERES

LISTE DE DIFFUSION	2
LISTE DES PAGES EFFECTIVES	3
ENREGISTREMENT DES REVISIONS	4
LISTE DES RÉFÉRENCES.....	5
TABLE DE MATIERES	6
I. GENERALITES	7
I.1 BUT	7
I.2 ROLE	7
II. RESPONSABILITES	7
II.1 RESPONSABILITE ANAC	7
II.2.RESPONSABILITE AIS	7
III. SOURCES D'INFORMATION AERONAUTIQUE.....	8
IV.DEMANDE DE PUBLICATION.....	8
V. SCHEMA DE COLLECTE DE DONNEES AERONAUTIQUES.....	8
V.1 DONNEES TEMPORAIRES	9
V.2 DONNEES PERMANENTES	13

République du Congo Agence Nationale de l'Aviation Civile 	PROCEDURE RELATIVE AUX CONDITIONS DE COLLECTE ET DE PUBLICATION DES DONNEES AERONAUTIQUES	Page: 7 de 14 Révision: 01 Date: 01/09/2025
---	---	---

I. GENERALITES

I.1 BUT :

La présente procédure a pour objet de définir le schéma de collecte de données aéronautiques et les conditions de diffusion (Publication) de l'information aéronautique.

I.2 ROLE :

Le rôle des données aéronautiques est de garantir la sécurité de la navigation aérienne.

Le rôle et l'importance des données aéronautiques ont considérablement changé avec la mise en œuvre de la navigation de surface (RNAV), de la navigation fondée sur les performances (PBN), des systèmes de navigation de bord informatisés et des systèmes de liaisons de données. Des études aéronautiques et des informations aéronautiques altérées, erronées, tardives ou manquantes peuvent compromettre la sécurité de la navigation aérienne.

II. RESPONSABILITES :

II.1 RESPONSABILITES DE L'ANAC :

L'ANAC est l'autorité responsable chargée de :

- Assurer le service d'information aéronautique ; toutes fois, la République du Congo peut s'entendre avec un ou plusieurs autres Etats en vue d'assurer en commun ; ou déléguer ses pouvoir à un organisme non gouvernemental en vue d'assurer ledit service en son nom, à condition que cet organisme se conforme aux exigences de l'Arrêté relatif aux services d'informations aéronautiques, Volume XIII, 2.1.1 du Chapitre 2 ;
- S'assurer de la fiabilité et de la conformité de l'information à publier (2.1.2 du Chapitre 2) ;
- Veiller à ce que la fourniture des données aéronautiques et des informations aéronautiques couvre l'ensemble du territoire national et les régions au-dessus de la haute mer si le Congo est chargé d'y fournir des services de circulation aérienne (2.1.2 du Chapitre 2) ;
- Veiller aussi à ce que les données aéronautiques et les informations aéronautiques fournies soient complètes, communiquées à temps et de la qualité requise en conformité avec la section 3.3 (2.1.4 du Chapitre 2) ;
- Veiller ou assurer que des arrangements formels soient établis entre les organisateurs de données aéronautique et d'informations aéronautiques et le service d'information aéronautique pour ce qui est de la fourniture complète et à temps des données aéronautiques et des informations aéronautiques (2.1.5 du Chapitre 2)

II.2 RESPONSABILITES DE L'AIS :

Le service d'information aéronautique devra faire en sorte que les données aéronautique et les informations aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne soient mises à disposition sous une forme qui convienne aux besoins d'exploitation de la communauté ATM (Cf. l'Annexe à l'arrêté relatif aux services d'information aéronautique, volume XIII, au 2.2.1 du chapitre 2).

Le service d'information aéronautique est chargé de recevoir, de compiler ou assembler, d'éditer, de formater, de publier/stocker et de diffuser les données aéronautiques et des informations aéronautiques concernant la totalité du territoire de la République du Congo ainsi que les sous régions au-dessus de la haute mer pour lesquelles il est chargé de fournir des services de la circulation aérienne (Cf. l'Annexe à l'arrêté relatif aux services d'information aéronautique, volume XIII, au 2.2.2 du chapitre 2).

Au titre de la convention de Dakar, le Congo a délégué à l'ASECNA la production et la diffusion de l'information aéronautique le concernant.

L'information aéronautique est publiée sous forme de système intégré d'information aéronautique (c'est-à-dire publication d'information aéronautique (AIP), y compris le service d'amendements, suppléments d'AIP, NOTAM, bulletins d'information prévol (PIB), circulaires d'information aéronautique (AIC), listes récapitulatives et listes de NOTAMs valides).

III. SOURCES DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE

Afin de remplir efficacement son double rôle, c'est à-dire celui de recueillir les informations et de les diffuser à tous les intéressés, le service AIS doit aussi établir et entretenir des liaisons directes et permanentes avec les services connexes, à savoir :

- a) les services AIS étrangers dont il doit recevoir des renseignements pour répondre aux besoins opérationnels du Congo, pour l'information avant le vol ;
- b) tous les services techniques de l'État qui sont directement intéressés par les installations, services ou procédures de navigation aérienne et leur maintien. La liaison avec ces services est nécessaire pour assurer la diffusion, dans les délais voulus, de tous renseignements présentant un intérêt tant pour le Congo que pour les autres États concernés ;
- c) l'exploitant d'aérodrome respectera l'obligation de communiquer des notifications et comptes rendus à l'Autorité de l'Aviation Civile, au contrôle de la circulation aérienne et aux pilotes, dans les délais requis par le règlement (cf. Arrêté 3007 du 19 août 2025 Partie 3)

d) les organismes militaires du Congo selon les besoins, afin de recevoir et de diffuser des avertissements pour la navigation (exercices militaires, etc.) et des renseignements sur toutes installations ou procédures militaires intéressant l'aviation civile ;

IV. DEMANDE DE PUBLICATION

La publication de l'information aéronautique est subordonnée à une demande de publication adressée à l'ANAC qui après examen est transmise à l'Unité de Gestion de l'Information Aéronautique de l'ASECNA pour diffusion. En revanche, celle relative à l'exploitation (l'état des aides à la navigation etc.) est directement adressée à l'Unité de Gestion de l'Information Aéronautique de l'ASECNA pour diffusion.

V. SCHEMA DE COLLECTE DE DONNEES AERONAUTIQUES

Les données sont organisées en deux grands groupes :

- les données temporaires, diffusées par NOTAM ;
- Les données permanentes, publiées dans l'AIP.

V.1 DONNEES TEMPORAIRES

Les informations aéronautiques relatives aux données seront directement publiées par l'exploitant d'aérodrome.

Un NOTAM sera établi et publié dans le cas des renseignements ci-après :

- a) mise en service, fermeture ou importantes modifications dans l'exploitation d'aérodromes/hélistations ou de pistes ;
- b) mise en service, retrait ou importantes modifications dans le fonctionnement des services aéronautiques (AGA, AIS, ATS, COM, MET, SAR, etc.) ;
- c) mise en service ou retrait d'aides radioélectriques ou autres à la navigation aérienne, ainsi que d'aérodromes/hélistations, y compris : interruption ou rétablissement du service, modification de fréquences, changement dans les heures de service notifiées, changement d'indicatif, changement d'orientation (aides directionnelles), modification de l'emplacement, variations de puissance d'au moins 50 %, changement d'horaire ou de teneur des émissions, irrégularité ou incertitude du fonctionnement de toute aide radio à la navigation aérienne ou des services de communication air-sol ;
- d) mise en service, retrait ou modification importante d'aides visuelles ;
- e) interruption ou remise en service d'éléments majeurs des dispositifs de balisage lumineux d'aérodrome ;
- f) institution, suppression ou modification importante de procédures pour les services de navigation aérienne ;

République du Congo Agence Nationale de l'Aviation Civile 	PROCEDURE RELATIVE AUX CONDITIONS DE COLLECTE ET DE PUBLICATION DES DONNEES AERONAUTIQUES	Page: 10 de 14 Révision: 01 Date: 01/09/2025
--	---	---

- g) apparition ou correction de défauts ou d'entraves majeurs dans l'aire de manœuvre ;
- h) modifications et limitations dans la disponibilité de carburant, d'huile et d'oxygène ;
- i) changements importants dans les moyens et services de recherches et de sauvetage ;
- j) installation, retrait ou remise en service de phares de danger balisant des obstacles à la navigation aérienne ;
- k) modifications apportées aux règlements et nécessitant des mesures immédiates, par exemple zones interdites à cause d'opérations SAR ;
- l) existence de dangers affectant la navigation aérienne (y compris obstacles, exercices **militaires, manifestations aériennes, courses et activités majeures de parachutisme hors des emplacements promulgués**) ;
- m) érection, suppression ou modification des obstacles à la navigation aérienne dans les aires de décollage/montée, d'approche interrompue, d'approche ainsi que dans la bande de piste ;
- n) institution ou suppression (mise en activité ou hors d'activité) de zones interdites, réglementées ou dangereuses, ou changement de classification de ces zones ;
- o) établissement ou suppression de zones ou de routes ou de parties de zones ou de routes où il y a possibilité d'interception et où il est nécessaire d'assurer la veille sur la fréquence d'urgence VHF 121,500 MHz ;
- p) désignation, annulation ou changement d'indicateur d'emplacement ;
- q) changements significatifs du niveau de protection normalement disponible à un aéroport/une héliport aux fins du sauvetage et de lutte contre l'incendie ; un NOTAM ne sera établi que s'il y a changement de catégorie et ce changement sera clairement spécifié (Cf. Arrêté 3007 du 19 août 2025 Partie 1, Chapitre 9 et Supplément A-18) ;
- r) existence, élimination ou importantes modifications de conditions dangereuses dues à l'eau stagnante, l'évaluation de l'épaisseur des contaminants, l'eau sur l'aire de mouvement ;
- s) apparition d'épidémies nécessitant des changements dans les règlements notifiés en matière de vaccination et dans les dispositions relatives au contrôle sanitaire ;
- t) prévisions de rayonnement cosmique d'origine solaire, lorsqu'elles sont fournies ;
- u) changement d'activité volcanique, lieu, date et heure d'une éruption volcanique et/ou étendue horizontale et verticale d'un nuage de cendres volcaniques, y compris la direction de son déplacement, niveaux de vol et routes ou portions de route qui pourraient être concernés ;

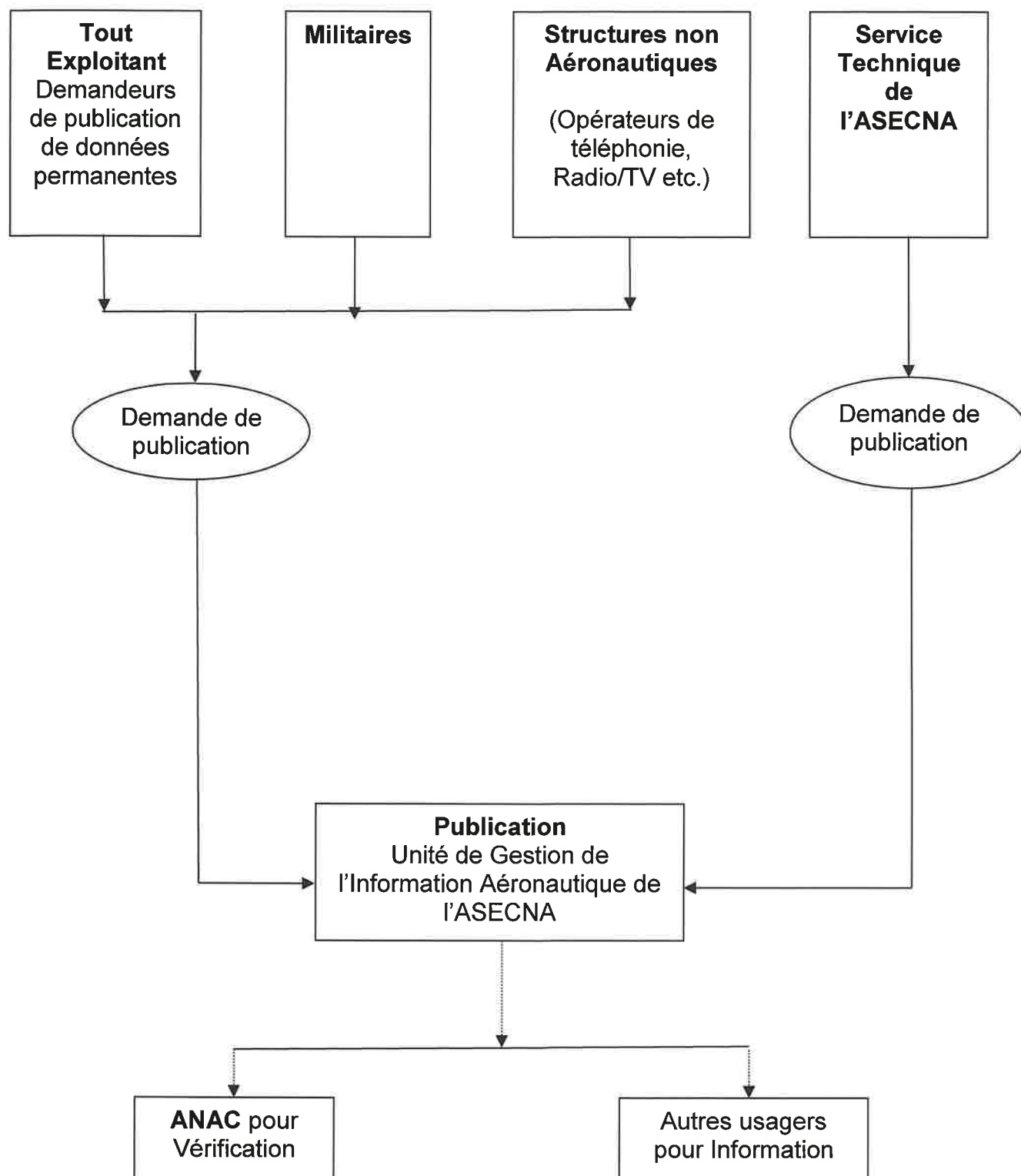


- v) dégagement dans l'atmosphère de matières radioactives ou de produits chimiques toxiques à la suite d'un incident nucléaire ou chimique ; lieu, date et heure de l'incident ; niveaux de vol et routes ou portions de route qui pourraient être affectés, et direction du déplacement ;
- w) établissement de missions de secours humanitaires, comme celles qui sont réalisées sous les auspices des Nations Unies, avec les procédures et/ou les limitations concernant la navigation aérienne ;
- x) application de mesures d'exception à court terme en cas de perturbation générale ou partielle des services de la circulation aérienne ou des services de soutien connexes.

Ces informations proviennent de :

- l'Administration de l'Aviation Civile (Agence Nationale de l'Aviation Civile) ;
- du fournisseur des services de la navigation aérienne (ASECNA);
- Des autres exploitants :
 - Gestionnaire aéroportuaire (ADM);
 - Société d'assistance en escale (ASAM) ;
- De structures dont les installations peuvent constituer un obstacle à la sécurité aérienne :
Opérateurs de téléphonie Sotelma/, Radio/TV etc.
- Militaires.





V.2 DONNEES PERMANENTES

Les informations relatives aux données aéronautiques permanentes (Cf. Arrêté 3007 du 19 août 2025 Partie 1, Chapitre 2) doivent d'abord être vérifiées par l'ANAC avant leur publication dans l'AIP.

Les renseignements fondamentaux sont des éléments durables ou stables destinés à figurer dans l'AIP ; à ce titre ils sont soumis à l'approbation des services de l'administration centrale chargés de la politique générale (ANAC) afin de garantir une présentation uniforme et une application stricte de la politique actuelle ou future. Tous les renseignements fondamentaux devraient être communiqués au service AIS longtemps avant de prendre effet, afin que celui-ci dispose d'un délai suffisant pour les traiter et les diffuser et donne ainsi aux exploitants un préavis raisonnable.

Dans la plupart des cas, les renseignements sur les modifications apportées aux installations, services ou procédures exigent des amendements aux manuels d'exploitation des compagnies aériennes ou à d'autres documents publiés par divers organismes aéronautiques. Les organismes chargés de tenir ces publications à jour se conforment à un programme de production préétabli, il s'agit du système AIRAC. Si des amendements d'AIP ou des suppléments d'AIP contenant de tels renseignements étaient publiés sans discrimination pour prendre effet à des dates très différentes, il serait impossible de tenir ces manuels et autres documents à jour.

Trois dates importantes font partie du système AIRAC :

- a) la date de mise en vigueur ;
- b) la date de publication ;
- c) la date limite à laquelle l'information brute doit parvenir au service AIS.

Pour ce faire, Il faut prévoir un intervalle de 42 jours entre la date de diffusion et la date de mise en vigueur de sorte que l'on dispose d'un délai de diffusion maximal de 14 jours pour faire parvenir l'information aux destinataires, par le moyen le plus rapide, 28 jours au moins avant la date de mise en vigueur.

Dans certains cas où des changements importants (c'est-à-dire des modifications considérables de procédures ou de services qui auront des incidences sur le transport aérien international) sont programmés et où un préavis supplémentaire est souhaitable et possible, il faudrait adopter une date de diffusion précédant de 56 jours (ou plus) la date de mise en vigueur. Voici des exemples de changements importants :

- ouverture d'un nouvel aéroport ;
- introduction de nouvelles procédures d'approche et/ou de départ à un aéroport international ;
- mise en œuvre de nouvelles routes ATS

